

# 平成29年 1定 予算特別委員会 総合政策部審査 開催状況

開催年月日 平成29年3月17日

質問者 日本共産党 佐野 弘美 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
<p><b>二 地方交通等について</b></p> <p><b>(一)JR北海道への支援と利用促進について</b></p> <p><b>1 経営安定基金運用益の差額について</b></p> <p>2月7日に鉄道ネットワークワーキングチームの報告が出され、道内の鉄路が今後どうなるのか、多くの道民が不安を募らせています。道は国に対して、最大限の支援を求める考えを示していますが、その前提となる問題について、以下伺います。</p> <p>国の低金利政策による経営安定基金の運用益激減が、JR北海道の営業悪化の大きな要因であることは否定できません。JR北海道の発足当初に見込まれていた経営安定基金の運用益の減少額の累計、つまり、初年度の運用益である498億円と、実際にJR北海道に入った各年の運用益との差額累計はいくらと把握しているでしょうか。また、JR北海道発足以来の国からの支援総額はいくらと把握しているかでしょうか伺います。</p> <p><b>2 国による「数次にわたる支援」の評価について</b></p> <p>国はさまざまな支援をしてきたと言いますが、当初から大きな赤字が見込まれるもとの経営安定基金が作られました。それが今や発足当初の枠組みから著しく乖離しています。国の支援は、この著しい乖離に見合ったものでなければならないと考えるが、いかがでしょうか。</p> <p><b>(再質問)</b></p> <p>国鉄民営化の際、国が説明していたことは、実際には守られていません。約束違反であるのは明らかです。JR北海道の経営問題の根本的な部分は、経営安定基金の運用益が当初の想定から大きく乖離していることに起因しており、国との議論はまず、そこから始めるべきではないかと考えますが、如何でしょうか。</p> <p><b>3 地元との協議について</b></p> <p>国鉄を廃止しJRを発足させたのは国。国策で行われた分割民営化は、当初の枠組みが既に破綻していることは明らかであり、国の責任は明確です。地元での協議を進めてから国の支援を決めるなどというのは本末転倒であると考えますが、如何か伺います。</p>	<p><b>【交通企画課長】</b></p> <p>経営安定基金等についてでございますが、JR北海道の経営安定基金につきましては、当初、金利7.3%で、年間498億円の運用益が想定されていたところでありますが、これによる昭和62年度から平成27年度の29年間分の想定額と実際に得られた運用益との差額の累計は、長期にわたる金利の低下によりまして、約4,300億円になっているところでございます。</p> <p>こうした中、これまで国はJRに対し、経営基盤の強化や安全対策を目的に、平成23年度からの設備投資に対する支援措置として総額1,800億円の助成や無利子貸付などの支援を行ってきているほか、経営安定基金の運用益の実質的な積み増しや租税特例措置などの支援等を行ってきているところでございます。</p> <p><b>【交通企画課長】</b></p> <p>国の支援についてでございますが、これまで国は、JR北海道に対し、資金助成や無利子貸付のほか、鉄道運輸機構を通じた基金の実質的な積み増しなど、数次にわたる支援を行ってきているところでございますが、基金運用益の低迷に加え、鉄道の利用者の減少や近年の安全投資、修繕費の急増などにより、JRの経営は極めて厳しい状況にあり、持続的な経営構造の確立のためには、国による抜本的な支援が欠かせないものと考えているところでございます。</p> <p><b>【交通企画課長】</b></p> <p>国の支援についてでございますが、道といたしましては、JR北海道の経営は、経営安定基金の運用益の長期低迷や利用者の減少に加え、近年の安全投資や修繕費の急増なども相まって、極めて厳しい状況に置かれているものと認識しており、今後、国の施策との関連などについて検討を深めながら、実効ある支援が実施されるよう、取り組んでまいりたいと考えております。</p> <p><b>【交通企画課長】</b></p> <p>地元との協議についてでございますが、JR北海道の持続可能な経営構造の確立と、公共交通ネットワークを支える鉄道網の維持を図っていくためには、国による抜本的な支援とともに、地域において、関係自治体等による検討や協議を並行して進めることが必要であり、実情に応じた実効性のある方策が一体的に講じられる中で、関係者が連携しながら、持続的な鉄道網の維持とJRの経営再生が図られていくことが重要であると考えております。