

令和2年6月15日 北海道地方路線問題調査特別委員会 開催状況

開催年月日 令和2年6月15日

質問者 日本共産党 真下 紀子 委員

担当部課 総合政策部交通政策局交通企画課

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
一 日高線のバス転換提案について (一) 新型コロナによる経営難時の資金投入について 私からもいま報告のありましたJR日高線関係で日高管内臨時町長会議が開催された結果報告について質疑させていただきます。 まず、新型コロナ感染症の影響を受けて、JR北海道は過去最大の赤字となっています。そうした中で、来年度以降、国からの支援を受けるための法改正議論というのもまだ始まっていません。この時点で、日高線のバス転換による廃線を進めるためにということで、廃線ありきで報道によりますと25億円を投じることにに対して確証が持てるのでしょうか。 (二) 赤字路線の廃線への懸念について いまの答弁では結局JR北海道からバス転換費用、それから、まちづくりの観点からの支援といった案が取締役会を経て示されるんだというふうにおっしゃるんですけれども、道内では全て線区が赤字になっているわけです。赤字だからということを理由に、また、経営難だからということも理由に、廃線を拡大していく転機になってしまうんじゃないかと懸念を持つわけなんですけれども、そうした懸念は無いということでしょうか。 議論を尽くすということをかねてより道の方は表明してきております。それでいま答弁にもありました。それでこの日高線についても確かにおっしゃったようにバスを中心とした新たな公共交通体系の構築について協議をするとは言っていますけれども、廃線に全て同意しているわけではないわけです。そして、道のやり方と言いますか、JRと道のやり方というのは、護岸復旧を先にやらないと。廃線に同意した場合だけ、護岸復旧をするという卑怯なやり方をしているわけです。そういう中で、この日高線のバス転換だという名前で廃線をしていくということに非常に強い懸念を持ちますし、道に対する信頼感というのを、私は失っています。 (三) 鉄道事業への支援について 今ほどの答弁に、いやいやそうは言っても、国に支援を求めた、国に要請をしたんだからというふうに答弁され	【鉄道支援担当課長】 JR北海道による拠出金についてでございますが、鉄道からバスへ転換したこれまでの事例では、バス転換に係る車両購入経費や一定期間のバス運行費などについて、JR北海道が関係自治体に支援をしているところでございます。 日高線につきましては、地域の要望を踏まえてバス転換費用やまちづくり支援に必要な額を今後、JR北海道から取締役会を経たうえで、地域に対し正式に提示されるものと承知しております。 【交通政策局次長】 JR北海道の事業範囲の見直しについてでございますが、JR北海道においては、従来からの厳しい経営環境に加えまして、この度の新型コロナウイルス感染症拡大により、在来線特急の減便や、社員の一時帰休を余儀なくされるなど、事業運営に更に深刻な影響を受けていることから、道では、先般、交通事業者の事業継続に対する支援などにつきまして、国に対し緊急要請を行っているところでございます。 道といたしましては、今後とも、引き続き、鉄道の利用促進に向けた取組を進めるとともに、交通政策総合指針の考え方にに基づきまして、沿線自治体はもとより、関係者の皆様とともに地域交通の確保に向けて議論を尽くしてまいります。 【鉄道交通担当課長】 負担軽減にかかる要請についてであります。鉄道につきましては、鉄道線路網というインフラを維持しながら

