

# 平成30年8月27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 平成30年8月27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
<p><b>一 第3回関係者会議を踏まえて</b>  <b>(一) 国の提案の詳細について</b>                      私からも第3回関係者会議を踏まえて、以下、質問してまいります。この度の第3回関係者会議は、先月27日に国が示した方向性の詳細について道が説明を求める場であったというふうに受け止めております。しかし、会議の議論で蒲生鉄道局長は「国と同水準の地方負担のあり方」については「同額ではない、地域の実情を聞いたうえで、相談させてもらう。」との発言にとどまる程度で、国が考える負担の具体像も明らかにせず、法的な根拠もないというふうに述べております。道が国に対して明確な説明を求める場になるものと考えておりました立場からすれば、このような内容では時間ばかりが無為に経過するだけではないかと思われても仕方のない状況だと言えます。この会議で道が具体的に説明を求めたことは何か、その結果、何が明らかになったものと考えているのか、道の認識を具体的にお示し願いたいと思います。</p> <p>道も具体的な説明がないと、認めざるを得ないような状況だということだったということですね。では、この会議の目的は、達成できていないのではないかというふうに私は思うわけです。</p> <p><b>(二) 地域と公共交通のあり方について</b>                      蒲生鉄道局長は、持続的な地域公共交通の実現には、地域公共交通活性化再生法等に基づき、地域の関係者が主体的に判断し支援することが必要だとまで述べたわけですけれども、公共交通の責任は世界のどこを例にしても国の責任ではありませんか。これは、基本的人権、移動権の保障をするために、国が行わなければならない問題だというふうに考えるわけです。国がJR北海道の自立を言うのであれば、国が責任をもって必要な支援を行い、国の責任のもとに赤字前提のJR北海道の経営を立て直し、自立させて行くことこそが本来の国の仕事ではないかというふうに考えます。</p> <p>地域と公共交通のあり方に関する局長発言について、道はどのような認識をお持ちか伺います。</p> <p><b>(三) 地方負担を求められる地方の受け止めについて</b>                      地域と公共交通のあり方について、持ち帰り再検討しなければならないという、国の姿勢自体が非常に主体性を欠いていて、地域に物事を押しつけようとする、そうした雰囲気漂っているというふうに思うわけです。先ほども述べましたように、これは基本的人権の問題であって、国がしっかりとこの責任を果たすという立場に立って、道も対峙する必要があるというふうに考えます。この地方負担</p>	<p><b>【鉄道交通担当課長】</b>                      国の説明についてであります。道では、今回の関係者会議において、先月27日に示された「国の考え方」に対し、地域負担に関する法的根拠や道内自治体が負担可能な支援規模などの詳細について、国に説明を求めたところがございますが、国におきましては、地方自治体からも同水準の支援が行われることを前提に、支援を行う考えを示したものの、具体的な経費などの内容につきましては、説明がなかったというふうに考えてございます。</p> <p><b>【交通政策局次長】</b>                      地域公共交通のあり方についてでございますが、今回の関係者会議におきまして、国は、持続的な地域公共交通の実現に向けては、地域公共交通活性化再生法に基づき、地域の関係者が主体的に考え、行動するといったことが必要といった基本的な考え方を示す一方で、地域と公共交通のあり方については、考え方を再度整理して、改めて説明したいとの発言があったところでございます。</p> <p>道といたしましては、厳しい経営状況にありますJR北海道の経営再生に向けましては、これまでの経緯を踏まえ、JRの経営に強い権限を有する国が中心的な役割を担う必要があるものと考えております。