

令和3年8月4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3年8月4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>一 地方路線の維持・存続について</p> <p>(一) 存続の仕組みづくりについて</p> <p>JR北海道は、黄色線区の維持存続について、維持する仕組みの体制整備の結論を出していきたいと、先日のJR社長などの参考人質疑の中で答えておりましたが、赤字に対して地方負担をする考えのないという道の基本的考え方が揺るぎないものかどうか、確認しておきたいと思います。</p> <p>やはり前提はJRの徹底した経営努力ですよね。それを踏まえて議論を進めていることで、赤字補填は行わないという、そのところは揺るぎないものだと受け止めました。</p> <p>(二) 災害を契機とした赤字線区の廃線について</p> <p>線区についての考え方なんですけど、この間、留萌線の留萌・増毛間や、日高線も廃線ということで結論が出ていますし、根室線の存廃議論、これから始めるという中で、自然災害を契機にして、赤字路線を廃止していくという進め方が既成事実化している。でもそうしてはならないと私は繰り返し申し上げてまいりました。災害復旧を行わずに利用減少を加速させて、廃線に追い込む、あきらめさせるようなことがずっと繰り返され、既成事実化されていることに非常に強い危機感を持っています。道内はいずれの線区についても赤字路線なんですね。地域協議も待たずに災害を契機にして、廃線への圧力となるような議論の在り方は考えなおすべきではないかと考えるんですが、どうでしょうか。</p> <p>将来を見据えた交通体系のあり方について議論を進める際には、持続的な維持が前提になると答えましたが、先ほどの報告の中で、鉄道活性化協議会の取組などが報告されました。そういう取組というのは、これまで赤線区などについてはほとんど行われないうちで、地域に適した交通機関はどうかということ、鉄道を無くしていく方向で話し合いが進むというのは、ちょっとフェアではないのではないかと考えます。災害で被災した後、復旧させて、この鉄道をどうやって利用するんだということを議論したうえで、利用してみたけども駄目だったならまだしも、そ</p>	<p>【鉄道企画担当課長】</p> <p>JR北海道に対する支援についてでございますが、本道の持続的な鉄道網の確立に向けましては、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、地域としても可能な限りの協力・支援を行うことが重要と認識しております。</p> <p>道といたしましては、これまで地域の関係者からいただいたご意見や道議会でのご議論を踏まえ、路線の経常的な損失を直接補填する欠損補助、いわゆる赤字補填は、できないものと考えております。</p> <p>【公共交通支援担当課長】</p> <p>被災した線区についてでございますが、災害復旧にあたっては、当該路線の持続的な維持が前提になりますことから、道といたしましては、まずは、地域の皆様とともに将来を見据えた交通体系のあり方について議論を進めていく必要があると認識しております。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>ういう利用や活性化に向けた取組の機会を得ないまま、不便さだけを取り上げて、廃線するまで復旧させないと、こういうやり方は地方公共交通を守る立場からも、私は間違っていると申し上げたいと思います。</p> <p>（三）根室線の圏域に関する考え方について</p> <p>先ほど報告があった根室線に関して、線区の議論だけでは、不十分であると考えます。これまでの鉄道ネットワーク議論の中で、札幌市と中核都市とを結ぶ路線は維持を求める必要があるとされてきたと承知しております。しかし、果たして、北海道の公共交通網というのが、札幌を中心とした公共交通ネットワークで良いのかどうか。そういう議論をもう一度するべきでないかと思えます。コロナ禍がこれだけ大きな問題になっている中で、公共交通についても、札幌一極集中を促進させるようなもので良いのか。もっともっと、地域に住まうことができることを考えていく時ではないかと思えます。中核都市間を繋ぐ交通ネットワークを構築する必要があると思えます。旭川・道北と隣接する十勝圏との鉄道交通はこれにあたるものでありまして、根室線の議論の中で、こうした圏域間の交通網のあり方という観点からの議論というのは、どこでなされていくのか。