

令和元年 決算特別委員会(部審査) 開催状況

開催年月日 令和元年11月12日

質問者 日本共産党 宮川 潤 委員

担当部課 総合政策部交通政策局交通企画課
総合政策部地域行政局市町村課

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
三 地域交通の確保と地域振興等について (一) JR北海道設立以降の廃線路線の状況について 国鉄からJRに経営が移管されて以来、本道では鉄道の廃線が相次いで行われてきました。まず、廃線となった路線数とその延長距離を明らかにしてください。 (二) 廃線後の沿線自治体の人口減少について 国鉄からJRに経営移管されて以降、鉄路が廃線となった沿線自治体の人口減少はどのようになっていますか。例えば、1989年廃線の池北線、1995年廃線の深名線における人口増減率を管内との比較で明らかにしてください。 池北線の沿線では17.5パーセント減少、振興局管内は13.7パーセントですから、より沿線は大きくなっています。深名線では沿線自治体は23.9パーセントの人口減少で、振興局管内では18.3パーセントということでありました。池北線と深名線を挙げたのは沿線市町村の数が多いということで例に挙げました。沿線自治体の人口減少は管内全体よりも大きなものとなっています。人口減少の要因は地域の産業の衰退や医療、教育、公的機関の存在など様々な要因があるにせよ、交通機関の利便性は住民生活の基盤となるということもあり、大変大きな要素であることを改めて指摘をしておきます。 (三) 鉄路廃止後の代替交通の確保について 廃止となった路線では代替バスが運行されていますけれども、2015年に廃線となった江差線の本古内から江差間と、2016年廃線となった留萌線の留萌、増毛間はどうに運行していますか、明らかにしてください。	【鉄道交通担当課長】 廃止路線の状況についてであります。昭和62年4月のJR北海道の発足以降、道内で廃線となった路線は、12路線14線区、836.2キロメートルとなっております。 【鉄道交通担当課長】 廃線後の沿線自治体の人口の推移についてであります。14線区の40市町村について、それぞれ廃線の年と平成31年の人口を総務省公表の住民基本台帳人口で比較しますと20万7千90人の減少となっております。 また、人口増減率については、平成元年に廃線された池北線では、沿線自治体を含めた関係振興局管内で13.7パーセントの減少に対し、沿線自治体は17.5パーセントの減少。 平成7年に廃線された深名線では、沿線自治体を含めた関係振興局管内で18.3パーセントの減少に対し、沿線自治体は23.9パーセントの減少となっております。 【交通企画課長】 地域交通の確保についてでございますが、平成26年5月に廃止されたJR江差線の本古内・江差間は、最終のダイヤでは1日6往復運行しており、また、28年12月に廃止されたJR留萌線の留萌・増毛間は、1日6往復半の運行となっており、乗合バスも9往復運行していたところでございます。 鉄道が廃止された後、本古内・江差間では、現在乗合バスが1日6往復の運行、また、留萌・増毛間では1日9往復の運行に加え、早朝と夜の遅い時間帯に増毛町がデマンド交通を導入するなど、地域住民の生活に支障が生じないよう、移動手段を確保しております。

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
木古内、江差間は1日6往復、留萌、増毛間では9往復これは、JRがあった時もなくなってからも同じ数で、私は、減っていないということがせめてもの救いと言え救いだけでも、しかしJRが無くなった分、不便になったということであって、代替という役割を果たすのであれば、幾分でも、増えてこそ代替機能を果たしたということになるんですけども、増えていない同じということでは、私は代替機能とは言えないというふうに思います。 JR運行時から、廃線後も同じ便数で住民は不便になったと、いうことで、懸念されるのは今後のバスの減便や廃止ということになります。 広尾町では、地域間幹線系統確保維持費補助金交付以外の赤字分を沿線自治体の走行距離に応じて負担しておりますが、広尾町の負担額は、今年度約2,669万円が見込まれているとのことであります。 道には、バス路線を守る姿勢と市町村への支援が求められているということについて指摘をしておきます。 （四）バス運転手の状況について 北海道における乗合バス運転手に不足状況を明らかにしてください。また、運転手の年齢構成も合わせてお示しください。 7割のバス事業者で運転手が不足して、50歳以上の運転手は全体の49パーセントということで、高齢化も進んでいると思います。 （五）バス運転手確保の取り組みについて 道は、バス運転手確保に向けた取り組みを2017年度から実施していると承知しておりますが、事業の決算内容とその取組内容、運転手の採用数について伺います。 運転手確保に関わる決算額が700万円、600万円ということですから、もっと力を入れるべきではないのかというふうに思います。	【交通企画課長】 バス運転手の状況についてでございますが、道が、道内の乗合バス事業の現状を把握し、運転手確保の取組を行う上での課題等を整理するため、平成29年7月に主な乗合バス事業者を対象に調査をした結果では、約7割の乗合バス事業者で運転手が不足しているとの回答がありました。 また、乗合バス運転手の年齢構成は、20代は2.2パーセント、30代は13.3パーセント、40代は35パーセント、50代は38.2パーセント、60代以上は11.3パーセントとなっており、50歳以上の運転手が全体の49.5パーセントを占めております。 【交通企画課長】 バス運転手確保に向けた取組についてでございますが、バス運転手確保を含む乗合バス活性化戦略事業の決算額は、平成29年度は700万円、30年度は600万円となっており、道が、29年度に「乗合バス活性化戦略会議」設置した以降、運転手確保対策として、事業者を対象に若手運転手育成プログラムの作成や女性と若年層の運転手確保に向けたセミナーを開催したほか、バス運転体験と就職相談会をセットにした取組には、73名が参加し、そのうち9名が採用されたところでございます。 また、30年度からは就職相談会の取組を道内5カ所に拡大し、29、30年度合計で参加者401名中、34名が採用となっております。