</p> <p><b>【鉄道交通担当課長】</b>                      地域の負担についてでございますが、今回の関係者会議において、国からは、利用が少なく、鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区に対する支援について、国と地域が同水準の負担を行うことを前提としつつ、今後、地域の事情を聞いた上で、最終的にどうするか相談したいとの発言があったところ。</p> <p>道としては、引き続き、国に対し、道内市町村が置かれ</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>について何ですけれども、私たち日本共産党道議団は、先日、留萌市を訪ねまして、JRを乗り継いで行ったわけですけれども、市長さんをはじめ、関係者からご意見を伺ってまいりました。その中で、中西市長さんは、「同水準の負担となれば億の単位となる。財政を考えると、病院を守るか、鉄道を守るか、そうした厳しい選択を迫るようなたいへん深刻な問題だ」と、このように発言されておりました。命を守るか、地域の足を守るか、選択しきれないものの選択を迫られるような、それほどの深刻な事態だというふうに、地域は考えているわけです。JR北海道の自立は国の責任であることを再三指摘してきましたけれども、国の考え方によって地方負担が求められようとしている沿線市町村のこの負担の深刻さ、これについてはどのようにお考えなんでしょうか。</p> <p>地方財政措置があったとしてもです、されたとしても、それはブラックボックスですから、どのようにされるか、どのような配分にされるかわからないですし、それから、そもそも、財政規模が国と道と市町村と全く財政力の強さが違うものが、同じ水準で負担するということが、これはあり得ないことなんです。そうしたことを前提にして、適切な負担のあり方とか、そんなことを考えるようなことではなくて、きちっと国に、そこを求めていくということが、大変必要だというふうに思います。私たち20日の日に、道に対して予算要望したんですけれども、このとき、財政担当副知事が対応してくださいまして、大変深刻な問題だと、こう受け止めていると、そう答えておりました。私全くそのとおりでなというふうに思うんです。</p> <p>そういう市町村の気持ちに沿った、市町村の実態に沿った対応を道が求めていく必要があるわけです。負担規模の軽減、地方財政措置が講じられるように、国と協議すると答弁されたわけですが、地域の受け止めというのは、非常に深刻であって、国とJRの責任後だという立場を必ず堅持していただきたい。そのことを申し上げておきたいというふうに思います。</p> <p><b>(四) 地方負担に関する知事の姿勢について</b></p> <p>国の考え方が示された直後の委員会議論において、知事が着任直後の蒲生鉄道局長と面会したとの知事動静について、私、言及しまして、面会の機会があったならば、この問題に関する地域の懸念を申し上げるべきではなかったかと。その危機感のなさを指摘させていただきました。こうした指摘をしたにも関わらず、今回の会議で知事は「地域や道議会から国と同水準の地域負担への疑問が出されている」、疑問が出されている、と述べるだけで、地方負担に関する道の見解を回避して発言しているように私には見えました。知事と同じく地域の立場を代表する棚野町村会長さんは明確に「現行法の2年間は国が支え、地域は利用促進の取組を進めるべき」とこう発言しております。地域に負担を強いる国の姿勢を厳しく指</p>	<p>ております厳しい財政状況を踏まえ、負担規模の軽減とともに、地方財政措置が講じられますよう、国と協議を進めてまいります。</p> <p><b>【交通政策局長】</b></p> <p>地域の支援についてであります。道といたしましては、JR北海道の危機的な経営の状況を踏まえると、これまでどおりJRの取組や国の支援だけでは持続的な鉄道網を確立することは困難であることから、JRの徹底した経営努力を前提に、国の実効ある支援とともに、地域としてもできる得限りの協力・支援を行う必要があると考えております。</p> <p>一方で、国は、利用が少なく鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区については、地方自治体と同水準の支援を行う考え方を示しているところであり、道といたしましては、次回関係者会議を早期に開催し、地域の負担に関する法的根拠や道内自治体が負担可能な支援規模、地方財政措置の内容な</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>摘しているわけですが、これが自治体の首長としてのあるべき姿勢ではありませんか。