こうした考え方のもと、道としては、欠かすことがで</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>(指摘)</p> <p>国や道は、沿線ごとの協議に持ち込もうとしています が、それでは地域を分断し、線区ごとの乗客数、収益と いうように議論が矮小化してしまいます。日本の国土をど うしていくのか、その中で北海道の交通体系をどうしてい くのか、そこを明確にしないと鉄路は維持できないと思 います。これは沿線自治体の首長さんたちから伺ってきた ことでもあります。国と道は大きな枠組みをしっかりと示す べきと指摘をします。</p> <p><b>4 国への財政支援要望について</b></p> <p>知事は10日の記者会見で「赤字補てんは国も道も無 理」と述べ、赤字を穴埋めするための財政支援を国に求 めない意向を示しました。では、国に対してどのような支 援を求めるおつもりなのでしょうか。</p> <p>(再質問)</p> <p>知事はJR北海道に対して、コストの徹底的な軽減を含 めた自助努力を考えていかなければならないと発言して おりますが、これは不採算の路線はコストカットの名もと に切り捨てることを事実上容認することになるのではない でしょうか。あくまで道は鉄路を守るために国による財政 支援を求めていくという認識でよいのか、確認をさせて いただきたいと思います。</p> <p><b>5 与党国会議員への知事の要請について</b></p> <p>道は一昨日と昨日、JR北海道における支援を求める ため、一部の国会議員への要請を行ったと承知していま す。</p> <p>知事は「オール北海道」で支援を求めると今まで言っ てきましたが、一部政党のみへの要請にとどめることは、 オール北海道本来の目的を歪めるものと言わざるを得ま せん。一部政党のみへの支援要請を行ったことへの認 識を伺います。</p> <p><b>6 要請の具体的内容について</b></p> <p>日程が限られていたとのことでした。それでは、今回の 支援要請については、具体的にどのような情報提供を行 い、どのような支援を求めたのでしょうか。</p>	<p>きない国による支援を求めるとともに、鉄道ワーキングチ ームの報告内容について、関係自治体の皆様への説 明を行っているところであり、状況に応じて働きかけや 調整を行うなど、地域における検討や協議が進むよう積 極的に関わってまいりたいと考えております。</p> <p><b>【交通政策局長】</b></p> <p>国の支援についてでございますが、JR北海道の持続 的な経営構造の確立に向けては、国の抜本的な支援 が不可欠であり、道といたしましては、これまでも貨物列 車の走行に伴う負担など本道固有のコストや資金繰りの 改善、老朽施設等の更新に係る負担軽減などについて、 重ねて国に求めてきているところでございます。</p> <p>また、財政支援のあり方につきましては、国や道の厳 しい財政状況などを踏まえると、個々の路線の経常的 な損失を直接補てんする、いわゆる「欠損補助」につ きましては、困難であると考えておりますが、道としては、 今後さらに関係自治体の皆様と連携し、国の施策との 関連などについて検討を深めながら、実効ある支援が 実施されるよう、国に強く求めてまいりたいと考えてござ います。</p> <p><b>【交通政策局長】</b></p> <p>国の支援に係る重ねてのご質問についてでございます が、JR北海道の危機的な経営状況のもとで、JRの持 続的な経営構造を確立し、公共交通ネットワークを支 える鉄道網の維持を図っていくためには、国による抜本 的な支援が欠かせないものと考えてございまして、今後、 実効ある支援を国に求めてまいりたいと考えてございま す。</p> <p><b>【交通企画課長】</b></p> <p>昨日、一昨日の要請についてでございますが、JR北海 道の事業見直しに関しては、道としても、昨年からワー キングチームを設置し、集中的な検討を行うとともに、現 在、道議会においてもご議論をいただいているところで ございます。今回の要請につきましては、定例会会期 中の限られた日程の中、先月取りまとめられたワーキン グチームの報告内容などを説明するとともに、国の支援 についても理解を求めるため、要請を行うこととしたも のでございます。