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
（六）バス運転手の就労条件等について バス運転手は、拘束時間が長時間に及ぶことに加え、賃金が低いという現状にあります。運転手確保に向けても就労条件の改善は非常に重要であります。道として、こうしたバス運転手の就労条件を改善し、バス運転手の確保につなげるため、どのような取り組みを実施しているのか伺います。 沖縄県では、9月の定例会で路線バス運転手の確保緊急支援事業として、予算も補正で提案しているそうですから、是非、先行事例として参考にさせていただきたいというふうに思います。 （七）沿線協議会等への情報提供について 鉄道の沿線協議会では持続可能な交通ネットワークに向けた議論が行われていますけれども、バス運転手の不足により、代替バスの運行自体も厳しい状況にあるという認識をお持ちですか。道は沿線自治体に、こういったことを情報提供すべきだと考えますけれどもいかがですか。 （八）鉄道存続と新たな支援体制の構築について 第2回定例会で「北海道における持続的な鉄道網の確立」への対応を求める意見書を可決いたしました。意見書では、JR上場4社による新たな基金の設置やJR上場4社の法人税を活用した支援スキームの構築など、支援資金確保のための抜本的な対策を求めています。踏み込んだ重要な内容であります。道は、従来の提案にとらわれず、道議会の意見書の方で国に支援を求めるべきではありませんか。道の提言にも盛り込むべきだと考えますけれども、いかがか伺います。 加えて、意見書では「道内各地を結ぶ路線の維持を図るべく」と明記しております。地域振興を進めるうえでも、JRが廃線、バス転換を求めている路線も含めて鉄道の維持に向けた道としての取組がこれまで以上に重要と考えますが、鉄道の維持と支援体制の拡充に向けてどう取り組むのか伺います。	【交通企画課長】 バス運転手の就労環境の整備についてでございますが、本道において、人口減少と高齢化により労働力人口の減少が進む中、バス業界においても、これまでの運転手確保策だけでは人材確保や職場定着が難しくなっており、就労環境の整備が不可欠となっております。 このため、道では、バス事業者を対象にバス業界を専門とする人事・労務のコンサルタントを招き、運転手の就労環境の整備に関するセミナーを開催するとともに、国のキャリアアップ助成金や人材開発支援助成金などの各種支援プログラムを紹介するなど、運転手の就労環境の改善を促しております。 【交通政策局次長】 沿線協議会への情報提供についてでございますが、道では、交通政策総合指針に基づきまして、地域の皆様とともに、各地域の実情や線区の特性を踏まえながら、地域の将来を見据えた最適な公共交通のあり方について、検討・協議を進めており、地域の検討の場におきましては、バス事業者も同席する中で、ルートの検討や運行コストなどの課題について、地元の自治体に対し情報の提供を行っているところでございます。 また、道といたしましては、地域交通の確保のため、各振興局ごとにバス事業者や市町村等で構成いたします生活交通確保対策協議会におきまして、バス運転手不足の状況などについて説明いたしますとともに、各市町村におきましては、広報誌やホームページなどを活用いたしまして運転手の確保に向けた取組を進めているところでございます。 【総合政策部長兼交通企画監】 JR北海道に対する支援についてでございますが、JR北海道の経営自立に向けましては、これまでの数次の支援を行ってきた経過を踏まえ、引き続き、国が中心的な役割を果たす必要があり、JR北海道が経営自立を果たすまでの間は、安全投資をはじめとする鉄道施設等の整備に対する、国からの安定的・持続的な支援が不可欠と考えてございます。 一方、地域におきましても、住民の最適な公共交通を確保する観点から、可能な限りの協力・支援を行うことが重要であり、今後、地域の将来像を見据えた取組のあり方につきまして、道と地域が一体となってさらに議論を重ねていく必要があると考えてございます。 道といたしましては、JRが単独では維持困難とした線区に対する支援につきましては、法改正までの2年間に限り、緊急的かつ臨時的な地域独自の支援として行うこととしたものであり、こうした考えのもと、地域や道議会の

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
【再質問】 鉄路の問題とバス路線の維持も大変困難だという問題を取り上げて、質問してまいりました。JR北海道の島田社長は11月6日の新聞インタビューで、鉄道よりも代替バスやデマンド交通など、地域にとって便利な手段を選んだ方が人口流失を止める武器になると発言しており、鉄路よりも代替バスなどの方が人口減少対策になるかのような驚くべき発言をしております。バス転換が人口減少対策になるというのであれば、これまで廃線した自治体は人口減少対策になったということでしょうか。決してそうではないはずです。交通企画監は島田社長の発言をどう受け止めておりますか。地域振興と路線の維持を担う部長と企画監の立場から伺います。 <u>地域に配慮すべきということでありましたが、改めて私からは許せない発言だというふうに感じていることを表明させていただきたいと思います。重大な問題でありますので、知事に直接伺いたいと思います。</u>	皆様とさらに議論を深め、地域としての協力支援について、そのあり方も含め検討を進めた上で、年度内を目途として、国への提言を取りまとめてまいります。 【総合政策部長兼交通企画監】 ただいま議論をさせていただきましたけれども、地域振興・地域創生におきまして、総合的な交通体系の整備、地域交通の確保、ネットワークの維持というのは非常に極めて重要な課題というふうに認識しております。そういった中でJR北海道の島田社長から報道で、内容については報道でしか私どもも知り得ていないところではございますけれども、あのような発言があったということは、十分地域について、地域の皆様方、現在様々な議論を進めている中で、あのような発言があったということは十分地域に対して配慮して発言すべきであると、このように考えているところでございます。