高橋知事の姿勢とは全く違うと言わざるをえません。そもそも、これまでの議論において、地方は支援と協力を表明してきました。しかし、財政負担を容認するような態度を表明したということは、あったでしょうか。沿線自治体での議会議論もないままですね、根拠も財源もあいまいなまま、国が言うがままに財政負担を容認することなどできないのではないかと考えますけれども、道の見解を伺います。</p> <p><b>【再質問】</b> 道は、国に対して、説明を求めただけなんです。それでは道の姿勢は見えないではないですか。私、これまでの道の姿勢というのも、道の国に対する要望というのも、不十分だとは考えていますけれども、少なくとも、これまで道が国に求めてきた支援内容と今回国が示した支援、個々の差異をどういうふうに明らかにして、そして、どういうふうに埋めようとしていくのか、こういう努力はされるのかどうか、伺いたいと思います。</p> <p>これまでの見解を述べられたんだと思うんですけども、道や地方は、協力支援はするとは言ってきたんです。それは今回の国からの説明によって、急に財政負担に置き換えられてしまったと、いうふうになっているのだと思います。国が中心的な役割を果たすとおっしゃいますけど、国が中心になって役割を果たすことが必要であって、この2年間の法的根拠がある間は、国が責任をもって経営再生を図ると、これが当たり前の姿勢だと考えるわけで、そこに巻きこまれて、国の今回の説明に巻き込まれて、地方負担を是認するように、知事が適切な負担をとすることを発言すること自体があまりにも踏みだし過ぎ、道の姿勢が踏み留まっていない、負担に対して。そこをしっかりと見直していかなきゃいけないというふうに思います。知事にもしっかりいっておいてください。</p> <p><b>(五) JRの利用状況と地域議論の期間について</b> JRの利用は日常生活だけではなく、皆さんおっしゃっていますように、国が重要な産業と位置づけている観光振興や政策的に都市への人口流出を加速する中での帰省や冠婚葬祭の交通手段、また、医療過疎や学校の統廃合という行政サービスの縮小等により余儀なくされた長距離移動など、どのような利用実態であってもその意義は変わりなく重要な公共交通なわけです。それをJR北海道の経営改善を図るために、その維持には地方にも責任があるとの国の考えに道理はないわけです。</p> <p>留萌では、確かに増毛線廃線後、通学、通勤者のバス利用で、これはバス利用で代替されているというふうに市長さん説明されておりましたが、買い物や帰省、観光などJRを利用している人がおり、広く意見を聴かなければならないと市長さんはこのように述べられておりました。</p>	<p>ど整理すべき課題について、引き続き、国に対して説明を求めてまいります。</p> <p><b>【交通政策局長】</b> これまで申し上げておりますとおり、この鉄道の維持に関しましては、国が中心的な役割を担うというスタンスは堅持しておりますので、そういう姿勢で、この前開催の関係者会議が出发点でありますので、これから、我々は国に対して、そのような姿勢で望んでいきたいと思っております。</p> <p><b>【交通政策局次長】</b> 地域の議論についてでございますが、今回、国においては、JR北海道の経営改善の取組を確実なものとし、平成33年度以降の支援継続に向けた所要の法律案を提出するため、JR及び地域の取組状況の検証を行う考えを示したところでございます。</p> <p>道といたしましては、引き続き、関係者会議の結果など、地域が必要とする様々な情報を提供しながら、より便利で快適な交通体系についての合意形成に向けました議論を十分尽くしていくことが重要と考えているところでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>まさに、地域の声というのは、首長さんだけの声だけでなく、利用者の声であり、そうしたことを尊重することが重要だという指摘だと思うのですが、そのためには一定期間の時間を要することになるわけです。</p> <p>蒲生鉄道局長は、道が策定した「交通政策総合指針」を尊重し、地元の方々と「じっくり」議論していくことが必要だというふうに答えましたけど、「じっくり」と時間をかけるべきだというのであれば、13区間とも2年や5年という集中改革期間での成果に縛られることのない期間を設けて考えていくべきではないかと考えますが、道の見解を伺います。