

令和2年1月8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1月8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
総合政策部交通政策局新幹線推進室

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>一 持続的な鉄道網の確立に向けた基本的な考え方について</p> <p>持続的な鉄道網の基本的考え方について、報告がありました。私は、この基本的な考え方というのは、JR北海道の経営危機を背景にして、鉄路の維持存続がないがしろにされてはいけない、廃線に導かれてはならないという立場で以下質問に入ります。</p> <p>その前に基本的な考え方(案)を素案と照らしてみましたところ、私は、議会議論や地域の議論が一定程度反映されていて内容は充実をされてきている、INGで率直な感想を持っています。</p> <p>これまでの国鉄分割民営化以降、「極めて長期間、かつ、低位の金利水準のもと、営業損失を補てんするに十分な運用益を得られていない」それから「国において実施された追加支援によっても依然として、経営の安定化ははかられていない」ことも明記されている。これは事実であるので大変重要なことだと思います。</p> <p>一方、JR北海道の経営状況に関し、道がいくつかの資料を新たに作成して、図表にしている点も評価をするところですが、その中で、2014年度の668億円が底となっている鉄道運輸収入について、43億円の経常黒字となっています。その後、安全優先の経営方針に転換して、安全投資や修繕費を確保したことによって、鉄道運輸収入が2016年以降、712億円から748億円と増加しているにもかかわらず、176億円から199億円の経常赤字となっている状況があります。その原因というのは急に安全優先に方針を変えて、これまでやってこなかった安全投資を必要に応じてやったことによって生まれた赤字だということが一目瞭然であるというふうに考えています。この運用益不足に対する認識というのは、JR四国の方でも同じ認識をされていたというふうに考えております。</p> <p>同時に、国からの監督命令を受けて、アクションプランが展開されているわけですが、その中で8線区はもとより、全線区合計の輸送密度も前年度から増加しており、取組の効果が現れている評価をしている点もこれは議会での指摘が反映されたものだと思いますし、これは地域と利用者、道民の大きな努力の成果だと思います。</p> <p>さらに、3ページに都市間の距離と所要時間の比較グラフが今回掲載されています。これは移動時間の不平等を可視化したものであって、私は、非常にこれは良い役割を果たすと、これからの法改正に向けて全国的な協力や理解が必要になってくる中で、この資料は非常に有効であって、物流機能についても、強調されていますけど、</p>	

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>そうした北海道の役割というのが強調されるものになっているという点では評価をしております、全国への発信資料として有効に使っていただきたいというふうに考えております。</p> <p>評価は新年ですので、いいところを先にいいましたが、ここで一呼吸しまして、以下質問に入ってまいりたいと思います。</p> <p>（一）法改正に向けた取組について</p> <p>こうした経過や地域の意見や道議会議論を踏まえて、法改正による国からの支援の必要性というのがいっそう重要になってくるわけです。そうした背景をきちっと書き込んだものになっているということなんですけど、重要になってきます。(案)では、オール北海道での取組をいっそう進めていくことが重要だとしていますが、なにより国からの支援の前提となるJR北海道の徹底した経営努力、ここをどう評価するというのが、中々具体的に書かれていません。これをどう評価して中心にすえる考え方をどのように道として考えているのか。恒常的な収益源を戦略的に育て、収益を安定的に確保する事業モデルを早急に構築することが喫緊の課題と書かれているわけですけど、JR北海道に対してこれをどのように求めていくのかお聞きをしたいと思います。