</p> <p><b>【交通企画課長】</b></p> <p>要請についてでございますが、JRの持続可能な経営 構造を確立するためには、国の抜本的な支援とともに、 地域において実情を踏まえた実効性のある取組を進め ていくことが必要と考えており、今回まずは、ワーキン グチームの検討結果や地域における検討・協議に向けた 取組の現状などを説明するとともに、国の支援について も理解を求めたところでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>7 与党以外への政党への働きかけについて</b>  オール北海道での取組を言っているのですから、全ての政党に働きかけをする必要があると考えますが、他の政党への働きかけをどのように考え、いつまでに、どのように実行するおつもりでしょうか。</p> <p>オール北海道でということですから、ぜひ進めていただきたいと思います。</p> <p><b>8 JR北海道の利用促進について</b>  <b>(1)貨客混載の取組について</b>  昨年7月より、北海道運輸局の主導のもと、バス事業者と運輸業者が「ひと・もの共同輸送プロジェクト」を発足しました。道内の4路線で路線バスが荷物を輸送する「貨客混載」の実証実験を行い、昨年9月から本格的運用を開始したと承知しています。  路線バスの空きスペースで荷物を輸送することで、バス路線の生産性が向上し、物流会社にとってもトラックの走行距離が削減され、CO2削減やコスト削減のメリットもあります。ひいては、安全なバス路線が維持され、地域住民にとってもメリットとなると考えます。  道は、貨客混載の取組についてどう認識し、道内においてどのように取組を広げていく考えか伺います。</p> <p><b>(2)JR北海道における検討について</b>  鉄路の維持につながる新たな収入源を確保することが期待できる貨客混載について、道としてJRに積極的に提言していくべきと考えますが、いかがでしょうか。</p> <p>長距離高速輸送ができる北海道の鉄路ならではの様々なメリットがあると考えられますので、是非、研究をして推進をしていただきたいと思います。</p>	<p><b>【交通政策局長】</b>  JR北海道の支援に関する要請についてでございますが、JR北海道の経営再生に向けましては、国に対し、道が中心となって、関係者が連携しながら、抜本的な支援を求めていくことが必要であると考えてございまして、道といたしましては、今後とも、適時適切に、要請を行ってまいりたいと考えてございます。</p> <p><b>【物流港湾室長】</b>  貨客混載による協働輸送についてでございますけれども、広域分散型の地域構造にあります本道におきましては、通院や通学など地域の皆様の暮らしを支える地域公共交通ネットワークや、地域の経済活動を支える物流ネットワークの維持が課題でございまして、これらの課題解決に向けた新たな取組として、北海道運輸局といたしまして、宅配貨物を路線バス車両に積載し、旅客と貨物の同時輸送を行う実証実験を行ったものと承知してございます。  本年度の実証実験の評価といたしまして、旅客・物流サービスの維持や、CO2の削減、物流事業者の労働時間の削減などを挙げておりまして、旅客事業者と物流事業者の双方に効果があったものと認識してございます。  今後の方向性といたしまして、全道各地におきまして、路線バスによる貨客混載輸送の展開を図ることとしており、道といたしましては、こうした国の動向などを注視しながら、関係機関と連携して、交通ネットワークや物流ネットワークの効率化に向けて取り組んでまいりたいと考えてございます。</p> <p><b>【参事(物流企画)】</b>  鉄道による貨客混載輸送についてでございますが、現在、JR北海道では、宅配事業者などと連携して荷物を輸送する、いわゆる貨客混載輸送は、行われていないものと承知しております。  一方、全国的には、都心の渋滞緩和や宅配便の運転手不足対策として、路面電車や旅客列車を活用した貨物輸送が試験的に行われているところであり、道としては、こうした様々な事例も参考にしながら、国や関係機関と連携し、物流の効率化に向けて取り組んでまいりたいと考えてございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>9 道の果たすべき役割について</b></p> <p>国の責任は言うまでもなく、道民の足を守る責務を負う道の責任も重大です。路線の廃止を許さない立場を明確にし、全道一丸となってあらゆる知恵を出し合うことが重要と考えます。道としてどのようにイニシアチブを発揮して国との交渉にあたるのでしょうか。お答えください。</p> <p><b>(再質問)</b></p> <p>企画監からのご答弁をいただきましたが、全体として国の抜本的支援とは、具体的にいつまでに、どのような協議をして、どのようなスキームでどれだけの財源が必要なのかが見えません。より具体的なビジョンを示して取り組むべきと考えますが、いかがか。お答えください。</p> <p>再答弁をいただきましたが、やはり、JR北海道への具体的な財政支援内容や支援スキームのかたちが見えません。