

# 令和2年 4定 予算特別委員会 総合政策部審査 開催状況

開催年月日 令和2年12月8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

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) 交通事業者支援について</b></p> <p>事業者支援についてであります。北海道交通政策総合指針重点戦略では、「ポストコロナを見据えた重点戦略」として6つのカテゴリーを設けています。しかし、コロナ禍により人の移動は大きく制限されて、交通事業者はかつて経験したことのない経営危機に直面しております。交通事業者の経営支援をすべきと考えますけれども、まずいかがか伺います。</p> <p><b>【再質問】</b></p> <p>生活バス路線を確保するということが、交通事業者が安定的に事業を継続できるようにということでもあります。これは交通事業の再編・縮小ということを前提にしたことではないのか、確認させていただきたいと思います。</p> <p>是非その再編・縮小ということを前提にしないで、路線維持ということで検討していただきたいというふうに思います。</p>	<p><b>【交通政策局長】</b></p> <p>交通事業者への支援についてでございますが、新型コロナウイルス感染症の拡大による交通需要の減少は、交通事業者の事業運営に深刻な影響を与えており、公共交通サービスを取り巻く環境は、より一層厳しさを増しております。</p> <p>こうした中、道では、事業継続に対する支援が講じられるよう国に働きかけますとともに、利用促進を図るため割引乗車券等の販売支援を実施するなど、交通需要の喚起に努めてきたところでございます。</p> <p>道といたしましては、現下の感染症の影響などを踏まえ、生活バス路線に対する運行経費の一部支援や、交通事業者利用促進支援事業「ぐるっと北海道」の追加支援などについて、今回の補正予算に計上したところであり、今後とも交通事業者が安定的に事業を継続できるよう取り組んでまいります。</p> <p><b>【交通政策局長】</b></p> <p>路線の維持等についてでございますが、道といたしましては、地域の路線の確保に向けまして、生活バス路線に対します運行経費の一部支援ですとか、ぐるっと北海道の追加支援などについて、今回の補正予算に計上したところでございまして、今後とも交通事業者が安定的に事業を継続できるよう取り組んでまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>(二) 運輸連合の基本的考え方と導入効果について</b></p> <p>次に、重点戦略では、公共交通機関相互が連携する「運輸連合」の検討を始めようとしています。運輸連合を導入することによって、まずどのようなメリットが得られると考えているのか伺います。</p> <p>また、導入によって利便性と同時にコスト削減が図れるとしておりますけれども、路線削減ということはあってはならないと思います。事業者連携を推し進めようとする運輸連合は、交通路線網の合理化の名の下に縮小を目指すものではないのか、確認させていただきます。そういう危険がないのかという点で答弁願いたいと思います。</p> <p>ダイヤ編成については、利用者ニーズに合った最適なダイヤということですので、あくまで縮小を前提にしないで検討をしていただきたいと思います。</p> <p><b>(三) インバウンドに頼らない公共交通利用について</b></p> <p>次に、ポストコロナを見据えた重点戦略と強調し、柱の一つに「インバウンド加速化戦略」と大きく位置付けられております。コロナ禍が長期化し、収束の見通しも不透明な中で、インバウンドが重点戦略の大きな一翼を占めることが果たして期待できるのか。現実的な重点戦略とは言えないのではないかと考えます。</p> <p>むしろ、道民の日常生活を支える足として、インバウンドに頼らない公共交通利用を促していくべきだと考えますけれども、如何か伺います。</p> <p>タイトルとしてはインバウンドとなっているけれども、道内から始まるということで、確認をしました。</p>	<p><b>【交通・物流担当課長】</b></p> <p>運輸連合の効果などについてであります。運輸連合の検討に向けましては、ドイツの実例を参考に十勝地域におけるシームレス交通戦略推進会議による検討や今年度実施することとしております生活MaaSなどの取組実績を最大限活かした上で、交通事業者や行政機関などの幅広い関係者の方々と、運輸連合に関する手法や課題、効果等について、共通の認識のもと議論を深めながら、利用者ニーズに合った最適な運行ダイヤの再編など、公共交通の利便性向上を図っていくことが重要でございます。