

令和元年 斜里町議会定例会 7月臨時会議 全員協議会会議録

令和元年7月30日（火曜日）

開会 午後1時08分

閉会 午後2時07分

◇ JR釧網本線存続問題に係る対応について ◇

●木村議長 会議規則第125条により、全員協議会を開きます。JR釧網本線存続問題に係る対応についての説明を受けます。伊藤企画総務課長。

●伊藤企画総務課長（JR釧網本線存続問題に係る対応について 内容説明 記載省略）

●金盛議長 説明が終わりましたので、ここで、質疑を受けます。ご質疑ございませんか。久野議員。

●久野議員 2億円という地域が支援する内容が提示されています。その内容として、特急気動車の改修や駅Wi-Fi整備等あります。国が令和2年度の2年間で400億円台の支援策を出されましたが、こういった方向性と国の400億円の支援策は、同じような向きで支援されているのでしょうか。

JRの基本的な改革は、利用促進と経費の節減にあると思いますが、その中で、地方がこのようなお金を出すことで、国と方向性が一致していないと、これから有効に使われるのかどうかを、きちんとただしていかなければならないと思いますが、そこら辺はどのような方向性になっていますか。

●金盛議長 伊藤企画総務課長。

●伊藤企画総務課長 国が支援を予定している400億円の目的は、JR北海道の経営に対する赤字の部分と青函トンネルの維持、補修、貨物列車等への修繕等で、一般的なJR北海道に対する支援になっています。

一方、2億円については、維持困難な路線に限定しているので、これらの線区に対する支援になっています。ちなみに2億円の根拠は、JRが行う今年度と来年度の維持困難な路線に対する投資的経費が約8億円といわれています。その半分をそれぞれ今年度と来年度で地域が支援しようとする根拠に基づいて2億円になっています。

●金盛議長 久野議員。

●久野議員 昨年、国が400億円を出すといった時に話題となって、出し続けるとJRの改革の温度が下がってしまうのではないかという心配も出てきました。その時に高橋知事が、こういった改革のお金と地方が出すお金の負担額が同じになっては困るということを書いていましたが、算定の基準となっているのはどういうことか。国が400億円に対して、それが数億円になる予想はしていました。それがこの金額なので助かるといえば助

かる、効果が期待できるのか心配もあると思いますが、算定の基準は北海道の考えを絡めてどのように算出されたのかお聞かせください。

●金盛議長 伊藤課長。

●伊藤企画総務課長 算定の基準を正確にお答えできるか定かではないですが、JRは国から400億円の支援を受けても赤字になる計算になっています。もちろん利用促進や料金の値上げなどを含め自助努力は行いますが、それでもなかなか追いつかない実態があります。しかし、この400億円は、今年度と来年度のみの支援で、再来年以降は国からの支援を求める時には法律改正が必要となります。この法律改正にあたっては、地域と一体となった取り組みがどうしても必要であることから、北海道がこの度、地域としての支援をすることを決定したことになるので、そういった諸事情に基づいてそれぞれの額が出され、それぞれの目的に応じて負担金が示されたことになっています。

●金盛議長 久野議員。

●久野議員 もう一点は、アクションプランの内容をインターネットで調べると、他の交通機関との連携、マイルール意識の醸成、拠点として駅の利用などが載せられています。

先般、清里駅はWILLERのほうで電気自動車を3台入れて、先行的に降りた時の他の交通機関との連携を目指すのではないかとやっていました。斜里町としては、WILLERが特殊なバスを作ってやるというような情報も聞いたことがありますが、そういった先行的な試みをこれからどう考えていますか。

●金盛議長 伊藤企画総務課長。

●伊藤企画総務課長 そういった取り組みは、昨年度からすでに行っています。これは既存の斜里バスの観光バス等を利用した知床の観光を巡るツアーで、基本的な鉄道のパスを利用した方が使えるといったような実証実験的なことを昨年度取り組んでいます。

清里の電気自動車の関係は、清里は駅に置いていますが、斜里はウトロの道の駅に置いていて、知床五湖に走らせる社会的実験をWILLERで行っています。そういった先駆的な事業者とこれからも協議会を通じて関わりながら取り組みを進めていければと思います。