</p> <p>また、国の監督命令に基づいたJR北海道の徹底した経営努力についての認識が道民や全国的理解につながるが必要になってくるわけですけど、JR北海道の徹底した経営努力を前提にと何度も何度もこればかり繰り返しているんですけど、一向に具体的に何がそうなのかということは伝わってきません。グループ企業も含めた経営努力の徹底や経営情報のさらなる開示が必要とも記載されているわけですが、道はこれまでもどのようにJR北海道に対して求めてきたけれども実現していないんだというふうに考えるわけです。そのことによって未だ認識の共有化が図られていないというふうに考えております。基本的な考え方では具体的にどのようなことが必要と考えているのか伺います。</p> <p>【再質問】</p> <p>様々な機会に丁寧な説明を行っていただければ地域の不信感は生まれませんはずです。23ページに書いてありますように、道、道議会、多くの市町村がJR北海道の経営姿勢に対して不信感を持っていると書かれていて、私は全くその通りであって、ここを克服しないとJR北海道の経営というのは、道民の協力と理解を得ながら自立化というか改善をしていくということはないと考えているわけです。</p> <p>質疑なので順に質疑したいと思うんですけど、14ページに徹底した経営努力ということで法律優先になってしまうのじゃないかと非常に不安を抱くところがあります。</p>	<p>【鉄道交通担当課長】</p> <p>JR北海道の経営状況についてであります、法改正に向けて、道民や国民の理解を得るためには、JR北海道において、鉄道事業の収益拡大に加えまして、鉄道事業以外の収益を見込める新たな事業を戦略的に展開をし、グループ全体を挙げた収益の増加はもとより、コスト改革や社員の意識改革など、長期経営ビジョンに基づく経営改善の取組を着実に進めていくことが重要であると考えてございます。</p> <p>道といたしましては、JRの経営改善に向けた取組状況や成果などにつきまして、地域の関係者などに対し、様々な機会を通じて丁寧な説明を行い、情報共有することが必要であると考えてございます。</p> <p>【交通政策局長】</p> <p>JR北海道の人件費の水準がグループの中でも低いということで、そういった形での企業努力というのがなされていると思いますが、一方で議員のご指摘のとおり技術の伝承ですとか、安全管理の面から一定程度の人員の確保は重要であると考えておまして、そういったものが確保されなければ持続的な鉄道網の確立には繋がらないと考えておりますので、大変重要なご指摘と思っております。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>14ページのところに人件費が3分の2に減少していることが一定の経営努力が見られると評価をされています。しかし、19年度は中途退職社が過去最高のペースで進んでいると聞いています。</p> <p>これでJR北海道が希望のある会社となっているのでしょうか。本当に北海道の信頼を得た交通事業者として発展していくことができるのかどうか甚だ疑問であって、この必要な費用として安全運行にとって、必要な費用として人件費の確保は求めていくべきじゃないかと思うのですが、この点の認識はどうなんでしょうか。</p> <p>この点については、認識一致させながら進めていけるんだと思いますし、JR北海道の社員に対して貴重なメッセージになるというふうに思います。</p> <p>(二) 老朽化対策等について</p> <p>次に問題となっている、経営の大きな負担といわれている老朽化対策等についてですが、安全に輸送するために修繕費や減価償却費などが収支悪化の大きな要因だというふうにいわれていることが改めて明らかになったのですが、でもそれは国の責任で、国がこれまで手当をしてこなかった、そして、それをJRが求めてこなかったということに一番大きな問題があるわけで、事故の反省をするならここに投資をするのは当たり前のことです。</p> <p>今後の老朽化した橋梁、トンネル、路盤や高架橋などが経営に大きな負担となってくるということですが、これを乗り越えて維持存続していかなければならないわけです。青函トンネルについても同様の課題があることは承知をしておりますが、JR北海道は、国が株主であって、公共交通を担う事業者としての役割を果たすということが一番求められているわけです。これまでの財源不足によって施設整備や車両の更新等ができなかったことなどを踏まえ、国の支援というのは重点的に行われるべきではないかと考えます。