</p> <p>はっきりしない答弁なんですけど、議論を十分尽くしていくことが重要だということであれば、それなりの時間をかけるということが必要であって、結果を早めるようにしたりしないということが必要だと考えるわけです。</p> <p><b>(六)線区の議論について</b></p> <p>「鉄道よりも他の交通機関が適しており、利便性の向上も期待できる線区」は国が支援の対象外とする5線区のことだというふうに考えますが、知事は、「地域の理解を得ながら対応していく必要があると考えている。」と発言しております。道の「交通政策総合指針」でも5線区は他の交通機関への変更、廃線を示唆しているわけで、知事が言う地域の理解とは廃線に向けた選択肢しかないのか。「地域の理解を得る」とは具体的にどういうことなのか認識を伺いたいと思います。</p> <p><b>【再質問】</b></p> <p>そう答えざるを得ないのかもしれませんが、JRは、バス転換が最適だと述べている区間が5区間の中であるわけですが、運転手不足、バスの運転手不足については、鉄道局長も認めているわけです。この会議の中で、鉄道局長もこのことはわかっていると認めているわけです。そういう状況の中で、地域意見の尊重については、指針の趣旨は地域の判断を尊重することだと答弁されております。今後の調査や利用の増加等によって200人を超えるあるいは、増加傾向となる、V字にはいかないけど、ちょっと増えると、200人を超えるあるいは増加傾向がでてくる、そうした場合、地方が維持存続を求めた場合はどのように対応されるのでしょうか。</p> <p>じっくり議論をするといいながら廃線を急がせることになるのではないかと懸念を持つわけですから、地域協議の進展や調査によって、前提が変わった場合、JRが示した線区の方角性や国の考えは、これまでの答弁のとおり地域の声を尊重することになるということでしょうか。</p>	<p><b>【鉄道支援担当課長】</b></p> <p>地域における検討・協議についてでありますけど、今回、国からJR北海道に対し監督命令が発出された中で、地域からは、今後の地域協議に影響が出るのではないかと懸念や、バスの運転手不足など、将来にわたり地域交通が確保できるかと言った意見が道に寄せられているところであります。</p> <p>道といたしましては、地域にとって最適な公共交通体系のあり方を検討するに当たっては、住民の皆様に対する丁寧な説明と議論を重ねていくことが何よりも重要であると認識しております。</p> <p><b>【交通政策局次長】</b></p> <p>鉄道網のあり方についてでございますけれども、道といたしましては、地域の実情を踏まえた最適な公共交通体系の実現に向けましては、交通政策総合指針の考え方を踏まえまして、地域の皆様とともに、丁寧に議論を尽くしまして、地域の理解を得ながら対応していく必要があるものと考えております。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>【再質問】</b>  それ、答弁交代していませんか、地域の理解を求めているのではなく、地域の理解を求めているのではなく、地域が決定したことをあなたたちは、尊重するのですかと聞いているのです。</p> <p><b>【再質問】</b>  指針では、200人を超えることが5線区から8線区のラインになっているわけです。200人から2,000人の利用者がいるということが。今まで、200人未満だったところがそのラインを超えて200人以上になった場合は、当然、その8線区と同じ様な扱いになるということは、これまでの議論の中で確認されているわけで、そうした時は地域の努力が報われて、そうした議論になっていくということよろしいですね。</p> <p>前提や環境が変わった場合は、そこでキチッと議論をして、そして、地域の意見を尊重するということは、これはあくまでも理解される段階では、尊重しなければ、理解されないわけですから、当然理解の中に含まれるものだと考えます。</p> <p><b>(七) 利用状況の調査等について</b>  前回の委員会で、宗谷線、石北線、富良野線の沿線協議会で行った利用実態調査について質問をしたわけですが、答弁では、地域の事情を踏まえた公共交通ネットワークのあり方や利用促進策の検討、調査のあり方について議論を行うとこのように答えていました。しかし、今後の展開は、まるで見えてきていません。