●金盛議長 久野議員。

●久野議員 アクションプランをみると、まだ初歩的なアイデアだと思います。その中で、フォトコンテストやシンポジウムの開催などまだまだ考え付くのではないかと。組織図にもJR釧網本線維持活性化沿線協議会作業部会がありますが、これは伊藤課長たちが加わってアイデアを出していく部会ではないかと思います。こういう実働部隊に大変期待しています。ここでKJ法ではないですが、一晩かかってもよいので皆さんで徹底的に、原始的なアイデアではなくもっと詰めたアイデアを出すように努力していただきたいと思いますが、そこら辺はどう考えていますか。

●金盛議長 伊藤企画総務課長。

●伊藤企画総務課長 今のご意見は、ごもっともです。ただ、限られた予算と時間の中で、どう効果的に取り組みを行うのかも一方では求められていると思うので、次の会議等の中で反映していければと考えています。

●金盛議長 若木議員。

●若木議員 北海道鉄道活性化協議会の目的の中に、道民が一丸となって利用促進とあります。今回の地域支援のところでは、そういう文言がないですが、釧網線を沿線住民が利用促進する視点での地域支援という考えは、協議の中で議論はなかったのでしょうか。

●金盛議長 伊藤課長。

●伊藤企画総務課長 地域支援の考え方としては、基本的に維持困難な線区における観光列車やW i - F i の整備など、利用促進に対する J R 北海道の投資的な経費に対して支援するものとなっています。一方で、道の活性化協議会の取り組みは、全道的な取り組みとして、公務員は公用車ではなく J R を利用しようなど、そういった一人一人の道民が J R を利用するだけで、J R の赤字は解消されるのではないか。そういった発想も含めて全道的な取り組みとなっているので、支援金と協議会の考え方は、存続の方向性は同じかもしれませんが、考え方は違うと申し上げさせていただきます。

●金盛議長 若木議員。

●若木議員 道民の理解、醸造があつて、利用促進もとても大切だと思いますが、釧網線、石北線に関しては、利用するのに旭川で乗り継ぎが必要など、利便性が悪くなっていき、料金が見直されると、今後、もっともっと公務員の方はお仕事でその目的も別にプラスされれば利用しなくてはならないとなりますが、一般の方々にどうやって利用してもらえるのかとなった時に、利用されない状況になることが目に見えます。そういうことについて、この間では利用促進といっているのですが、その視点での議論はされているのですか。

●金盛議長 伊藤課長。

●伊藤企画総務課長 全道の活性化協議会の議論の中身は、申し訳ありません、把握していませんが、釧路とオホーツク管内の協議会では、利用促進を含めた維持存続に向けた協議は行っています。

●金盛議長 若木議員。

●若木議員 網走市は住民に対する利用割引など、そういう事業を打ったりしていると思いますが、そういう取り組みを沿線で行うなどの議論はされているということですか。

●金盛議長 伊藤課長。

●伊藤企画総務課長 それぞれ取り組まれている自治体は、網走市のようにあります。当町を含めて他の自治体においては、自治体単独よりも広域的に取り組むを行うこと、いわゆる協議会として行ったほうが効果的ではないかということから、この協議会を中心にそういった利用促進策に取り組んでいます。

●金盛議長 若木議員。

●若木議員 協議会で利用促進を行ったほうがよいということになりますが、今回の斜里町が出す130万円の支援は、利用促進視点のものはないというお話でした。それとは別なところで地域を越えた利用促進の支援の話合いはされているとありますが、具体的な内容はあるのですか。

●金盛議長 伊藤課長。

●伊藤企画総務課長 JRが今年度と来年度の2カ年で行う維持困難路線に対する8億円の投資の内容については、事業計画をそれぞれ線区別で持っているのですが、釧網線においてもJRが取り組む利用促進策は、この事業計画の中に盛り込まれています。一方、網走市や各自治体の取り組みもこの事業計画に盛り込まれています。沿線協議会で行う利用促進策もこの事業計画に取り込まれているので、そういったものに基づいてこれから進めていくことになっています。