国への提言の中で、それをどのように求めていくお考えか伺います。</p> <p>【再質問】</p> <p>しかしながら、JR北海道の方も具体的にどういうふうな計画を持って取り組んでいくのかということが全く見えません。道民の側からしますとどこにどのくらいいつ投資をするのかわからないわけです。そうしますとここに投じられるのは税金ですから、地域に説明する責任があると思うのですが、道としてもこれまで要望してきたと、情報開示してほしいということをしてきたのですが、国に提言するに当たって、国に求めることとしては、こうした計画なども開示するように求めていくのかどうか。それとも国の提言中にJRに開示させるように国に求めていくのか、それとも直接JRに求め続けていくのか、それができて</p>	<p>【鉄道交通担当課長】</p> <p>老朽化した設備などに対する国の支援についてであります。JR北海道におきましては、安全投資を伴う修繕費や減価償却などが当面の収支悪化の大きな要因となっておりますほか、今後は、橋梁、トンネル、路盤や高架橋などの大規模な修繕・更新が課題となっており、JR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るものと考えてございます。</p> <p>道といたしましては、2030年度の北海道新幹線の札幌開業後、その効果が他の交通モードとの連携などにより十分に発揮され、JRの安定的な経営に寄与するまでの間は、JRが行う安全投資や修繕に対し安定的・継続的な支援を行うよう、国に求めていく考えでございませぬ。</p> <p>【交通政策局長】</p> <p>修繕費等の多大な費用負担に関する考え方ですけど、先ほど赤根委員からご指摘もありましたとおり、我々として国やJRに対して数字を明らかにしていただいた上で、国に対して求めていくのが手立てとしてと思います。</p> <p>我々はこれまでも求めてまいりましたが、これからも同様の姿勢でJRや国に対して我々が必要な情報については、引き続き、求めてまいりたいというふうに考えております。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>いない状況の中でこの問題についてはどういふふうに取り組むお考えなんでしょうか。</p> <p>やはり具体的に目に見える形で開示をさせていく、計画示させていくということが全国からの協力を得る上でも必要になると思いますので、ここのことはこれまで以上に取組強化をしていただきたいというふうに指摘をしておきます。</p> <p>（三）全国をつなぐ鉄道の役割と必要性について</p> <p>次に北海道のJRの特別なとして、やはり全国を繋ぐ鉄道の役割と必要性があると思います。北海道は日本の北方四島を除くと最北端と東の端が北海道ですなわけです。そこまでやはり鉄道で繋がっていくということに大きな意味があると思います。</p> <p>ところが、JR北海道の車内誌がライラックやカムイに積んであるのですが、それには支社ごとに路線が区切られているわけです。JR北海道は、そうした路線、線区を支社ごとに考えていると見受けられます。広大な北海道を公共交通ネットワークとしてどう考えていくのかということには道が考えていく必要があるわけです。</p> <p>空港からの二次交通の必要性なども(案)の中では示されているわけですが、鉄道によって北海道の端、日本の端を繋げていくことが必要だと考えています。</p> <p>その中で、道内の交通網が札幌中心になってはいないか非常に疑念を持つわけです。私は今回の(案)の中に4ページの道内の中核都市間等を結ぶ幹線ネットワークであり、移動手段として、我が国の骨格としての位置づけや道民をはじめ国内外から訪れる多くの人々の移動手段として、重要や役割を担っていると明記をされています。これはとっても素晴らしいことだと思います。褒めています。</p> <p>だからそういうことをちゃんと具体化していかなければならない。ところが旭川から十勝、帯広に行くのに、根室線の不通区間があつて、富良野経由ではバス乗り換えしなければ行かなくなっています。これまでは、普通料金で、4時間かからないで到着できていたんです。これは駅でどの経路で行きますかというときに、一番最初に進められるのは、特急で札幌まで出て、札幌からまた乗り換えて行くルートなんです。高額な料金がかかるうえ時間も長くなるんです。