

令和2年 2定 予算特別委員会(知事総括) 開催状況

開催年月日 令和2年7月2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
総合政策部交通政策局新幹線推進室

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>五 地方交通について</p> <p>(一) バス運転手確保についての知事の認識について 地方交通についてであります、まず、バスの運転手確保についてであります。 各部審査においても、また、昨年の決算特別委員会でも運転手不足と高齢化について取り上げました。これまで以上に確保が大変になっていると思われま。運転手確保の厳しさについて、知事はどう認識しているのか、伺います。本道の持続可能な公共交通体系を維持する上で、バス運転手確保は重要な課題と考えますが、併せて知事の認識を伺う。</p> <p>(二) バス運転手確保事業に対するバス事業者からの要望について 2017年度から2019年度まで運転手確保を目的としたモデル事業が実施されましたが、道は今年度からこの事業を廃止しました。各部審査の答弁で「戦略会議における議論に加え、バス事業者の意向などを踏まえ」と事業廃止の理由を述べましたが、バス事業者から道に予算化を取りやめるような要望はあったのですか。</p> <p>(三) 戦略会議における議論について 道が事業廃止の理由の一つとして挙げている北海道乗合バス活性化戦略会議において、岸座長が事業について「主催者の順番について、バス協会が先に来ているのか、道庁が後に来ているのかという順番が大事。道庁が2番目、3番目に来るべきで、最終的には、バス事業者たちが自分たちで実施して、道庁が後方支援する方向があるべき姿」と発言しています。知事も同じ考えですか。</p>	<p>【知事】 乗合バスの運転手確保についてであります、乗合バスは、地域の交通ネットワークを形成する上で重要な公共交通機関であります、人口減少や高齢化が進む本道において、バス路線を将来にわたって維持していくためには、運転手の確保が喫緊の課題となっております。 一方、新型コロナウイルスの感染拡大により利用者が大幅に減少しておりますが、交通需要が回復した際の運転手不足や高齢化という状況に変わりはないことから、バス協会や各事業者の方々と連携を十分に図りながら、女性や若年層などを対象とした幅広い運転手確保の取組を進めていく必要があると考えております。</p> <p>【知事】 バス事業者の方々の取組についてでございますが、道では、道内の乗合バス路線の維持・確保に向け、平成29年度に、有識者の皆様やバス事業者の方々などで構成する「北海道乗合バス活性化戦略会議」を設置し、運転手確保への対応策などについて検討するとともに、バス運転体験をセットにした合同就職相談会の開催や、若手運転手の確保に向けた育成プログラムの作成などのモデル事業を実施いたしました。 こうした中、戦略会議においては、モデル事業の実施などにより、行政と事業者が連携して取り組んでいくという方向性が確認をされたものであります。</p> <p>【知事】 運転手確保に向けた道の取組についてであります、運転手確保に向けては、バス事業者の方々の意向を踏まえつつ、行政と事業者が連携して取り組んでいくことが重要であると考えております。 道としては、今後とも、バス事業者の方々が実施するイベントに対し、これまで蓄積されたノウハウの提供やSNSをはじめとする道の各種媒体を活用した情報発信など、運転手の確保に結びつくよう、取組を強化してまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>(四) バス運転手確保事業の見直しについて 昨年の決算特別委員会でもこのバス運転手確保の事業について取り上げましたが、私はその際、600万円の予算で不足だというふうに言っていたのですけれども、この持続的公共交通を維持するためには不十分であると思うのですけれども、地方交通を守る道の姿勢が伝わってはきません。このわずかな予算も廃止しました。改めて、予算の復活について検討すべきではないですか。</p> <p>47名を確保したということですから、大事な取り組みではなかったかと思えます。改めてご検討を願いたいと思います。</p>	<p>【知事】 今後の取組についてであります。