●金盛議長 櫻井議員。

●櫻井議員 国が400億円台の支援をして動きだした今回の2億円の流れと捉えています。本当に2年間ですね。今後、この支援をするには大きな条例改正が必要になってきますし、法律も大きく変えなければなりません。法律が大きく変わらなければならない一つは、釧網線でしたら上下分離をするなどそういう部分です。2年間の時間の中でやるのは、単に問題解決の先延ばしだと思います、国のほうが。

最終的には、JR自体、今後、釧網線を維持していくのであれば、沿線自治体が下の部分を持つような具体的な方向を、大きなJRの転換になるだろうと思います。とりあえずの2年間なので、国から400億円を出して、JRが抱えている赤字の補填に使う。

しかし、400億円を出したとしても赤字は解消されないし、根本的な解消にもならない。今ある赤字を埋めるだけなので、新しい事業に結びつくなどの投資的な400億円ではないはず。おそらく皆さんがよくご存知のことだと思います。JR北海道は、早く自分たちで何とかやることを考えなさいと言っているだけの間の時間稼ぎ。ある部分の赤字をこれで補填をしてあげるの、その間に何とかしなさいという部分です。

沿線の自治体が集まって、2億円の使い道をどのようにやったとしても、早急にJRの経営体制が改善されるとは思いませんし、利用が数パーセントも増えないと思います。それでもとりあえず根本的な部分を解決する方策に至らないので、今回、これに取り組んでいくと捉えています。そういう捉え方は間違っているでしょうか。

●金盛議長 伊藤課長。

●伊藤企画総務課長 そういう見方もあるのも当然だと思います。しかし、この間、維持存続に向けた取り組み、やはり鉄道は生活するうえで、地域活性化にとっては欠かすことのできない路線という認識が強いことは、広域自治体としての基本的な考え方ですので、そういったところも踏まえて、これからも維持存続に向けて取り組んでいきたいと考えています。

●金盛議長 櫻井議員。

●櫻井議員 うちの自治体として、存続というよりはどのような形で利用を促進していくか。観光なら観光利用の形でどのように利用できるか。J Rがあることでどれだけ観光にプラスになるか。どれくらいの人たちが輸送手段として使ってきたか。そこの伸びしろはどこにあるのかは、こうした取り組みを沿線自治体と一緒にやっていくのも必要と思いますし、2年後、いろいろな形が見えてくると思います。維持しなければならないと沿線自治体として捉えている。

確かに今利用している人たちもいるでしょうが、それだけ原資が掛かっています。町として観光振興計画では、観光利用の形でJ Rの存続が必要という結論を出しています。伸びしろとしてお金が落ちて、ある程度J Rの利用が増えるのは、観光しかないと思います。今回の支援に関してどうこうはないですし、こうした形でお金を出して、ある程度の沿線自治体との協議が進んでくると、今後、ほかのところも観光利用の形でやっていけば連携ができていくかもしれない。

今まで沿線としての連携がなかった部分が、この協議会でつくられるかもしれないし、情報も提供されてくるかもしれない。この取り組みはやったほうがよいと思うので、支援金の問題に異議を唱えるものはないです。それと同時に町としてどのような形で観光にリンクさせて利用促進を図るかは、ほかの町との協議ではないです。連携はあるかもしれませんが、うちの町としてどのような施策を取り組んでいくかを考えなければいけないと思います。その辺はどうでしょうか。

●金盛議長 伊藤課長。

●伊藤企画総務課長 議員おっしゃるとおりです。特に知床斜里駅からの2次交通のアクセスが、現状ではかなり不便な実態がありますので、この解決策をどのように持っていくか。W I L L E Rのような高速バス会社の先進的な会社も含めて、この間、関わりのあるところも出てきているので、考えるのは当町ですが、広域的な課題でもあるので協議会等も通じながら、町内の関係部署とも連携し取り組んでいきたいと考えています。

●金盛議長 櫻井議員。

●櫻井議員 W I L L E R株式会社は、九州などいろいろなところで仕掛けをやっている。北海道で九州や四国でやっている鉄道事業、W I L L E Rは高速バスが一番お金を稼いでいるところだと思います。W I L L E Rがここに来てやっていくのは、適していないと思います。会社の理念や経営方針は素晴らしいですが、協議会に参加していろいろな取り組みをご覧になって、釧網線や知床でいけるとおもいますか。電気自動車の導入もですが、これまでもいくつか斜里バスと一緒にやってきた部分、ほかの地域でも助成金でやっているだろう事業が多いですが、斜里町の観光にぴったりで、タイアップして動いていくという捉え方は、課長自身はどのようにお考えですか。

