

令和4年2月2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4年2月2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 JR根室線富良野～新得間について (一) 会議内容について ただいま報告のあったJR根室線、富良野～新得間の 鉄道維持の問題について伺います。 会議は非公開とされていたわけですが、鉄道「存続」 に向けて、どのような議論がなされたのか。 また、鉄道存続を断念せざるを得なかった理由につい ては、どのように検討されたのか、あわせてお聞きしま す。</p> <p>存続に向けてどういう提案をしていくのか、逆提案をし て困難な現状をどう乗り越えていくのかという議論がなさ れていないんですよ。 現状において、「利用者が減少している」、「観光事業 者による活用は難しい」、そして、「赤字の費用負担は自 治体では難しい」といったことを繰り返しているだけで すよね。それでは鉄道を残せないし、他の路線についても 同じような理由でなくしていつてしまうのではないかと いう不安が道民の中に広がるのは当たり前ではないです か。</p>	<p>【公共交通支援担当課長】 今回の会議における議論についてであります、「根 室本線対策協議会 JR根室線富良野～新得間関係 市町村会議」では、昨年7月以降、関係4市町村及び道 の課長級で構成する幹事会において、鉄道を復旧・維 持存続する場合の考え方といった「JR北海道からの申し 入れ事項」や、根室線の富良野～新得間における日常 生活での利用や観光活用の可能性、災害時代替ルー トとしての活用のほか、鉄道を復旧・運行する場合の費 用負担の考え方などの「鉄道存続の検討」などについ て協議を行ってきたところございまして、今回の会議 におきましては、こうした幹事会での協議を踏まえ、関 係4市町村長及び道における意見交換を実施してきた ところでございます。</p> <p>また、鉄道存続の検討についてでございますが、幹 事会における観光事業者やJR貨物等へのヒアリング結 果などを踏まえまして、関係者間において根室線の利 用者が減少傾向にあることや、観光事業者による活用 が難しいこと、JR貨物の災害時の代替ルートの可能性 がほぼ無いなどの状況から、鉄道としての活用は厳しい ことを確認するとともに、国からの支援が得られない中 では、沿線市町村と道だけで、JR北海道から求められ た鉄道運行のための費用として毎年10.9億円を負担す ることは困難であることを確認いたしまして、鉄道を存続 させることは断念せざるを得ないとされたところでござ います。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>【再質問】 私はこのように沿線自治体にだけ、苦渋の決断を迫るというやり方はもうやめるべきだと考えております。</p> <p>今回、JR貨物の災害時の代替ルートの可能性はほぼないとのことですが、JR貨物ではなくJR北海道の方で貨客混載についての検討はされたんですか。</p> <p>（二）交通政策総合指針との整合について 鉄路の維持・存続に向けて、私はあらゆる提案をしながらその可能性を探っていくことが道の役割だと考えています。</p> <p>先ほど鈴木委員からもありましたけれども、道の交通政策総合指針では、観光振興、災害時の代替ルートとしての活用などが盛り込まれていて、その実現のために、道が取組む必要があったと思いますが、なされていないのではないのでしょうか。なぜ指針に盛り込んだ方向で結果を出すということをしなかったんですか。私は不十分だったと思いますがいかがでしょうか。</p> <p>【再質問】 新得～東鹿越間が不通になってから、年数はずいぶんたっていますよね。それから、コロナの関係で観光客が激減しているという中で、観光事業者に聞いても、それは新しい提案が出てこないのは当たり前なのではないですか。</p> <p>また、道としてどうするのか。事業者には正式にヒアリングしたんだとおっしゃるかもしれませんが、それでは道はどのような具体的な提案を持って、可能性を追求したのかという姿勢が全く見えてこないですよ。事業者やJR貨物ができないと言ったら、それで終わりなんですか。道として指針に観点として盛り込んだとおっしゃいますけれども、その輸送密度だけでなく、根室本線を本当に必要だと考えるんだとしたら、存続に向けた議論の中で、道としても存続の可能性を排除しない提案を持ち合わせてこの協議に参加すべきだったんじゃないですか。</p>	<p>【公共交通支援担当課長】 JR北海道による貨客混載につきましては、確認は行ってはおりません。</p> <p>【公共交通支援担当課長】 道の取組についてであります。道では、これまで地域における検討・協議の場に参画し、道北と道東を結ぶ災害時の代替ルートや、観光列車など新たな観光ルートの可能性といった観点を考慮した検討を地域の皆様とともにやり、そのために必要な支援や情報提供等を行ってまいりました。