</p> <p>札幌を中心としない圏域間をつなげていく鉄道の役割というのは重要だと書いているわけですが、本当にそう思った取組はされるのでしょうか、どのなのでしょう。</p> <p>【再質問】</p> <p>鉄道網を含む公共交通ネットワークの確保ということですが、バスで途中で乗り換えて可能だということに</p>	<p>【鉄道交通担当課長】</p> <p>本道における公共交通のあり方についてであります。道では、交通政策総合指針において、全道的な観点から総合的な交通政策の推進に向けた基本的な考え方を示しており、広域分散型の地域構造である北海道におきましては、圏域間の交流拡大や連携強化に向けまして、地域が一体となって、交通ネットワークの形成に向けた検討・協議を進めることが重要であるものと考えてございます。</p> <p>道といたしましては、今後とも、道民の皆様の利便性にも配慮しつつ、各地域の実情に応じた最適な公共交通のあり方につきまして、地域の皆様や交通事業者の皆様としっかりと連携しながら、鉄道網を含む公共交通ネットワークと地域交通の確保に向けまして、積極的に取り組んでまいりたいと考えてございます。</p> <p>【交通政策局長】</p> <p>本編に書かせていただいている、鉄道網の中核都市間を結ぶ交通ネットワークのあり方につきましては、指針</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>言い換えているように伝わってくるわけです。</p> <p>ところが、ちゃんと根室線が復旧すれば、上川と十勝をきちっと繋ぐことが出来るわけです。バスだけじゃなくて。</p> <p>バスは、旭川なんかは、ドライバーが不足して路線もなくなっている状況なんです。その時にバス、バスといわれても困るわけで、非常に効率的で良い交通路線が旭川から帯広への鉄路なんです。</p> <p>これ具体的に申し上げます。札幌で1回乗り換えて片道で4時間半かかります。旭川ー帯広間は。それで11,070円かかるわけです。岩見沢、追分で2回乗り換えると5時間かかって9,290円かかります。ところが、今本当に不便なんですけど、富良野、東鹿越、新得で3回乗り換えて4時間23分なんです。札幌での特急乗り換えよりも時間が短くて4,070円でいけるんです。安くて早く着けるんです。前にあった2往復、夕方と朝の2往復は4時間かからないで着くんですよ帯広まで。</p> <p>そうしたことを放っておいて、やはり交通の移動時間の不平等を放置してさらに拡大させて、高い特急料金を払わないと移動できないということで絶対避けなければならないと思うんです。</p> <p>それで今回の(案)の中に中核都市間を結ぶ幹線ネットワークだとして、重要視していることをわざわざ盛り込んだのであるのであれば、国への提言に根室線の復旧の必要性、幹線ネットワークとしてのこうした地域での必要というのを盛り込んでいく、広域自治体としての道の考え方も盛り込む必要があるかと思うんですけど、お答えいただけるでしょうか。</p> <p>【再々質問】</p> <p>今の答弁はこの(案)に書かれていることと違いますよ。広域自治体として道は、中核都市等間のそのネットワークを重要視しているわけです。今のはさっきのJR車内誌と同じで区間分かれて、路線分かれて、議論する。そこに任せるんだということですよ。そしたらそれは道の役割を果たせないことになるのじゃないですか。違いますか。</p> <p>7空港の一括民営化のその後の二次交通ですけど、旭川空港って就航率が99.7%なんです。新千歳で降りなくても、旭川空港には降りて、その後、二次交通として十勝にもオホーツクにも宗谷にもいけるんです。そうい</p>	<p>策定時に岸准教授から強い指摘があり、今回の(案)にも盛り込ませていただいたところでございます。</p> <p>我々としては、その圏域間を結ぶ交通の重要性については、十分認識しているつもりではございますが、今、鉄道網のあり方につきましては、いわゆる赤線区については、地域と協議が続いておりますので、我々としては、地元と十分協議しながら対応について進めていきたいと思っております。</p> <p>【交通政策局長】</p> <p>道としては、やはり圏域間のネットワークも必要だと思っておりますし、道内交通ネットワークをいかにスムーズに繋げていくことも非常に重要だと考えております。