●金盛議長 伊藤課長。

●伊藤企画総務課長 この間、WILLERとの関わりの中で、高速バス会社というのがありますので、例えばWILLERが新しいバスを斜里に持って来て、斜里バスと競合しながら2次交通を活性化させるなど斜里バスを活用しながらと考えていましたが、実際進んでみると、そういったハード面というより、WILLERが行っているのは、首都圏から知床に行くアクセスと、料金も含めて一元的にアプリのような形でできないかということと取り組んでいます。

グーグルで羽田空港、知床と検索した時には、羽田から女満別、女満別から網走、網走から斜里までの交通機関の料金は出ますが、決済はそれぞれ窓口がばらばら。知床斜里駅からウトロまでどうやって行くのが、インターネット上ではわかりづらいので、そういったものを一元的にして、決済も一カ所で済むような観光MaaS的な取り組みを中心にWILLERが行っているの、そういった部分では、知床の大自然をバックに、WILLERも将来的にわたって魅力的ということで投資をされていると思いますので、我々もそれに期待したいと考えています。

●金盛議長 櫻井議員。

●櫻井議員 WILLERに限らず、地元でも一元的にモビリティの部分では、連携させていろいろな手段を使っていこうとあります。しかし、ふたを開けてみると実際には便数がない、そこまで辿り着くまで1日かかってしまう、7時間も8時間もかかってしまうのが現実です。その辺の整合性を取っていると思いますが、輸送の部分の活路を観光に生かすためにWILLERの取り組みを参考にして、連携してやっていくことで町は動いていると考えてよいのでしょうか。

●金盛議長 伊藤課長。

●伊藤企画総務課長 予算的なことも含めて、そういったことからすると、まだ動いていることには至っていません。ただ、この間、協議会の観光利用調査事業で取り組んでいる経過があり、そういったものを見ながらこれから進めていきたいと考えています。

●金盛議長 木村議員。

●木村議員 櫻井議員が2年後を気にしていましたが、私も2年後については非常に不安を持っている一人です。質疑でもわかるように、2年後どうなるか明白になっていない。ただ、新聞報道だけを見ると、JR北海道は、2年後は維持困難な8路線に限ってですが、これを維持するためには280億円が必要。200億円が国から支援されるかを別にしても、残りの80億円に対して、地元や国の支援を期待しているという新聞報道です。

これを鵜呑みにすると、80億円足りない。半分を国という形を取っているようなので、残りの40億円は、道が20億円、8路線の沿線自治体が20億円の皮算用を取っているようです。これは沿線自治体に流されたわけではなく、北海道新聞がJRから聞き取った情報を目にした段階なので、まだいかんともしがたいですが、町に対するこれらの情報は、2年後についても流されているかどうか、ここら辺についてはありますか。

●金盛議長 伊藤課長。

●伊藤企画総務課長 この間、J Rからは収支計画で、今のような40億円など何十億円の赤字や補足部分の説明はありました。ただ、その額はあくまでもJ Rが取り組んでいる利用促進やJ Rの自社ビルの運営、料金の値上げなどを含めて全てやっつての赤字額なので、それ以上になる可能性も十分あります。

一方、40億円の負担を求められた場合に対応できるかは、斜里町だけではなく北海道にも大きな課題となっています。地方財政措置が講じられるとしても継続的に永続的にこれらの負担は非常に困難ということで道もそれは認識しているので、今後、この2年間で、地域も含めて道が中心となって国に対して提言、要請していく考えとなっているので、我々もそれに基づきながら取り組んでいきたいと考えています。

●金盛議長 木村議員。

●木村議員 地方財政措置も一定の法律改正をして、しっかりと地方財政対策をどうするのか国の方針を示しながら、上下分離も出ていきましたが、下のほうを沿線自治体が持つとしても地方財政措置はどうなるのか。これまでは明白でもなく、2年後の話なので必ずしも上下分離方式になるかどうかは別としても、そこら辺も明確にしないと、地方自治体としても連携しながら計画を作っていくのは難しいので、やはり横に財源ありきと思います。そこら辺についても町も沿線協議会を通じてしっかりと行っていただければと思いますが、いかがでしょうか。