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
たわけですけど、この緊急要請については、非常に熟度が低いと言わざるを得ないと思います。JR北海道から聞き取りをして、そういう行政内容についても調整をしたということですけども、これだと空港の民営化の機会に新型コロナが発生して、経営困難になったということと一緒に出して、鉄道に困難が刺さっているのが薄まってしまうんじゃないかと私は思うんです。その要請についても、5月の本委員会で、私、道として調査をして、そして要請を行うべきだと、かねがね申し上げてきましたけども、これ、6月11日の夜に要請しているわけですよ。木曜日ですよ。議会には、今朝まで報告されていないということですか。きちんと委員会でね、必要だということを申し上げているのに、全く議会で諮らずに、緊急に扱っている。本当にそれで、鉄道の維持のための転換の支援、本気でやっているっていうふうに見えるんでしょうか。私は、このところは、非常に要請内容についても不十分だと言わざるを得ないと思いますし、進め方にしても、ドタバタとやったような印象にしか、そのように感じる。それで、結局、前回の委員会で、JRからこういう聞き取りをしましたと。資金の不足や、公租公課の補填だとか、言っていたことをただ書いてあるだけで、本当にこれだけで十分にできるんだろうかと、非常に不安を持ちます。要請の中にあるところで一点だけ確認したいんですけどね、「公租公課を含む固定経費に大きな負担が生じていることを踏まえた負担軽減」というふうにあるんですけどね、負担軽減ということだけしか書いていないんですけど、具体的にどういうことを求めているんですか。 公租公課を含む固定経費の負担軽減ということになってますけど、今の説明では、大幅な負担軽減を求めると言っただけで、なにも具体的にはないですよ。減免するか、あるいは免除しない限りは、新たに国から支援を受けるしかないわけですよ。公租公課ということなんで、財政に戻すか、それともどこか支援額なのか、どっちにしても同じことなんですけども、そういう方法しかないのに、負担軽減と曖昧な表現に留まっている。このこともやっぱり、緊急要請という割にはですね、非常に腰が引けているというふうに言わざるを得ないと思います。なぜこうなったのかというふうに強く私は心配しますが、本当に不十分だと思います。 （四）バス運行休止の懸念について 日高線のバス転換、この提案では、バス運行の責任はどこが持つことになるんでしょうか。通学や通院、116キロの長距離を移動する路線が、バスによって本当に持続して運行し続けられるという保証はどこにあるんでしょうか。	ら、事業を運営しておりますことから、いわゆる「装置産業」と言われ、平素から、車両をはじめ、駅設備や線路などの維持管理費といった固定経費が非常に大きな割合を占めてございます。 このため道といたしましては、国の支援のもとでのこうした固定経費の大幅な負担の軽減を求めますとともに、令和元年度及び2年度に国において支援が行われております鉄道施設等の設備投資・修繕や青函トンネルの維持管理等への支援額の上積みを求めるものでございます。 【交通政策局次長】 地域交通の確保についてのお尋ねでございますが、日高線については、バスを中心とする新たな公共交通体系の構築に向けて、これまで、バス事業者も同席する中で、バス転換に係る課題等について、議論が積み重

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
これまでも申し上げてきましたが、バスドライバーが高齢化していたり、若い人たちがバスドライバーにならない。過酷な労働環境のなかで、事故のリスクもあるし、なかなかドライバーが確保できないという中で、この路線バスを、道南バス、JRバスが今、運行してますけども、これが本当に継続される保証はどこにあるんでしょうか。届け出によって、いつでもバス路線は廃止をすることは可能ですよね。そういうなかで、どうやってバス転換にしたら継続できるんだと、地方公共交通を日高管内で継続できるんだということを、誰がどこで保証するんでしょうか。 （再質問） 地方の公共交通を、移動の権利として守るのは国の責任ですよね。国の責任なんですよ。それを地方に丸投げするような、そういうやり方っていうのは間違っていると思います。今の時代にそんなこと言うなんて、とても私には信じられません。それでJRは、また新幹線のこと言うのかと思われそうですけども、全部赤字の中で、一番赤字の額が大きいのは、なんといっても新幹線ですよ。100億円もの赤字をこれからずっと、10年近くにわたって続けていくということをはっきり言っているわけです。そここのところを放置しておいてね、日高線だけは解消するとか、これまでも夕張支線とか札沼線とか廃止にきてきてますけども、そこを廃止をして、新幹線だけ残っても、地方に住む人たちにとっては、足がなくなるわけですよ。116キロをバスが走り続ける、そういう確証で皆さんは責任持たないわけでしょう。持つんですか、北海道が。本来は国が持つべきですけども、このバス転換によって、本当に、日高地方の公共交通というのはきちっと維持できるんですか。民間がやる事業ですよ、バス事業は。それを本当にあなたたちね、保証できるんですか、将来にわたって。 それは国と道の責任放棄宣言に他なりませんよ。そういうことにはならないんです。地方の公共交通、移動の権利を守るということは、基本的人権を守るということです。だから、それは国がしっかり責任を持たなければならないし、そういう立場に立って、国に要請をします。緊急要請でお茶を濁したりしないで、きちっと要請をするということが必要です。この際ですね、新幹線は一回中止したらいいと思いますよ。札幌延伸を急ぐからって、赤字拡大の金額を投じるということをやめてですね、少し待ってでもいいから基本の路線を守ると、そういう立場に立つことを主張して、質問を終わります。	ねられてきたところ。 道といたしましても、地域を取り巻く交通環境が大きく変化する中、これまでも、各振興局に設置しております生活交通確保対策協議会などにおきまして、公共交通の維持・確保に向けた検討・協議を行ってきているところでありまして、バス転換が行われた場合にあっては、持続的な地域交通の確保に向けまして、地域の関係者の皆様とともに、着実な取組を進めてまいります。 【交通政策局次長】 今、地域交通の確保についての重ねてのご質問でございますけども、バス転換がなされた後にあっては、これまでも地域交通を守っていくという観点で議論を進めてきました、各振興局に設置しております生活交通確保対策協議会というものがございます。そこで、公共交通の維持・確保に向けた検討・協議を行ってきているところでございまして、たとえ今後、バス転換が行われた後の場合にあっては、こういった場で地域住民の皆様とともに、持続的な地域交通の確保に向けて協議し、取り組んでいくということに変わりはないということでございます。