道では、戦略会議を設置して以降、バス事業者の方々等と連携し、運転手確保に向けた様々なモデル事業を展開しており、バスの運転体験をセットにした合同就職相談会では、平成29年度から令和元年度までの3カ年で718名が参加をし、そのうち47名が採用されたところであります。</p> <p>道といたしましては、こうしたモデル事業の成果を踏まえ、引き続き、バス事業者の方々等と連携した取組を行うとともに、市町村などの意見も伺いしながら、</p> <p>運転手確保はもとより、利用促進に向けた取組を進めるなど、地域住民の皆様の暮らしを支える上で大変重要な生活バス路線の確保に取り組んでまいりたいと考えております。</p>
<p>(五) 地方路線存続についての知事の認識について 次に地方路線についてであります。</p> <p>JR北海道の全路線は、以前から赤字でありますけれども、コロナの影響を受けて一層厳しくなっています。地域住民にとって足である地方路線がコロナによる影響によって廃線に追い込まれることはあってはならないと考えます。知事の認識を伺います。</p>	<p>【知事】 今後の対応についてでございますが、新型コロナウイルスの感染拡大により、様々な活動が自粛され、利用者が大幅に減少したことに伴うJRの鉄道運輸収入の大幅な減収などについては、国が責任を持って対応すべき課題であり、安易な路線廃止などにより、地域に負担を転嫁することは、あってはならないと考えております。</p> <p>本道の鉄道網は、物流や観光をはじめ、住民生活に欠くことのできない重要な社会基盤であり、持続的な鉄道網の確立とJRの経営自立に向け、オール北海道での議論のもと取りまとめた国への提言を実現するため、できるだけ早期に国に対して要請を行い、実効ある支援を求めてまいります。</p>
<p>(六) 北海道新幹線の赤字拡大の認識について JR北海道の中でも最大の赤字となっている北海道新幹線ですが、各部審査では「新幹線効果の早期発現と開業効果が最大限発揮されるよう取り組む」という答弁でした。乗車率は以前は25%だったものが、2%まで落ち込みまして、回復の兆しは見られません。莫大な赤字を増やし続けることは、道内の地方路線の存続にも影響を及ぼすことになるのではありませんか、伺います。</p>	<p>【知事】 北海道新幹線についてであります。JR北海道においては、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、当面厳しい収支状況が続くことが想定されていることに加えまして、新型コロナウイルスの感染拡大による移動の自粛に伴う利用者の減少により、厳しい経営状況のもと事業運営に更なる影響を受けているところでございます。</p> <p>このような中、JR北海道では、社会経済活動の再開に向け、昨日から通常ダイヤに戻すなど、交通需要の回復に努めておりまして、道といたしましても、引き続き、新幹線効果が最大限発揮されるよう、関係団体の方々等と緊密に連携しながら、利用促進などに取り組んでまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>(七) 国への要望について</p> <p>持続可能な公共交通体系を維持する上で、北海道新幹線の巨額の赤字を生み出し続ける現状を放置することなく、道として国へ正面から提起することが必要だと思えます。北海道新幹線の赤字解消に向けた国への要望を、道はこれまで行っていません。国に正面から提起して、支援を求める必要があると考えますが、どう行動するのか、伺います。</p>	<p>【知事】</p> <p>北海道新幹線の収支改善に向けた取組についてありますが、北海道新幹線は、現在、新青森から新函館北斗までの部分開業であることなどから、道では、これまでも、より大きな新幹線効果の早期発現と、JR北海道の収支改善を図るため、新函館北斗・札幌間の早期完成や、札幌開業を見据えた高速化の実現などについて、国に要請を行っております。</p> <p>また、道といたしましては、JR北海道の経営自立に向けては、先般取りまとめた国への提言に盛り込んだ収益構造の安定化や、青函トンネルの維持・管理等のコスト負担のあり方の見直しといった事項を実現していくことが重要であることから、できるだけ早期に国に対し、要請を行い、実行ある支援を求めてまいります。</p>