これでは、道民の不安は増すばかりです。</p> <p>納得できませんので、知事に直接伺いたいと思います。</p> <p><b>(二)バス転換に係る影響等について</b></p> <p>1 日高線代替輸送における要援護者の対応について</p> <p>2015年1月にJR日高線が不通となり、代替輸送としてバスが利用されていますが、車いすの方などの要援護者の方から「利用が不便になった」との声が寄せられています。</p> <p>日高線代行バスによる要援護者の対応について現状をどのように把握しているのか伺います。</p> <p><b>2 これまでの要援護者への対応について</b></p> <p>あらかじめ、一ヶ月前までに、JRに連絡する必要があるということでありました。それでは、日高線が運行されていた時の車いすの方の利用はどのように行われていたのでしょうか。</p>	<p><b>〔交通企画監〕</b></p> <p>道の役割についてでございますが、本道の鉄道網を維持していくためには、鉄道事業者の自助努力はもとより、国による支援とともに、地域の実情に応じた実効性のある方策が合わせて講じられる中で、関係者が連携しながら、持続的な鉄道網の維持とJR北海道の経営再生が図られていくことが必要と考えてございます。</p> <p>道としては、今後、関係自治体の皆様と連携し、あらゆる可能性について課題や対応方策を検討しながら、実効ある支援が実施されるよう、道が中心となって、国に対し、抜本的な支援を強く求めてまいりたいと考えてございます。</p> <p><b>〔交通企画監〕</b></p> <p>道の役割に関して重ねてのご質問でございますが、JR北海道の持続可能な経営構造の確立と公共交通ネットワークを支える鉄道網の維持を図っていくためには、国の抜本的な支援とともに、地域の状況に応じた検討・協議を進めることが重要でございます。</p> <p>道といたしましては、今後、さらに関係自治体の皆様と連携し、国の施策との関連などにつきまして検討を深めながら、実効ある支援が実施されるよう、より一層積極的に取り組んでまいります。</p> <p><b>〔交通企画課長〕</b></p> <p>日高線における代行バスについてでございますが、日高線の鶴川～様似間において運行されている代行バスにおいて、車いすを利用される方が乗降される際には、JR北海道の社員及び地元の介護サービス会社の職員が介助を行っていることと承知しています。</p> <p>JRによりますと、日高線の代行バスに定期的に乗車している車いす利用者の方は1名とのことであり、乗車する際には、地元の介護サービス会社との調整等のため、予め利用日の1ヶ月前までにJRに連絡する必要があるとされているところでございます。</p> <p><b>〔交通企画課長〕</b></p> <p>列車運行時の対応についてでございますが、JR北海道によると、日高線におきましては、車いすを利用される方が列車に乗車される際、JRの社員等が常駐する駅では、事前の申し込みに対応して、駅員が乗降の介助を</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>3 交通政策基本法における実態の認識について</b></p> <p>日高線が動いていた時は、事前の申し込みに対応していただけたということですから、利便性が下がったと思います。</p> <p>交通政策基本法では、交通の果たす機能について「国民の自立した生活の確保」等と規定し、国、地方自治体、事業者等の責務を明記しています。車いすの方が代替バスを利用するのに1ヵ月前から申し込みをしなければ利用できないこと自体、交通権を著しく侵害されている状態と考えますが、見解を伺います。また、このような状態を早期に是正する必要があると考えますが、いかがでしょうか。</p> <p><b>(指摘)</b></p> <p>利便性の向上というのであれば、やはり従来通りの対応をしていただける日高線の再開というのが、やはり大事ですし、地元住民の願いでもあるということを、指摘したいと思います。</p> <p><b>4 バス転換に対する影響について</b></p> <p>JR北海道は、日高線を含む12の路線について「維持困難路線」と決めつけ、路線廃止、バス転換を行おうと地元自治体と協議を行おうとしています。バス転換を行うことで利便性が低下し、さらに客離れが進み、地域交通の衰退に拍車をかけることも懸念されますが、バス転換が実施された場合の影響について、道はどのように分析しているのでしょうか。お答えください。</p> <p><b>(再質問)</b></p> <p>広島県の可部線の可部・三段峡間は、2003年に廃止され、バス転換になりました。