

平成28年12月28日

北海道旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 島田 修 様

「単独では維持することが困難な線区」に関する情報開示と沿線協議に関する要請

石北沿線ふるさとネットワーク
代 表 小川 清人
JR日高線を守る会
代 表 村井 直美
留萌市議会議員
鵜城 雪子

貴社は本年7月29日に「『持続可能な交通体系のあり方』について」を発表し、11月18日には「単独では維持することが困難な線区」として13線区を公表して、沿線自治体との協議を開始する考えを打ち出されました。その営業距離は1237.3kmに上り、貴社「単独で維持可能な線区」の営業距離を超える線区が事業見直しの対象とされました。

この発表を受けて、高橋はるみ北海道知事が「大きな衝撃」とコメントし、北海道商工会議所連合会岩田圭剛会頭はその就任会見において「JR北海道が進める赤字路線の見直しについて、道などとともに議論していきたい」と発言されています。しかし、公表された13線区に係る沿線市町村の多くからは「現時点での貴社との協議には応じられない」旨の見解が表明されています。これは北海道の「鉄道ネットワークワーキングチーム」の議論が未了であること、高橋はるみ知事が、貴社が「全道の交通ネットワークを形成する公共交通機関としての役割を将来にわたって果たしていくことができるよう」国に対し「コスト負担の軽減や資金繰りといった抜本的な支援を求める」としている内容が未確定である以上当然の対応であります。

貴社の鉄道は生活移動、都市間移動、観光、物流の動脈として機能しており、その事業見直しは沿線市町村のみならず北海道の将来の盛衰を左右する問題であると道民の誰もが認識しています。私たちは11月19日に島田社長が示された「マイレール意識」の必要性について認識を共有します。私たち道民は、この喫緊かつ重大な課題の解決のために沿線自治体の範囲を超えて、あらゆる知恵を結集しなくてはなりません。そして、そのために必要なことは正しい情報の公開と冷静な議論です。

貴社はすでに日高線について沿線自治体との協議を進め、更に単独では維持困難な13線区の自治体との協議を開始しようとしています。しかし、私たちはこの間の協議の中では必要とされる情報が十分に開示されていないこと、またこれからの

協議にあたって必要な情報が開示されねばならないと考えています。以上のことから、私たちは貴社に対し、下記の情報の開示を求めるとともに、沿線協議のあり方等について再検討されるよう要請いたします。

記

- ①日高線沿線協議において、貴社は鶴川一様似間の維持費を16億4千万円（単年度赤字額11・1億円と防災・老朽対策費5・3億円の計）と提示しましたが、この「単年度赤字額」は鶴川一様似間の営業損益に基づくものなのか、または経営安定基金の運用益を補填した後の経常損益に基づくものなのかを明らかにしてください。
- ②貴社は、平成27年度の線区別の収支状況を公表しており、全線合計では413億5百万の営業損失であったとしています。貴社はこの線区別の営業損益の算出に当たって、156億9千万円の管理費については費用見合いで線区別に配分していますが、経営安定基金の運用益については各線区への配分を行っていません。については経営安定基金の運用益を各線区に配分した後の線区別の経常損益を明らかにしてください。
- ③貴社が「単独では維持することが困難な線区」とした線区について、上下分離他の方法により貴社から沿線自治体等への事業譲渡があった場合に、経営安定基金についても相応分を譲渡されるのか否か明らかにしてください。
- ④公表された「平成27年度線区別の収支状況」では、貴社単独で維持可能とした11線区を含む全線区が赤字であり、北海道の鉄道ネットワークを維持する方法として鉄道沿線自治体のすべてに赤字補てんを求める選択肢は当然検討されるべきであります。貴社は「単独で維持可能な線区」の沿線市町村についても赤字補填を求めるのか否か明らかにしてください。また、海峡線に係る赤字補填はどこに求めるのか明らかにしてください。
- ⑤本年8月1日に開催された北海道の「地域公共交通検討会議」において、北海道大学公共政策大学院長・石井吉春氏より「JR貨物からいただく線路使用料」に関わって、「おそらく100億円以上のJR貨物の費用負担をJR北海道ではされている」との指摘があり、これを受けて高橋はるみ知事は8月5日に国土交通大臣に貨物の線路使用料の「ルール見直し」を求める要望書を提出しています。貴社がアボイダブルコストルールで収入する金額とこのルールを適用せずフルコストで計算される線路使用料の差額がいくらであるのか、その金額を明らかにしてください。

- ⑥ 貴社が単独では維持困難とした 13 線区及び日高線について、平成 27 年度（日高線については被災前の年度）の人件費、線路保存費、電路保存費、車両保存費、動力費、管理費、減価償却費、運賃収入、線路使用料を含む費目別の収入および支出額について明らかにしてください。
- ⑦ 貴社がバス転換を提案している留萌線留萌―深川間、根室線富良野―新得間、札幌線北海道医療大学―新十津川間、及び日高線鶴川―様似間について、平日・土曜・休日の駅間乗降客数データ（OD データ）を明らかにしてください。
- ⑧ 貴社は「単独では維持することが困難な線区」の持続的維持を可能とする仕組みについて、上下分離方式の提案をされていますが、「地域公共交通検討会議」においても、また多くの関係する沿線自治体からも「財政的に困難」との見解が寄せられています。沿線自治体が上下分離方式を導入するためには現行の法律や制度の改正が必要と思いますが、貴社は国土交通省に対し現行法や現行制度の改正を要望する意思があるか否か明らかにしてください。
- ⑨ 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」は地域公共交通網形成計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施主体を「都道府県を含む地方公共団体」としています。また貴社が「単独では維持することが困難な線区」とした線区の持続的維持の方法の検討にあたっては貴社の保有する経営安定基金の扱いや JR 貨物に関わるアボイダブルコストルールの見直し及びそれによる増収分の管理分配等に関する合意が必要です。従って、貴社は「単独では維持することが困難な線区」の沿線自治体との協議にあたっては沿線市町村との協議に先立ち、北海道との協議を行うよう要請します。
- ⑩ 高橋はるみ知事は道議会の決算特別委員会及び第 4 回定例会において、地域公共交通検討会議ワーキングチームの検討を踏まえ、「国に対しては、JR が全道の交通ネットワークを形成する公共交通機関としての役割を将来にわたって果たしていくことができるよう、コスト負担の軽減や資金繰りといった抜本的な支援を求める」と答弁しています。従って、貴社は地域公共交通検討会議ワーキングチームの検討結果がまとまり、国に対して求める「抜本的支援策」が明らかになるまでの間、「単独では維持することが困難な線区」の沿線自治体との協議をおこなわないよう要請します。

以上