</p> <p>今、交通政策総合指針これに基づいて我々の基本的な考え方を整理しておりますので、この考え方の中で、各それぞれの線区の実施については、地元の事情はそれぞれ違いますし、そこについては、しっかりと議論をさせていただいた上で、検討を進めなければならないというふうに思っております。</p> <p>当然、今回空港一括民営化の中で、地方と中核都市を結ぶ二次交通の重要性については、様々な点で指摘されておりますので、そういった点も十分踏まえた上で、今後の対応をしてみたいと思います。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>うことがあるわけですよ、だからこのところは絶対に放置しないで、きちっと復旧をするという立場に立って、道自身が頑張るということを強く求めておきます。</p> <p>（四）赤線区5路線への支援について</p> <p>それから、赤線区5路線への支援、赤線区についてなんですけど、今協議が続いている特に3線区なんですけど、これまでの委員会でも繰り返し、とりあげてきましたけど、災害を機に、復旧を放置して、廃線を迫るということはあってはならないと繰り返し繰り返し私いってまいりました。</p> <p>JRの経営基金に対して、この赤線区5路線については、最適な公共交通としての議論を進めているとこの（案）には書かれています。一方、バス転換についても厳しい状況であることが、今回、詳細な資料とともに、添付されていて、こども私は評価をしているところです。</p> <p>そうした中で地域での鉄道維持・存続の努力も続けられておりまして、非常に頑張っています。この今協議の続いている3路線が特に重要だと思うのですが、ここに対する支援や利用促進策というのは全くないのですが、どういうふうにお考えになっているのですか。</p> <p>【再質問】</p> <p>指針の考え方、指針の考え方っていいですけど、指針の考え方を徹底的に議論をして、そして、地方の決定を尊重するということであって、赤線区5路線を廃線を導くということではないんですよね、これは間違っていないですよ、ね私の認識は。</p> <p>さらに、この廃線の原因になっているJRの経営を幾ばくかでも良くしていくために、私はこの赤線区だとかレットルを貼って利用増を望まないようなやり方はおかしいと思います。少しでも利用者が増えていけば必要性が高まるわけで、利用増というのは必要性の反映なわけです。</p> <p>廃線前提で利用促進策は地域まかせなんだというそういうやり方というのは改めるべきだと思いますし、今回の国への提案の中でも、道としてのこうした線区も含めて利用促進策というのを考えていかないと全国、国からの理解というのは得られないのではないかと思います。少しでも利用者を増やして経営の資するという立場に立って、利用促進策の対象にすべきだと思うのですが、どうでしょうか。</p> <p>それだけでは不十分だと思います。赤線区といわれているところは、利用者が少ないかもしれないけど、希少なところなんです、それで北海道の魅力を大きく発信できる所なんです、そこに鉄道でいくことができるということをきちんと位置づけて利用促進策を進めていくと積極的に地域と一緒にやってやるべきだということを強く求めて</p>	<p>【鉄道交通担当課長】</p> <p>JR北海道の事業範囲の見直しについてであります、道では、これまで、道議会の皆様にご議論いただきながら策定をいたしました交通政策総合指針に基づき、それぞれの地域ごとの実情などを踏まえ、地域の将来を見据えた最適な公共交通ネットワークのあり方につきまして、地域の皆様方と議論を重ねてきているところでございます。</p> <p>道といたしましては、引き続き、地域交通の確保に向けまして、沿線自治体はもとより、関係者の皆様とともに議論を尽くした上で、路線のあり方について結論を見いだしてまいる考えであります。</p> <p>【鉄道支援担当課長】</p> <p>利用促進の取組についてでございますが、道では、鉄道活性化協議会において、鉄道の利用拡大に向けまして、道内全ての市町村を含めた地域の関係者の皆様と連携をし、プロモーションを実施してきているほか、公共交通の利用促進に向けた地域におけるセミナーやイベントの実施などに対する支援を行っているところでございます。</p> <p>道といたしましては、今後とも、活力ある地域づくりや観光振興など、それぞれの地域の実情に十分配慮しながら、道と地域が一体となった取組を進めてまいる考えでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>おきます。