</p> <p>JR北海道は国の監督命令によって、早期に事業計画をまとめこととなりますが、この計画には地域が行っている利用実態調査の結果や利用促進策こそ反映されるべきと考えますが、前回の答弁を踏まえて、道は今後、どのように取り組む考えか伺います。</p> <p>JRが取りまとめる事業計画等についても、地域の実情を踏まえて、議論を進めるということですね。</p> <p><b>(八) JR北海道の事業計画について</b>  国はJR北海道の経営改善に向けて、2019年度から20年度の2年間で「第1期集中改革期間」として、その財政支援額は400億円台とすることを示して、その2年間の</p>	<p><b>【交通企画監】</b>  重ねてのご質問で恐縮でございます。  私ども考え方は、これまで一環として申し上げてまいり、今年3月に道議会でのご議論いただいた指針が出来上がっているわけでありまして、これを道の考え方として、地域の皆様方に丁寧にご説明しながら進めていくと、一方で地域は地域の考えがございますので、そういった考え方を加えながら、繰り返しの議論で申し訳ありませんけど、徹底して議論を尽くしていくというご理解を得ながら進めていくというところでございますので、以上でございます。</p> <p><b>【交通企画監】</b>  今回、各線区の中でそれぞれの線区の方向性について、明らかにしているわけでありまして、私どもとしては、必ずしも輸送密度だけで線区の取り扱いを整理したものではございません。  それぞれの線区での鉄道が果たしている役割を含めて今回の記載になったということでもあります。そういった点でいいますと、いろんな形での環境の変化というのはあるかと思いますが、そういったものも含めて地域の皆様方と議論を尽くしていくということが、私たちの基本的なスタンスでございます。</p> <p><b>【交通政策局次長】</b>  事業計画の検討についてでございますが、道としては、持続的な鉄道網の確立に向けては、道の交通政策総合指針に基づき、JR北海道をはじめ、国や道、市町村などの関係機関が、利用促進などの効果や課題等を踏まえながら、収支改善に向けた取組を一体で推進していく必要があると考えております。</p> <p>この度の関係者会議において、JR社長からは、国の監督命令を重く受け止め、地域の皆様と一体となって、道の指針が目指す鉄道網の確立に全力で取り組むとの考え方が示されたところであり、今後、地域の検討・協議の場において、JRが取りまとめる事業計画等について、沿線自治体とともに、地域の実情を踏まえながら議論を進めてまいりたいと考えております。</p> <p><b>【交通政策局長】</b>  2年間の取組と検証についてでございますが、この度国から示された、2年間の取組と検証の考え方につきましては、時間的な制約がある中、どのような成果を求めら</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>成果こそが、JR北海道の経営自立に向けた国の支援を継続することへの判断を左右し、法律改正の是非までに影響があるかのような発言をされております。</p> <p>2年間の集中改革期間において、取組の成果と法律改正に向けた検討が同時に行われることは地域における取組の成果が十分に現れることを待たずに、法案の改正に向けた是非を判断せざるを得ない状況にあるものと予想されるわけです。地域における議論を混乱させかねないと思えるわけですが、道はどのような認識か伺います。</p> <p><b>【再質問】</b></p> <p>JR北海道の事業計画や、それから国が求めている検証方法等について沿線自治体と連携を図りながらということなんですけれども、どのようにJRや国に対して道と地域の声を反映を求めていくのか、どのようにしてここに反映をさせていくのか、その点についてはどのようにお考えですか。</p> <p>そこところはきちんと反映させていくように、道としても格段の努力をしていただきたいという風に思います。それで具体的になんですけれども、これは次の機会にします。</p> <p><b>(九)検証について</b></p> <p>検証について次に伺いたいというふうに思います。国は、法改正による平成33年度以降の支援について期待を持たせながらも、その見通しを明確にもしていない中で、ただ、2年間の第1期集中期間における取組や四半期ごとに検証を行うことによる目に見える成果を求めてきております。今回の会議では、この検証の概要すら判断としないという議論の経過です。</p> <p>路線の存廃を判断するのであれば何がこの検証の指標となるのか、地方に負担を求めるならば何を基準とするのか、そもそも検証の対象は何になるのか。