

令和4年2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4年6月28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>一 地方交通について</p> <p>(一) 鉄道廃線後の代替バス路線について 道内の鉄道が廃線後、バスが跡を継いで運行していますけれども、その代替バスの経営には、JRから支援金が出されるものと思うが、どういった基準で出されているのか伺います。</p> <p>(二) 代替バスの経営状況について 代替バスの廃止、及び廃止の予定や検討、別の経営形態に転換しているところもあるのではないですか。状況をお示しください。代替バス路線の経営は安定しているといえる状況なのかこれも伺います。</p> <p>(三) 市町村によるバス路線運営について 「江差・木古内線」以後について維持はされているということですが、それ以前に民間バスに路線が移ったところで、その民間バス事業者が撤退したあと、市町村が引き継いで運営しているバス路線があるのではないですか。それはどういうところなのか。増加しているのか。これらについてお示しください。</p> <p>(四) 道内乗合バス事業者及び輸送人員推移について 結局、民間バス路線が維持できなくなって市町村が運営しているところが6路線ということになります。JRの廃線、そしてバス転換、さらに市町村が引き継ぐということが今後増えていくことになるのではないかと懸念するものであります。人口減少、近年は新型コロナウイルス感染症によるリモートワークの増加などで、輸送人員は苦戦しているのではないですか。直近と40年前、20年前とを比較してください。 一方、乗合バス事業者の数の推移はどうか、直近と20年前、10年前を比較してください。</p>	<p>【公共交通支援担当課長】 バス路線に対するJRからの支援についてであります。平成26年5月の江差線「木古内・江差」間の廃止以降、バス運行によって自治体に新たな負担が生じる場合には、18年間分の自治体負担見込額のほか、運行に必要なバス車両購入費などの初期投資について、JR北海道が関係自治体と協議し、支援しているものと承知しております。</p> <p>【地域交通計画担当課長】 代替バスの状況についてでございますが、平成26年の江差線の「江差・木古内」間の廃止以降、札沼線「医療大学・新十津川」間や日高線「鶴川・様似」間などにおきまして、計12路線が代替バスとして運行が行われております。 これらの一部では、地元自治体からの要望により、路線の見直しが行われてきているものの、バス路線は、維持されているものと承知してございます。</p> <p>【地域交通計画担当課長】 市町村が運営するバス路線についてでございますが、過去20年間におきまして、民間バス事業者が撤退した路線で、市町村が引き継ぎ、道と協調して運行支援を行っているものは、平成21年の遠軽町「遠軽・丸瀬布線」、平成22年の湧別町「計呂地・中湧別線」、令和2年の浜中町「霧多布・厚岸線」など計6路線となっております。</p> <p>【地域交通計画担当課長】 乗合バス事業の輸送人員などについてでございますが、北海道運輸局によると輸送人員については、40年前の昭和58年は、全道で年間4億6,153万人でありましたが、モータリゼーションの進展などで減少し、20年前の平成14年には、全道で2億1,904万人と半減しており、また、直近の令和2年度では、コロナ禍などの影響により、1億2,598万人まで減少しているところでございます。 次に乗合バス事業者数につきましては、20年前の平成14年には、全道で40事業者でありましたが、10年前の平成24年には69事業者、直近の令和2年度では98</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>(五) 乗合バス事業者の変化について 輸送人員については、40年間で4分の1近くまで減少している。しかし、バス事業者の数は20年間で2.5倍に増えているということでありました。バス事業者の数が増加しているのは、どのような要因が考えられるのか伺います。</p> <p>(六) 今後の地域交通のあり方について 空白地域や不便な地域の解消を図るためにコミュニティバスなどが増えたことは住民にとっては不可欠な生活の足の役割を果たしているものと考えますけれども、乗車利用収入は限られており、行政からの支援が重要となります。住民生活を守るための地域内交通、町と町をつなぐ広域交通をそれぞれ守るべきであり、また、そのために、道、市町村、交通事業者、住民が協議する場が必要と考えます。 今後の交通のあり方、及び移動権、交通権に関する道の見解を伺います。</p> <p>買い物や通院のための町の中の交通は、バスもオンデマンドもあり得るかと思いますが、もう一つは町から町への広域的な移動であります。実際の人の移動の仕方の調査、住民要望聞き取り、必要な交通体系を維持させなくてはなりません。それは単なる交通だけの問題ではなく、教育を受ける権利の問題、医療を受けること、地方に住み続けることであり、地場産業を守ることもあります。移動する権利、交通権を守ること、地方の活性化に不可欠だという点をあらためて申し上げて質問を終わります。</p>	<p>事業者となっております、20年前と比較すると、約2.5倍に増加しております。</p> <p>【地域交通計画担当課長】 乗合バス事業者数についてでございますが、国土交通省からは、平成14年度の道路運送法の改正により、需給調整規則を廃止して、免許制から許可制に変わったことによる規制緩和の影響や平成18年度の同法改正により、バス事業の対象範囲が、交通空白地域や不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に運行するコミュニティバスなど定期定路線以外の乗合運送にも拡大したことから、事業者数が全国的に増加した要因ではないかと伺っております。</p> <p>【交通政策局長】 地域交通の確保についてでございますが、道では、複数の市町村を結ぶ広域交通と各市町村内の生活圏交通との有機的な連携により、交通体系を最適化すると観点に立って、地域の関係者が一体となった取組を進めていくことが重要と考えております。 こうしたことから、現在、振興局が中心となりまして、市町村やバス・タクシー等の交通事業者はもとより、地域の実情に応じて商工会や福祉協議会なども参画した法定協議会を設置し、地域における移動手段の確保に向け、検討を進めてきているところでございます。 道としては、引き続き、情報共有を図るなど、市町村や交通事業者の方々と連携しながら、地域の皆様の暮らしを支える地域交通の確保に取り組んでまいります。</p>