</p> <p>しかし、当初7便あった1日の便数は、3便にまで減少しました。雪が降るとバスが遅れ、利用者離れに繋がったとの声もあります。</p>	<p>行っていたとのことございまして、また、無人駅など、JR社員等が常駐していない駅におきましては利用者の依頼に応じて、近隣の有人駅から駅社員を派遣するなどして、可能な限り対応してきたとのことございまして。</p> <p><b>【交通企画課長】</b></p> <p>代行バスの利便性についてでございますが、日高線の鶴川～様似間を運行している代行バスにおいて、現在、車いすを利用される方が乗降する際には、利用予定日の1ヶ月前までに連絡する必要があるとされ、列車が運行されていた時と比べまして、利便性が低下しているものと考えています。</p> <p>道といたしましては、今後、利用手続きの弾力化などにより、利便性の向上が早期に図られるよう、JR北海道に働きかけてまいる考えでございます。</p> <p><b>【交通政策局長】</b></p> <p>バス転換の影響についてでございますが、平成26年5月に廃止されましたJR江差線におきましては、地域の関係者による協議の結果、鉄道と同様の運行本数を維持するとともに、病院や学校を経由する運行経路とするなど、住民の皆様方の利便性を考慮した代替バスが運行されたところございまして、現在においても、バスの運行本数や利用者数は、概ね維持されているものと承知をしているところでございます。</p> <p>鉄道は、各路線ごとに利用状況や特性が異なり、また、沿線地域の道路の整備状況にも違いがあること、さらには、バス転換後の地域交通の姿も様々であることなどから、JR北海道の見直し対象線区における、バス転換の具体的な影響を一概に申し上げることは困難ではありますが、道といたしましては、今後とも、バス転換を行った路線の状況や全国の事例など、必要とする情報を幅広く把握し、関係市町村などに対して、きめ細やかな情報提供に努めてまいる考えでございます。</p> <p><b>【交通政策局長】</b></p> <p>バス転換を行った路線についてでございますが、JR可部線につきましては、バス転換された後、沿線住民の皆様方の強い意向を受け、廃止路線の一部が復活されたものと承知をしてございます。</p> <p>道といたしましては、こうした点を含めて、他県の事例</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>そして、JR可部線は、沿線住民の復活運動で、今年3月より一部区間が、開業予定と聞いています。廃止された線路が復活するのは、全国でも初めてのことです。今、鉄路を守るか、バス転換かを自治体と住民に迫る事態となっていますが、バス転換が地域交通の足を守ることに、必ずしも繋がらないという事実をまず、受け止めることが必要と考えますが、道はどのようにして受け止めるのでしょうか。</p> <p><b>5 道の対応について</b></p> <p>何よりも、地域の足である鉄路を守るためには、国の責任を明確にして取り組むことが必要です。バス転換で地域の足が守られるという根拠のない議論では、地方創生どころか地域衰退の道を辿りかねません。バス転換によって生じるおそれのある危険性を分析し、国やJR北海道に対して交渉していくことが道に求められていると考えますが、どのように取り組むのか伺います。</p> <p>JR北海道への具体的財政支援の内容や支援スキームのかたちが見えませんが、知事に直接伺いたいと思いますので、委員長のお取り計らいをお願いいたしますので、私の質問を終わります。</p>	<p>などについて、バス転換による効果や課題など把握し、関係市町村などに対する情報提供に努めてまいりたいと考えています。</p> <p><b>【交通企画監】</b></p> <p>道の対応についてでございますが、地域の生活を支える路線の中には、利用者の大幅な減少により、収支が極めて厳しい状況に置かれている路線もございますが、他の交通機関との連携、補完、代替なども含めた最適な地域交通のあり方について、交通事業者や道、国の参画のもと、地域において検討していくことが必要であると考えてございます。</p> <p>検討に当たりますには、地域の実情や意見はもとより、鉄道が地域住民の暮らしや交流人口の拡大など地域づくりの面で果たしている様々な役割について、十分に踏まえる必要があると考えているところでございます。</p> <p>道といたしましては、本道の持続的な鉄道網の維持を図るためには、国の抜本的な支援とともに、地域の状況に応じた検討・協議を進めることが重要と考えてございまして、こうした地域の取組が進むよう、積極的に関わってまいりたいと考えてございます。</p>