</p> <p>この度の関係市町村長会議におきましては、関係市町村及び道による幹事会が行った旅行事業者やJR貨物等の関係者に対するヒアリング結果などを踏まえまして、本線区は、駅から観光地までの移動は、バスやレンタカーが中心であることなどから、観光事業者による活用が難しく、また、貨物輸送事業の許可を受けていない根室線は、石勝線災害時には、トラックによる代行輸送や船舶輸送により対応していくこととされていることなどから、災害時の代替ルートの可能性もほぼ無いことを確認したものでございます。</p> <p>【交通政策局長】 ヒアリングの場におきましては、一方的に聴取するのではなく、観光列車の可能性などについて、こちらからも投げかけて、色々とディスカッションしながらヒアリングを行ってございまして、一方的に「できない」という話をお聞きした訳ではありません。</p> <p>我々としても、色々な可能性について、関係する事業者の方からヒアリングをしたということでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>【指摘】</p> <p>聞き取りをしたということではなくて、これなら実現可能性があるということを持ち合わせていなかったんでしょ。だから、費用負担の面を最大限考慮して、存続できないという結論に導いたんじゃないですか。</p> <p>私は以前から言っているように、現在、不通区間となっているところも含めて、北海道のすばらしい自然が残っているところなんですよ。そこに乗っている方に聞いてみたときに、ただ乗るだけじゃなくて、列車の走っている様子もすごく魅力的なんですよ。それは観光資源になりうるのではないかとと思うので、乗っている人が乗りながら自分の乗っている列車を外からドローンで映した映像を列車の中で見られると、そのことについては特別料金を支払ってもいいというような工夫までしていかなかったら、スマート道庁を冠にしているんですから、そういったことも含めて、どれだけ投資をして、どのくらいあれば頑張って残していけるのかという提案を道としてすべきだったと思うし、そういう提案を持っている方達から知恵を預かるべきだったと思います。</p> <p>まだ、最終的な決定ではないので、この後もぜひ、様々な提案や知恵を多くの鉄道利用者や鉄道ファンの皆様から集めていただきたいと思います。この点は指摘をしておきます。</p> <p>（三）鉄道による圏域間移動の維持について</p> <p>次は圏域間移動についてで、上川と十勝の圏域間移動の課題として、これまで問題提起してきました。しかし、一方、この議論の中で、JR北海道は根室線の線区として、滝川からの移動の問題に限定していたように考えます。圏域間移動については、特に北海道がイニシアティブをとって、鉄道による圏域間移動を維持する姿勢をもっと強く出すべきだったと考えるんですが、いかがでしょうか。</p>	<p>【交通政策局長】</p> <p>圏域間の移動の確保についてでございますが、道では、「北海道交通政策総合指針」に掲げる幹線交通、広域交通、生活交通の3つの階層を有機的に連携させるとの考えを基本に、地域の実情に応じた公共交通のネットワークの確保に向けて上川と十勝圏域間における移動手段も確保できるよう、沿線自治体と道、JRなどの関係者において、新たな交通体系の検討・協議を行っていく考えでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>このところもやっぱり不十分だと思います。今回、バス転換を代替案として提示されていますが、18年後まで見通して、はたしてその後の交通体系をどうやって守るのかという見通しを持っているんですか。バスのドライバーが少なくなっていて、これだけの長距離を運行するドライバーがどれだけ残っていくのか。人口減少で利用者が減っていく中で、バスも本当に存続できるのか。そのことを見通して考えるのが皆さんのお仕事じゃないんでしょうか。 そのことなしに廃線ありきで議論を進めるということ、私は到底承服できません。</p> <p>(四) 災害復旧の新たな仕組みについて</p> <p>他のところの例なんですけれども、九州のくま川鉄道では、被災地の県道を国が代行して復旧できる「権限代行制度」が盛り込まれた改正道路法を適用して、国道の災害復旧事業とともに県道併せて約100キロの災害復旧事業を国が代行していると報道されました。本道でも開発道路、これは道路事業だからと皆さんおっしゃるかもしれないけれども、開発道路でも大きな実績がありまして、3回の補正で84億円も名寄遠別線では増額しているんです。それだけの税金を投じています。いまま開通していないんですけれどね。私は反対なんですけれど。そういうことをやっているんですよね。</p> <p>鉄道にも国による代行事業を盛り込む改正を行うなど、法改正すればできるわけですから、そうした提案も含めて、自然災害を契機にして廃線を事実上強いることに歯止めをかけていく。それを具体的に道が提案して、実現させていく必要があるのではないかと思うんですけれど、こういった検討はなされたんですか。</p> <p>九州の例を見ますと、赤字でも存続させたいということで行政が声を上げてるんですよね。行政がリーダーシップをとっているんです。住民と共に。そうしたことを北海道がやらなかったら持続的な鉄道網の存続なんてあり得ないんじゃないですか。皆さんが掲げているのは、お題目じゃないわけですよね。