</p> <p>(五) 新幹線の赤字圧縮について</p> <p>新幹線の赤字圧縮、これが、具体的に記載がされておられません。地方路線の赤字以上に大きな赤字というのが新幹線ですよ。札幌開業まで、2030年と言われていきますけれども、毎年100億円規模で赤字が継続するとJR北海道、胸を張っていますけれども、こんなことを何の努力もなしに容認するということは道民の理解は絶対に得られません。地方路線が犠牲になっているという構図だと言わざるを得ないと思います。開業時、北海道新幹線は32%の乗車率が、24%まで下がっています。24%ですよ。ここにこそ、JR北海道としての徹底した経営努力を發揮して、この赤字全部を解消できないとは思いますが、だけでも赤字を圧縮することを国の監督責任において、JR北海道にしっかりと求めることをこの基本的考え方に盛り込むべきだと考えますけれども、いかがですか。</p> <p>私は、札幌延伸による黒字化に対しても非常に疑義を持っています。これまで求めていた根拠も全く示されておりませんし、その間の赤字っていうのは、JR北海道ができることなんですよ、赤字圧縮っていうのは。だからこれをきちっとやった上で、徹底した経営改善の中にこれを位置づけて、やった上で国に支援を求めたり、道民に協力理解を求めたりするということをJRに求めなくてどうするのですか、そしてそれを指導するのは国ですよ。そこにしっかりと求めないとだめだし、乗車率の向上についてもちゃんと目標を持たせてやるくらいのことを道が求めていく必要があると強く指摘しておきます。</p> <p>(六) 地域の協力・支援のあり方について</p> <p>鉄道というのは、大量輸送や定時性の確保に適しています。今、問題となっている気候変動対策この対策の重要性という観点からも、世界的にも注目されておりまして、これ人類の生存にとっても温室効果ガス削減はSDGsにとっても重要だということで、この(案)の中にも鉄道はトラック輸送のCO2排出の11分の1、船舶の2分の1というふうに書き込まれておりまして、ここのところを強調していくことが必要ですし、海外によっては、ジェット機は温室効果ガス排出量が非常に多いということで、航空機の利用から鉄道利用へシフトする動きも少なながら出ております。</p> <p>私はそのJR北海道が国の監督命令によって行っているアクションプランにとどまらずに、こうした観点もきちっと</p>	<p>【新幹線推進室長】</p> <p>新幹線の収支についてでございますが、JR北海道におきましては、青函トンネルの維持・管理コストなどといった北海道特有の特殊要因によりまして、当面の収支は厳しくなると認識しており、道では、これまでも、新幹線効果の早期発現と、JR北海道の収支改善のため、青函トンネルの維持・管理に係る負担軽減や、札幌開業を見据えた高速化の早期実現などについて、国に要請を行ってきております。</p> <p>また、JR北海道におきましては、昨年4月に公表いたしました長期経営ビジョンにおいて、北海道新幹線の高速化や利用促進の取組といった経営基盤強化に向けた方策を盛り込むなど、徹底した経営改善に全力で取り組むとしておりまして、道といたしましては、引き続き、JR北海道に対しまして、新幹線の収支改善に向け、様々な方策を展開していくよう、強く求めますとともに、高速化の実現や利用促進に向けた取組などによりまして、新幹線の開業効果が最大限発揮されますよう、関係団体と連携を図りながら、積極的に取り組んでまいります。</p> <p>【交通政策局長】</p> <p>利用促進の取組などについてでございますが、道では、これまで、鉄道活性化協議会を通じまして、鉄道をはじめといたします公共交通機関の利用促進に向けまして、各市町村をはじめ、道内の企業や団体などに広く呼びかけを行うとともに、バスを含む地域の交通事業者や関係団体などが一体となって、それぞれの特色を活かした道民運動を展開してきているところでございます。</p> <p>道といたしましては、JR北海道と地域の皆様の様々な取組が、鉄道の利用拡大に着実に結びついてきていることを踏まえまして、公共交通の利用促進の取組を道民運動として更に加速するとともに、鉄道網を含む公共交通を取り巻く課題を共有した上で、地域の関係者の皆</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>打ち出して、北海道らしい魅力ということであればこういうところを打ち出して、地域の協力・支援をいただきながら、公共交通の利用促進丸ごとプロジェクトとして、鉄道利用の促進を底上げして促進を図っていくべきじゃないかと考えますけどいかがでしょうか。