

# 令和5年1定 一般質問 開催状況

開催年月日 令和5年2月27日

質問者 日本共産党 宮川 潤 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>六 地方交通について</b></p> <p><b>(一) 協議のあり方について</b></p> <p>最後に、地方交通に関し、まず協議のあり方についてであります。地方路線の問題についてですが、これまで、赤線区の沿線自治体協議会で、市町村が、JRの赤字を埋めるための負担を出すか、廃線するかの選択を迫られてきました。</p> <p>道は「地元で協議を」とはいいますが、市町村は、財政力ががないために選べる選択肢は廃線の合意しかなかったというのが実態ではありませんか。</p> <p>このようなやり方ではなく、鉄道網が全道・全国とつながっている役割を考慮し、全道・全国的観点から存廃について検討すべきではありませんか。お答えください。</p> <p><b>(二) JR北海道赤字の根本原因について</b></p> <p>次に、JR北海道赤字の根本原因についてであります。国鉄を分割民営化すれば、北海道は赤字になることが明らかだったために、経営安定基金6822億円の利息で補てんするはずでしたが、国の低金利政策によりそれができなくなったことが赤字の根本原因であり、国の責任が重大だと考えますが、知事の見解を伺います。</p>	<p><b>【交通企画監】</b></p> <p>地方交通に関し、維持困難線区に関する協議についてでございますが、道では、JR北海道が平成28年11月に単独では維持困難な線区を公表したところでございますが、広大な本道において、本道の鉄道網は、道民の皆様の暮らしや本道の産業全般を支える重要な社会基盤でありますことから、この問題は、単に地域の問題として扱われるものではなく、その維持・確保は、我が国全体の問題として捉えられるべきとの考えのもと、国への提言などを行ってきているところであります。</p> <p>一方で、JRの事業範囲見直しにあたり、地域においては、利用状況が極めて少ないことなど様々な観点から議論を重ねた結果、利用者の利便性や将来のまちづくりを見据えた、バスを中心とする公共交通体系を構築していくとの結論に至ったものと承知しております。</p> <p>道としては、それぞれ異なる事情を抱える沿線地域の方々のご意見を踏まえながら、道と地域が一体となつて、JRとの検討・協議を進めていくことが重要との考えのもと、引き続き、交通政策総合指針の考え方に基づき、地域の実情や通院・通学といった利便性に配慮した地域交通の確保に向けて取り組んでまいります。</p> <p><b>【交通企画監】</b></p> <p>次に、JR北海道に対する国の支援についてでございますが、JRの経営自立を図っていくためには、国鉄改革の趣旨やこれまで国が累次にわたり支援してきた経緯を踏まえ、引き続き、国が中心的な役割を担っていくことが不可欠であるとの認識のもと、道では、JRに対する国の支援に関し、道議会をはじめ、市町村や経済界とともにオール北海道で提言を行い、経営安定基金について、十分な運用益が得られていないことを踏まえ、将来にわたり安定的な収益確保が可能な実効ある支援策を講じるよう求めてきたところでございます。</p> <p>こうした提言などを踏まえ、国においては、令和3年の法改正により、設備投資等に対する助成金の交付といった従来の支援の継続に加え、経営安定基金の運用益の下支え措置など、JRの経営基盤強化につながる支援策が講じられたところでございますが、道としては、JRに対する国の監督命令に基づき令和5年度に行</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>(三) 鉄道の役割について</b></p> <p>次に、鉄道の役割についてであります。鉄道は、生活に必要な移動手段であり、地域産業にとっても大事な基盤であり、鉄道を維持活性化させることが、地方再生への政治の責任ではありませんか。</p> <p>単位輸送量当たりの二酸化炭素排出量は、鉄道は、乗用車の13%、バスの30%であり、営業用貨物車の8%であります。</p> <p>鉄道から自動車・トラックへの転換は、脱炭素社会に向けた逆行であり、鉄道の利用拡大を進めるべきではありませんか。お答えください。</p> <p><b>(四) 函館本線等の維持・存続について</b></p> <p>道内路線の中軸である函館本線の函館～小樽間は、旅客、貨物ともに、最重要路線であり、知事の維持存続させる立場と、これまでの取組、今後への決意を明確にしてください。</p>	<p>われる総括的な検証に向けまして、地域の関係者との連携を図りながら、利用促進の取組が着実に成果を挙げられるよう、様々な取組を加速してまいります。</p> <p><b>【交通企画監】</b></p> <p>最後に、本道における鉄道の役割についてでございますが、広域分散型の本道において、鉄道網は、道民の皆様の暮らしはもとより、産業全般を支える重要な社会基盤であります。本道の着実な発展につなげていく上で、引き続き、重要な役割を担っていくものと考えております。</p> <p>道としては、これまで、鉄道活性化協議会を通じ、鉄道をはじめとする公共交通機関の利用促進に向けまして、市町村はもとより、企業や団体、交通事業者などが一体となって、ノーカーデーの推進などの道民運動を展開してきているほか、物流においては、ゼロカーボン北海道にも資するモーダルシフトの推進などに取り組んでいるところであり、引き続き、JRや地域の関係者との連携を密にしなが、鉄道の利用促進に最大限努めてまいります。</p> <p><b>【知事】</b></p> <p>函館本線についてであります。北海道新幹線札幌開業に伴うJR北海道から経営分離される函館線の「函館・小樽間」について、「北海道新幹線並行在来線対策協議会」において、地域の皆様と新幹線開業後の地域交通の確保方策に関する協議を重ねてきた結果、「長万部・小樽間」については、「バス方式」とすることを確認したところであります。</p> <p>一方で、「函館・長万部間」については、その方向性の検討にあたり、特急列車や貨物列車など、様々な種類の列車が運行されているといった線区の特徴を十分考慮する必要があることに加え、貨物輸送は、本道のみならず、全国を結ぶ鉄道貨物ネットワークを構成する上で不可欠であるとの認識のもと、その維持に向けて、国、道、JR貨物、JR北海道の実務者レベルで必要な条件や課題の整理などを行っているところであります。</p> <p>道としては、「函館・長万部間」における地域交通のあり方及び、鉄道貨物輸送の維持確保の双方において、それぞれの課題が多岐にわたることから、今後も、関係者の方々と一層の連携を図りながら、しっかりと協議・検討を行っていくことが重要と考えております。</p>