</p> <p>本道におきましては、人口減少による利用者の減少などに加え、新型コロナウイルス感染症の拡大による交通需要の減少は、交通事業者の事業運営に大きな影響を及ぼしていることから、将来にわたり公共交通を維持・確保していくためには、交通事業者間の連携をより強化していくことが必要と考えているところでございます。</p> <p><b>【交通政策局次長】</b></p> <p>インバウンドに関する取組などについてでございますが、道では、これまで、インバウンド加速化戦略においては、広域観光周遊ルートの創出や地域の特色を活かした観光列車の運行など、海外のみならず国内・道内客も含む観光客の誘客や周遊の促進に向けた取組を行ってきたところでございます。</p> <p>今後、道では、新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえまして、新北海道スタイルの実践のもと、道内、国内、海外へと段階的に観光需要を回復させていくとともに、交通アクセスの向上や案内表示の充実など受入体制の充実を図ることで、全道各地への周遊を促しまして、国内外から多くの人を呼び込み、交流人口を一層拡大させることにより、北海道に活力をもたらす交通ネットワークの実現に向けて取り組んでまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>(四) JR駅構内における転落事故について</b> JR駅のホームドア設置について、私どもも繰り返し求めてまいりました。JRの駅構内における2015年度及び昨年の転落事故の件数からまずお示しください。</p> <p><b>(五) 駅舎におけるホームドア設置について</b> 数だけ単純に見れば減っているようではありませんけれども、いずれも重大事故に結びつくというものが無くなっていないということだと思います。 重点戦略の取組指標としては、段差の解消、点字ブロック、障がい者用トイレしか書かれていませんけれども、駅のホームドアや乗り合いバスのノンステップ化といった他の取組も重要と考えます。取組指標案で示された以外の課題について、どういうことを考えているのかお示しをいただきたいと思います。 また、それらを目標値として設定はしないのか、JR札幌駅のホームドアは最優先課題だと考えますが、いかがか伺います。</p> <p><b>(六) 道内の無人駅の実態について</b> 転落事故防止という点では、とりわけ、どこでも重大ですけれども、無人駅においては非常に深刻な問題になると思います。まず道内の総駅数と無人駅の実数をお示しください。また、総駅数に占める無人駅の割合についてもお示しください。</p> <p><b>(七) 無人駅のバリアフリー化について</b> 転落事故もそうですけれども、ちょっとした支えになるなどということで、駅員さんが障がい者の方など、支えるということも無人駅がこれだけ多くなると、なかなか大変な課題になると思います。 人口減少などで鉄道利用が減少し、道内では廃線や有人駅の無人化が進められてきました。無人化が進めば、障がい者の方が安心して公共交通を利用することに困難が生じます。無人駅のバリアフリー化対策の必要性についてどう認識し、対策をどう進めるおつもりか伺います。</p>	<p><b>【鉄道交通担当課長】</b> JR北海道の駅構内における転落事故についてですが、JR北海道に確認いたしましたところ、平成27年度及び令和元年度における、列車がいない状態でホームに転落した事故及び、列車乗降時にホームと列車の間に転落した事故の発生件数の合計は、平成27年度が26件、令和元年度が18件となっているところでございます。</p> <p><b>【鉄道交通担当課長】</b> JR札幌駅におけるホームドアの設置についてでございますが、駅の利用者の転落防止を図るには、駅員による誘導案内や声かけのほか、ホームにおける安全対策も重要であり、道といたしましては、ホームドアの設置は有効な手法の一つと認識しております。 一方、JR北海道からは、設置に多額の費用が必要なことや、普通列車や特急列車など多種多様な車両が入りする札幌駅におきましては、車両により乗降口の位置が異なるなど、技術上の課題があるものと伺ってございます。</p> <p><b>【鉄道交通担当課長】</b> JR北海道における無人駅についてでございますが、JR北海道に確認いたしましたところ、新幹線駅を含む道内389駅のうち、無人駅は289駅であり、その割合は全体の4分の3を占めているところでございます。