それともなされないで、札幌中心の交通網だけで終わってしまうのか、その点について確認しておきたいと思えます。</p> <p>道としても、生活・物流・観光の3つの側面や、圏域間ネットワークに十分配慮しながら議論を進めるんだと答弁されたわけですが、これを実効あるものにしていく必要があると思えます。滝川と帯広、旭川と帯広というような考え方、そしてそれを繋げて行って、釧路・根室まで行く。そういう交通ネットワークがあるという考え方に立っていない気がする。富良野から新得という線区だけを見て議論していくことになると、そういう広い視野での北海道内の広域な鉄道によるネットワークを維持存続できるのかどうか、していく必要があるのかどうかという議論が発展しないと思えますので、ここでは道が広域的な観点から役割をしっかりと果たしていただきたいと申し上げておきたいと思えます。</p> <p>（四）経営改善に伴う路線維持への努力について</p> <p>最後の質問になるんですけども、JR北海道の経営改善計画は、今回決定しました国からの支援を前提にしたものではなかったはずで、JR北海道も道も認めているとおりで、コロナ対策も含め</p>	<p>【公共交通支援担当課長】</p> <p>根室線についてであります、この度のJR北海道からの協議の申し入れを受け、根室本線対策協議会では、富良野・新得間に関係する4市町村において、あるべき交通体系の検討が開始されることになっ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、地域と一体となって、生活・物流・観光の3つの側面や圏域間ネットワークにも十分配慮しながら、地域交通の確保に向けて、関係者の皆様とともに議論を尽くしてまいります。</p> <p>【鉄道企画担当課長】</p> <p>JR北海道の中期経営計画などについてでございますが、中期経営計画の見直しにつきましては、JR北海道から、数値目標は変えないものの、目標達成に向けてJRが取り組む各般の施策につきましては、適宜、見</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>て、基金の下支えも盛り込まれて、今回の国からの支援が当初の想定を超えて満額回答以上となったと受け止める中で、従来の計画を変えずに、路線の廃止を経営改善の前提にした計画というのは見直していく必要があると考えますが、いかがでしょうか。</p> <p>計画自体を見直さないということになると、赤線区はJR北海道の言い分ですと、その地域に適した公共交通網に変えていく。鉄道を廃止してバス転換するのが最適だということを繰り返していましたよね。そういう方向での見直ししか、なくなると思うんですよね。</p> <p>でも、さっきの報告の中で、JR根室線の関係で、鉄道運行のために地域負担が年額10億9千万円。これがあるんだと言ってますけれども、本当にこの数字で良いのかどうかという根拠は示されていませんよね。地域負担は難しいということが分かっているながら、JR北海道として、どれだけの経営努力をして、こうなっているのかということなのか、それともJR北海道の徹底した経営努力というのが反映された数字では無いのかどうか。その辺についても明確ではありませんし、こういうふうなやり方で、路線をJR北海道の経営最優先で、地域公共交通を存続するという役割を果たさないまま、議論を進めるということは非常に北海道にとって、マイナスではないかと考えます。</p> <p>財源のことで言えば、私は2定の時に知事が同意した幾春別川総合開発事業の継続変更に伴って、道の負担は76億円増額になる。それも一切増額しないとの約束を破ってまで、76億円を道が出すということに、知事は同意すると。そういう中で、どうして鉄道については、もっと災害復旧について、しっかりと財源措置をすることができないのかと非常に納得できない気持ちでおりますし、先ほど言いましたように赤線区についてはそうなんです、鉄道活性化協議会で、利用促進をしていくような取組を、これまでやられていない中で、廃線ありきで議論するというのは本当にフェアじゃないと思います。</p> <p>何度も同じことを繰り返しているって思われるかもしれませんが、そういう意見が地域にあるっていうことを言わなかったら、無いことにされてしまいますので、私は諦めずに提言をしていきたいと思っておりますし、そうした意見があることも、住民の中にあることも、しっかりと踏まえて議論の際には廃線ありきでないという観点で議論を進めていただきたいと思っております。</p>	<p>直しを行うとの考え方が示されておりますことから、道といたしましては、そうした施策の内容を確認するなど、適切に対応してまいります。</p>