●金盛議長 副町長。

●北副町長 確かに、今後2年間では、400億円と別の次元が生まれてくると思います。これは道も言っている話ですが、国と地方の関与の在り方があると思いますし、負担可能な支援規模と対象経費、地方財政措置について整理を進めなければならない。ただ、法改正に向けての前提条件も国から突き付けられているので、そこは強調して、課題解決に向けて議会とも協議の上、進めていきたいと思いますので、ご協力をよろしくお願いします。

●金盛議長 他、ありませんか。宮内議員。

●宮内議員 見通しは厳しいという認識の発言だと思いますが、2年後に国やJ Rはどうしようとしているのか。地域は鉄路の存続のためにさまざまな協力をする姿勢は、さまざまな団体を通して示しています。それでも経営的に展望は見えない実態があります。J Rと国はその後どうすると言っていますか。

●金盛議長 伊藤課長。

●伊藤企画総務課長 J Rは維持困難な路線は2年後も継続運営をする姿勢で、そういった姿勢から今年も含めた2年間で、その線区を対象に投資的経費を取り組むので、もちろん2年後も釧網線も含めて維持存続をさせる考えに基づいていると思います。

●金盛議長 宮内議員。

●宮内議員 現実には、維持困難路線を示して単独では維持できないとJ Rは示した。存

続はできないという姿勢を一度は示しました。さまざまな支援を関係自治体や協議会が取り組むことは進めるべきだと思います。行きつく先をどこが責任を持つかは、経営の主体であるJRにあると思いますが、分割民営化まで戻ることについていろいろ意見はありますが、その中でもともと経営的に成り立たない前提でいろいろな財政措置が講じられていました。そこを一旦ないものとしてという感覚で、関係自治体にだけ協力を求めるということでは、経営は成り立ちません。国は相当本腰を入れて存続を図る姿勢を示すべきです。関係自治体がいくら悩みながら相談をしても、展望は残念ながら出てこないように思います。

●金盛議長 伊藤課長。

●伊藤企画総務課長 おっしゃるとおり、JR、国鉄は国策会社としてこれまで運営してきた、分割民営化でJR北海道等になりました。こういった窮地に陥った責任は国にも十分あると当初から理解しています。一方、国もこの間、多額の支援を行っている中で、法律的に今年と来年までと支援が限られている差し迫った状況で、国としても国民に対しての理解を求めるためには、国だけの支援ではなく、その沿線自治体の北海道も含めた地域と一体となった取り組みがどうしても必要ということがあるので、北海道が中心となって、この度、支援金を出すという取り組みとして決定したので、その辺についてはご理解をいただければと思いますし、我々もそういった思いはありますが、今は維持存続に向けて精力的に取り組むたいと考えています。

●金盛議長 宮内議員。

●宮内議員 精力的に取り組むこと自体、必要ないとは言いませんが、ほとんどの関係者の皆さんは必要ないという意見ではないと思います。鉄道を地域の必要な公共交通の手立てとして存続すべきという認識は、ほとんど一致した意見だと思えます。そして協力もいろいろ取り組むこともそこで出てきます。

しかし、2年後どうなるかの展望は見えないことに対して、JRは存続を続ける考え方でいるのかもしれませんが、原則として取るべきではないか、存続することについて。

●金盛議長 副町長。

●北副町長 この2年間の400億円の支援措置の根拠は、国鉄清算事業団財務等処理法の法律が2年後に期限を迎えることから、次の違う次元でという話を先ほどさせてもらったつもりです。そういう中では、支援を受けてなおかつJRの赤字は続く。自立する部分ですと、札幌延伸が叶った後という部分なので、これは国もこの2年間ではなく、継続的な支援をしなければ成り立たないことは、十分わかっていると思います。ただ、その規模が大きいがために、地域レベルで運動をつくり上げていくといっても、なかなかそれは力にならない部分もあると思うので、いろいろな組織を作ってきているので、その中で意思を結集して国に要望するものは要望していく、努力するものは努力する、連携していくものは連携していくことでやり切るしかないと思います。