</p> <p><b>【鉄道交通担当課長】</b> JR北海道における無人駅のバリアフリー化についてでございますが、障がい者の方々にも、安心して公共交通機関を利用いただくためには、駅などのバリアフリー化を推進していくことは、大変重要な課題と認識をしております。 道としては、交通機関におけるバリアフリー化の取組が着実に進められますよう、道府県等で構成する全国鉄道整備促進協議会を通じまして、引き続き、国に対し、駅などの鉄道施設のバリアフリー化に向けた支援制度の充実強化につきまして要請を行いますとともに、今後とも、障がいを持つ方々の安全性や利便性の向上に向けた取組の推進につきまして、JRに強く働きかけてまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>(八) バリアフリー化の目標設定について</b></p> <p>観光客の周遊を促進する上での施策として、「バリアフリー環境の充実」が挙げられています。具体的にどのような対策をどれだけの規模で行うのか見えない状況であります。</p> <p>一方、国土交通省の検討会では、交通機関や建築物などのバリアフリー化を地方を含め推進するとして「最終とりまとめ」を公表し、来年度からのバリアフリー整備目標を設定するとしています。</p> <p>道としては、国の整備目標にとどまらず、積極的な目標を重点戦略の中で掲げるべきと考えますが、お考えを伺います。</p> <p>只今の答弁にありました、3,000人未満の施設についても対象に加えるということですので非常にまだ課題が多いと思いますので、積極的に取り組んでいただきたいと思ひます。</p> <p><b>(九) 次期重点戦略の見直しについて</b></p> <p>新型コロナウイルス感染症の拡大により生じた環境変化に対応していくためとした次期重点戦略ですが、これまでのインバウンド依存から脱却せず、大きな変化は見られないと感じました。</p> <p>本道の公共交通が維持存続できるかが問われるような大きな岐路に立っており、交通事業者や交通網を維持存続させてこそ、交通利用者の利便性向上が図られると思ひますが、次期重点戦略にどう反映させていくお考えなのか、交通企画監の見解を伺います。</p> <p>地域交通の維持・確保の強化とありましたので、ぜひその方向で力を発揮していただきたいと思ひます。</p>	<p><b>【交通企画課長】</b></p> <p>バリアフリー化の目標についてですが、国では、昨年の11月以降、約1年間にわたり、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」において、バリアフリー法に基づく基本方針における整備目標について検討を重ね、次期目標について最終とりまとめを行ったところであります。その中で鉄軌道駅及びバスターミナルにつきましては、これまで対象としていました1日の平均利用者数が3,000人以上の施設のほか、各市町村が定める移動等円滑化基本構想におきまして、高齢者、障がい者等が日常などの生活で利用する旅客施設として位置づけられている場合にあっては、先ほども触れました1日の平均利用者数が2,000人以上3,000人未満の施設についても新たに加え、原則としてバリアフリー化を目指すこととしております。</p> <p>また、対象となる施設のバリアフリー化の内容についても、段差の解消、視覚障がい者誘導ブロック、障がい者用トイレの設置のほか、新たに案内図記号による標識等の案内設備の設置が加えられたところであります。</p> <p>道といたしましては、これまで、重点戦略に掲げる「バリアフリー環境の充実」において成果指標を設定し、バリアフリー化を推進してきているところでありますが、次期重点戦略の策定に当たりましても、国が示した次期目標との整合を図ってまいります。</p> <p><b>【交通企画監】</b></p> <p>次期重点戦略についてであります。本道の交通を取り巻く環境が厳しい中、新型コロナウイルス感染症の拡大により、交通事業者の事業運営に深刻な影響を与えております。</p> <p>こうした中、「新北海道スタイル」による感染防止と社会経済活動の両立を目指しながら、段階的に交通需要の増加を図るとともに、道内路線バスをはじめとする地域交通の維持・確保の強化や道内空港間の連携強化による観光客の周遊の促進、さらには、人・モノ輸送の効率化などに取り組んでいく必要があると考えており、道といたしましては、引き続き、重点戦略検討ワーキンググループなどにおけるご議論も踏まえながら、次期重点戦略を検討してまいります。</p>