</p> <p>【再質問】 公共交通の利用促進の取組を道民運動として行うということと、地域の関係者と議論を更に深めると2点答弁をいただきました。</p> <p>この道民運動として、利用促進の取組を進めるという段階ではもう、これも大事ですけど、一緒にやっていかなきゃいけないけども、更にこの段階を超えて、以前も申しましたようにMassを検討するなど、交通連携協議というのを行える会議体というのを作っていく必要があると思います。今はないというふうにお聞きしておりますので、これは新たに検討すべきだと思いますが、どうなのかということと、それから地域の関係者と議論を更に深めるというけど、道民に対する説明というのは、やはり非常に少ないというふうに思うんです。行政関係者、団体や事業者というふうに限定されている中で、やはりこの基本的考え方について、道民にも分かりやすく説明して、道民から意見を求めていく考えが必要じゃないかと思うんですけど、交通連携協議を行える会議体の新たな検討、それから道民からの意見募集ということについて検討すべきではないかと思うんですけど、お考えがあればお聞きをしたいと思います。</p> <p>十勝管内のモデルだけではなくて、四国に学んで、早急に振興局単位でとか進めていくべきだと指摘をしておきます。</p> <p>それから道民から意見を求めるということも私は必要だと思いますので、これもぜひ検討していただきたいと思います。</p> <p>最後に申し上げておきたいのが、JRが線区の現状についてというリーフレットがあります。皆さん良くご存知だと思うんですけど、ここで非常に驚いたのが、全てのリーフレットに利用者が年々減少しています、鉄道には莫大な費用が必要でと書かれています。特にひどいのが富良野線なんです。50年間に比べて半減していますと利用者がここまで書いているんです。これが道民に対するリーフレットでしょうか、広報活動でしょうか。これは自分達の事業者としての努力が足りなかったことの反映であってこれを利用者に押しつけるようなやり方というのは私許せないと思いますし、先ほどJR北海道に対する不信感があるということは、こういうところから出てくるわけです。こういうところに表出されるわけですよ、こういうやり方ではなくて、どうやって利用してもらおうのか、JRというのは</p>	<p>様と議論を更に深めながら、今後とも地域交通の確保に向けまして、積極的に取り組んでまいります。</p> <p>【交通政策局長】 まず、交通連携会議等についての考え方についてでございますが、今現在、道の方では、十勝地方を中心にMassの取組を展開しております。</p> <p>Massの取組に関しましては、地元で二次交通を中心とします交通事業者が集まっておりましてそういった素地があつて初めて成功する課題でもあります。</p> <p>今後、この十勝のモデルを全道地域に展開していくことで、今、実証実験も含めまして取り組んでいるところでありまして、そういった取組を通じ各地域におけます交通連携体のあり方についても進めてまいりたいというふうに考えております。</p> <p>加えて、道民に対しての分かりやすい提示につきましては、我々ホームページも含めまして、様々な機会がございますし、お子様向けのイベントですとか、様々な取組を地域の中で展開しております。そうした中で少しでも鉄道の状況についてわかっていただけますように工夫してまいりたいというふうに思っております。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>本当に安心・安全な交通機関なんだと皆さん安心して乗ってくださいとそういうものにしていかないと、ただ自分達がイベントやっているから来てくださいだけではなくて、もっともっと発信の仕方があるんじゃないかなと思います。今回は質問しませんが、これはおかしいと思います。そういう脅しのようなやり方では利用者は増えません。希望や豊かな感動が鉄道による移動によってあるんだと、利便性もあるんだということもきちっと伝えていく努力をJRに求めていくことも必要だと申し上げまして私の質問を終わります。</p>	