私が懸念を示しております地方負担や廃線ができたか、できなかったか、そのことまで検証の対象となるのかどうか。</p> <p>国から説明が明確でなければ、地域はどのような取組を進めようにも検討のしようがないわけで、今後、どのような対応を図るかお考えを伺います。</p> <p><b>【再質問】</b></p> <p>今、交通企画監から答弁いただいたんですけど、やはり具体的なところが見えないわけです。知事がこの関係者会議の一員として発言をしているわけですが、詳細な議論というのはこの関係者会議、このような形態のままではできないのではないかとこのように考えます。事務的な詰めもなく、具体的なものは何も示されていない。そういう中で議論の加速化ができるような会議を持たなければ、時間が限られた中でどんどん過ぎてしまうわけ</p>	<p>れるのか、地域や道議会の皆様から疑問の声が挙がっておりまして、道では、先般の関係者会議において、地域の意見を踏まえた制度の設計を行うよう、国に求めたところでございます。</p> <p>道といたしましては、今後、JR北海道が取りまとめる事業計画や検証方法等について、沿線自治体の皆様と連携を図りながら、検討を行ってまいります。</p> <p><b>【交通政策局長】</b></p> <p>国からはまだどのように作成するか、正確には求められておりません。JR北海道が作るということだけは決められておりますので、この作り方に関しましても国と相談しながらまず制度設計をきちんとしながら、JRとともにこの地域の協議の場などにおいて、しっかり作っていきたいと思っております。</p> <p><b>【交通企画監】</b></p> <p>検証のあり方についてでございますが、道といたしましては、持続的な鉄道網の確立に向けては、道の交通政策総合指針に基づき、JR北海道をはじめ、国や道、市町村などの関係機関が、利用促進などの効果や課題等を踏まえながら、収支改善に向けた取組を一体で推進していく必要があると考えてございます。</p> <p>しかしながら、この度、国が示しました、検証の考え方につきましては、時間的な制約がある中、どのような成果を求められるのか、地域や道議会の皆様から疑問の声が挙がっているところでありまして、道といたしましても、先般の関係者会議において、地域の意見を踏まえた制度の設計を行うよう、国に強く求めたところであり、今後、JRがとりまとめる事業計画や検証方法等について、沿線自治体の皆様と連携を図りながら、検討を行ってまいります。以上でございます。</p> <p><b>【交通企画監】</b></p> <p>今後の関係者会議の持ち方も含めたご質問かと理解しております。</p> <p>これまでの関係者会議につきましては、大きな課題につきまして事務的にも色々と国、両会、町村会、市長会も含めて色んな議論をする中で大きくまとまった観点、論点、こういったものを提示しながらそれぞれ国から、あるいはJR北海道から現時点での考え方を明らかにしてもらおうということで開催をしてきたところでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>です。関係者会議の場だけで議論が具体化されるのか、私は疑問に思うわけです。皆さんがおっしゃられるように住民が十分納得できるような議論、論点などをどういうふうにもっていくのか、十分な検討をしていくということが今後の議論の中で必要になってくるんじゃないかと思うんですけど、このことを伺って質問を終わりたいと思います。</p> <p>政治的な判断が必要になってくるような可能性もあるわけですから、担当の副知事もいらっしゃると思いますので、ここのところは具体的に示して、議会にも道民にも示していただけるようにしていただきたいというふうに思っています。今、監から答弁がありましたので、その推移を見ていきたいというふうに思います。</p>	<p>委員がご指摘されたとおり、そういった関係者会議だけの議論では細かいところまでなかなかまとまらないというところもあるかと思しますので、我々事務局、それぞれ鉄道局、あるいは両会、それとJR北海道を含めて事務ベースでしっかりとこの委員会でご指摘をされたところを含めて、論点整理をしながら今後それが関係者会議でしっかりとご掲示をされて、議論がしっかりと効率的に進めるように、よりその内容等について我々としても工夫をしてしっかりと整理をしまいたいと考えてございます。以上でございます。</p>