現実にはそれは法改正なしにはできないわけですから、そのところも含めて国に要望して、根室線に適用させるという気概を持って取り組んでいたただかなければ、北海道の鉄道はみんななくなってしまうですよ。そういう危機感を持って是非、取り組んでいただきたいと申し上げます。</p>	<p>【鉄道企画担当課長】</p> <p>鉄道の災害復旧についてでございますが、大規模な災害を受けた路線の災害復旧につきましては、当該路線の持続的な維持を前提に、鉄道軌道整備法の規定によりまして、事業者の資力のみで復旧事業を行うことが困難であると認められる場合に、費用の一部を国と地方が協調して補助することができるとされております。</p> <p>道としては、近年、自然災害による被害が頻発化・激甚化する中、防災・減災、国土強靱化の観点から、被災した路線の復旧等に対する助成措置や税制上の支援の充実・強化などにつきまして、道府県等で構成いたします全国鉄道整備促進協議会を通じて、国に対し、要請を行っているところでございまして、引き続き、他府県と連携しながら、国に働きかけてまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>(五) 新幹線開業効果と地方路線維持について</p> <p>JR北海道の経営状況を考えますと、前々からこれも私は言っているんですけど、北海道新幹線新函館・新青森間の赤字が毎年100億円も出ています。一方で、地方路線の赤字を理由にして廃線を迫る。こうしたJR北海道とそれを容認してきた国の姿勢に対して、道は、新幹線の赤字解消問題に言及することなく、地方路線の廃線・減便を後押しするような姿勢ではなかったのかと受け止めざるを得ません。新幹線の開業効果を全道に波及させると豪語していた北海道が、廃線を全道に波及させていると言われても仕方ないんじゃないですか。どうですか。</p> <p>誰もが感じていると思うんですけど、JR北海道を見て、新幹線の赤字の犠牲に地方路線がなっていると。本当に地方路線の廃線の問題を議論する時に、新幹線の開業を心から喜べないんだという首長さんの発言がありましたよね。それを紹介しましたが、そういうような状況にいまなっているんじゃないかと思えます。もう新幹線の赤字で路線を犠牲にするということは止めなければならない。そうでなければ、北海道の地方路線は存続させることができない危機に陥ってしまうというふうに考えます。</p> <p>(六) JR北海道による支援について</p> <p>今、バスによる運行が提案されているわけですけども、18年間でJRの支援は終了することになっています。その後の見通しが示されずにこれを了解することは可能なのでしょうか。私はこれは了解できないと考えるんですけどもいかがですか。</p>	<p>【鉄道企画担当課長】</p> <p>鉄道網の維持に向けた取組についてでございますが、持続的な鉄道網の確立に向けては、JR北海道の徹底した経営努力を前提に、中心的な役割を担う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や支援を行うことが重要と認識しております。</p> <p>こうした考えのもと、道としては、鉄道活性化協議会による取組と、地域関係者による利用促進策の連携を強化し、鉄道需要の喚起など、鉄道の利用促進の取組を戦略的に展開し、本道の持続的な鉄道網の確立に向けて取り組んでまいりますとともに、JR北海道に対しては、様々な機会を捉えまして、国や道などの支援を有効に活用しながら、路線の維持・活性化に向けて、全力で取り組むよう求めてまいります。</p> <p>【交通政策局長】</p> <p>JR北海道からの支援についてでございますが、この度、JRから地域に対し、新たな代替バス路線への支援期間を18年間と考えていることが表明されたところでございますが、地域に対する支援などについては、今後、改めてJRからの説明を受けた上で、新たな交通体系の検討を進めてまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>新たな交通体系ということでバス転換を是認していくというわけにはいかないと思うんですね。私は徹底抗戦すべきだと思います。</p> <p>国鉄分割民営化に端を発して、今、地域公共交通活性化再生法が制定されましたが、ここに問題の発端があったと思います。国が公共交通の責任を負わずに地方にそれを押しつけていくという構図があるわけです。国土交通省の更なる改訂の方針は、公共交通に対する国の責任を放棄して、地域が自らデザインするなどとしています。鉄道に止まらず、バスなどの地方公共交通の責任を自治体に押しつけ、同時に維持・負担を迫ることになれば、北海道の公共交通を維持できなくなるということは容易に考えられるんじゃないかと考えるわけです。</p> <p>あらゆる局面で地方公共交通の責任が国にあることを主張して、本道の公共交通を守り抜く決意が示されなければ、道に対する信頼を失うことになると思います。地方公共交通の確保に本気で取り組む道の姿勢なしで容認できる話ではないと思いますので、私は、道の姿勢として持続可能な鉄道の維持というのであれば、根室線についても維持できる可能性を最後まで探っていく、国に対して求めていく、知事が直談判してでもいいからこの根室線を守るということを主張していただきたいということを申し上げて質問を終わります。</p>	