先は見えていない部分なので、非常に不安に思うこともあります。このまま一緒に付き

合っていてもよいのかも正直あります。ただ、今の段階でこれをやめてしまうことにはならないと思いますので、その辺ご理解もいただきたいと思います。

●金盛議長 宮内議員。

●宮内議員 今回示された支援、存続に関わる対応について、これは不適切と言っているわけではないです。こういった取り組みは、可能な限りして然るべきだと思います。しかし、それにあたっては、国とJRは少なくとも2年後以降に対して責任を取る姿勢を持たない限り、無駄金をつぎ込むことになりかねないです。法律改正の問題なども関わってくるでしょうが、JR北海道におけるJR釧網線の存続のために責任を持つ姿勢を示せという議論は、協議会でなされていますか。

●金盛議長 伊藤課長。

●伊藤企画総務課長 協議会というよりも、その前のオホーツク圏活性化期成会や、その下部組織の釧網本線部会の当初の中では、国やJR北海道の責任について大きく議論をしました。ただ、責任追及をすることより、維持存続に向けてどういった取り組みができるのか、そういった前向きな姿勢で取り組もうということで、この間、取り組んでいます。国やJRに対して責任を追及しないわけではありません。それは同時並行に、もう少し大きな器、協議会や北海道単位での要請等を行いながら、沿線自治体は取り組めることは取り組むことで、この間、取り組んできているので、その方向性については変わらないことと、当初の集まりの中では協議した経過はあります。

●金盛議長 宮内議員。

●宮内議員 私が言っているのは、決して責任追及ではないです。存続させるためのさまざまな課題があるので、その課題解決に向けて、沿線自治体で構成するさまざまな協議会は努力をする、取り組みをすることは、そういう方向で向かっています。それは、よろしいのではないかと思います。もっとも責任のある主たる国に対して、その後責任を持った対応を示すことを示してほしい。そうでないと我々の努力が無になってしまう可能性があるという意味も含めて、示すように要求するべきだと思います。

●金盛議長 町長。

●馬場町長 28年からずっと私たちも勉強しながら、なぜこうなったのかを含めていろいろやり取りをしてきました。ここへ来て、30年の北海道がこういう割り振りをしながらやっていかざるを得ないことは、国が悪かったからと例えば認めたら、そういうことは起り得るかもしれませんが、そこまではないということです。私たちも2年後に法律改正をしなければ、国が出す仕組みが成り立たないので、そのためにも何とか継続を求める。その求めるために国もやるけれども、あなたたちも頑張りなさいということです。できることがどこまであるかということで、北海道もお金がないのは私たちと同様です。そういう中で、できることは何かというキャッチボールを続けているのは間違いありません。しかし、それにわかったと言ってくれないのが今だにご理解いただきたいです。

私たちも2年間やって、本当に未来につながっていくのか。つながるとしてもどこまでつながるのか、そういうこともずっと考えながらやり取りしてきました。とにかく、今、残すにはどういう方法があるかという可能性を調べながら、そのために負担できる部分がある程度なのか、そういうことをしっかり吟味しながら最終的に判断をすることになると思います。同時に、斜里町だけで決められるわけでもないです。この沿線の9自治体になると思いますが、その足の並みが揃わなければならない中で、いろいろやっているの、国やJRがしっかりその辺のところをもっと鮮明にということは、私たちも望みたいと思っています。北海道も思ってやり取りは何度も何度もやっているのは、内々の話ですが聞いています。

なかなか思うようにいかない中で、この2億円を出すことと道が7割を出すことも定めながら、皆でこれにあたっていることを、まずは示していくことで、令和元年度の取り組みがなされて、先日、道議会で7割分が認められた状況にあるので、私たちもそれにのっとりながら投資的な部分での負担、一方でアクションプランに対するさまざまな取り組みもやっていく中で、機会を通じてそれは常に言い続けていきたいと思っています。今、求めよ求めよと言われても、なかなか返ってくる状況ではないことだけは、ぜひご理解いただきたいと思っています。

●金盛議長 他、ありませんか。ないようですので、以上をもちまして、JR釧網本線存続問題に係る対応についての質疑を終わります。

以上で、本日の全員協議会を閉じます。

午後2時07分