

# 令和3年4定 一般質問 開催状況

開催年月日 令和3年12月7日

質問者 日本共産党 菊地 葉子 議員

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>四 地方交通について</b></p> <p><b>(一) 並行在来線の収支予測に対する道の責任について</b></p> <p>北海道新幹線札幌開業に伴う後志地域での並行在来線の協議では現在、後志ブロック会議で示された三つの案をもとに順次、住民説明会が開催されています。</p> <p>今回示された三セク鉄道やバス転換等とした場合の収支予測の案には、負担に対する考え方が示されておらず、各自治体においても、負担水準が不明なことから、一番負担の少ないバス転換への誘導だと、鉄道存続に道がイニシアチブをとる姿勢がみえないことへの批判の声も大きい状況です。</p> <p>今後、地域交通の確保方策の検討にあたっては、まずは、議論の前提として収支予測に対する道自身の負担に対する考え方を示すべきではありませんか。見解を伺います。</p> <p><b>(二) 並行在来線の協議の進め方について</b></p> <p>先般、開催の後志ブロック会議では、沿線自治体の議会議論や住民説明等を経た上で、年内をめどに地域交通の方向性を確認するとしていますが、住民説明会では、「観光客、住民の足の確保、環境に与える負荷からも鉄道の役割は大きい」、「将来を見据えて在来線を残すよう国・道に働きかけてほしい」など、並行在来線の維持・存続を求める声が相次いでおり、小樽市長は住民説明会の場で「拙速にならないよう地域の皆さんと議論を重ねる」と発言しています。</p> <p>期限ありきで方向性を確認すべきではないと考えますが、知事の見解を伺います。</p> <p><b>【指摘】</b></p> <p>鉄道存続に対する道の姿勢を示すためにも、負担に対する考え方を示すべきと伺いましたが、地域全体で費用を負担していくことを念頭に、交通モードを選択してい</p>	<p><b>【交通企画監】</b></p> <p>並行在来線における地域の負担についてであります。北海道新幹線並行在来線対策協議会が行った初期投資や単年度収支の予測では、函館線の長万部・小樽間における経営分離後の30年間の累計額について、第三セクター鉄道とした場合は約865億円、バス運行とした場合は約70億円、余市・小樽間を鉄道とし、その他の区間をバス運行とした場合は約258億円としており、いずれの場合においても多額の費用が見込まれているところであります。</p> <p>道といたしましては、こうした費用を含めた交通モードごとのメリット・デメリットや国等の支援制度が異なること、さらには、将来の輸送密度の推移などを踏まえながら、まずは、地域全体でその費用を負担していくことを念頭に、地域の特性に応じた最適かつ将来にわたって持続可能な交通モードを選択していくことが重要であると考えております。</p> <p><b>【交通企画監】</b></p> <p>並行在来線の協議の進め方についてであります。函館線の長万部・小樽間は、通勤・通学などの住民の方々の日常生活はもとより、観光振興の面からも大きな役割を担っており、経営分離後における地域交通の確保方策の検討にあたっては、線区の特徴や地域の実情、新幹線開業による影響などを十分考慮する必要がありますと考えております。</p> <p>現在、沿線自治体においては、これまで協議会で検討を行ってきた鉄道やバスなど交通モード別の収支予測や地域の実情を踏まえたバスルート、運行に対する国等の支援措置などについて、地域住民の皆様や議会などへの説明を行っているところであります。</p> <p>道といたしましては、引き続き、関係する交通事業者等のご協力をいただきながら、協議会のブロック会議や幹事会における協議・検討を進め、持続可能な地域交通の確保方策の方向性が見いだせるよう、取り組んでまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>くことが重要との答弁でした。</p> <p>鉄道存続に係る多額の費用負担を前提にした選択肢にバス転換への誘導と、住民から批判の声が上がるのは当然です。</p> <p>住民からは何百億円もの負担の話、線路がなくなるかもという重大な話、簡単には決められない、上下分離の可能性を国に質したのか、一番大事なのは利用している住民など、様々な声が溢れています。</p> <p>道自身の財政負担の具体案を示しながら、議論の選択肢を広げるべきです。道に対して、協議会においては、住民の声に真摯に向き合った審議を尽くすこと、鉄道存続について、広域的な見地で臨むことを指摘いたします。</p>	