

(政務活動費用)

(様式1)

出張報告書

平成30年1月12日

釧路市議会議長 渡辺 慶藏 様

会派名 自民クラブ

代表者名 草島 守之



次のとおり、政務活動費による出張を終えましたので報告します。

受命者	続木敏博
出張先	札幌市
期間	平成29年12月17日 (1日間)
用務	道民みんなで創る！公共交通ネットワークフォーラム 参加
調査(研修)結果等の概要	別紙の通り
備考	

- 注) 1 資料等がある場合、添付すること。資料は、事務局経由で会派へ返却するので、本出張報告書(原本)とともに会派で保管すること。
- 2 調査結果等の概要は、別紙による記載も認める。

道民みんなで創る！公共交通ネットワークフォーラム報告書

日時：平成29年12月17日(日)13:00より15:00

場所：札幌プリンスホテル 国際館パミール

報告者 自民クラブ 続木 敏博

- ・主催者挨拶：北海道知事 高橋 はるみ氏
- ・来賓あいさつ：北海道運輸局長 石崎 仁志氏
- ・基調講演：『オール北海道で考える公表交通ネットワークの将来』
北海道大学大学院工学研究院 准教授 岸 邦宏氏

JR 北海道が単独では維持困難といわれているが、それに対する北海道鉄道ネットワークワーキングチームの座長である。

本年、4回ほど協議会を開き、知事に答申した。北海道のホームページから報告書を見て欲しい。

それには六つの視点から鉄道網のあり方をまとめているが、特に

1. 札幌圏の中核都市を結ぶ路線の問題
3. 国境問題に絡む路線。特に宗谷地方と、北方領土に直結する根室本線の問題。
5. 地域の生活を支える路線の問題が話題になっている。

JR の路線の利用者が落ち込んでいる。これは紛れもない事実で、他の地域との補完を考えてゆかなければ存続は困難である。

このネットワークワーキングチームの答申で、個別の路線を対象にはしていないが、必要性は書いた。しかし、これによって存続が確保できたと安心した自治体があったことは残念。

実際はそのようなことではない。

その危機感から「地域による可能な限りの支援のもと」という文言を加えた。

この JR 問題は、北海道全体の新たな鉄道網をという観点で、北海道新幹線の札幌開通に向けて作ってゆくという観点で、全体として考えてゆくべき問題と思う。

市町村において、地域においての鉄道の役割を是非、議論して欲しい。

鉄道の問題を、自分たちの問題として考える必要があり、それを形で残さなければならぬ。

実際に90%、95%の人が日常生活では自家用車を使っている。

地方都市に行けば行くほど、その傾向は強く、道民は皆、実感している。

今やるべきことは、地域での公共交通のあり方の議論。

北海道でも交通ネットワークの議論を進めている。さっぱり進んでいないように言われているが、進んでいないわけではない。

JR 問題については、旅客だけではなく、鉄道貨物についても議論されなければならない。

ほとんどの人が認識していないが、JR の貨物は出荷はそれぞれの地方都市から出ているが、入荷貨物は札幌どまりである。よって、出荷の際には空のコンテナを輸送しなければならない。この空荷物の輸送の問題が大きい。

貨物輸送について、海運が 90%。鉄道 10%であるが、コンテナ輸送を見るとトラック、フェリーと鉄道を比較しても五分五分。

鉄道での貨物輸送がなくなれば、北海道から農産物はほぼすべて運べなくなるという事実がある。この意味でも、鉄道の存続は重要性を持っている。

自分は、それぞれの地域の会議にも参加しているが、鉄道あり方はやはり地域で考えていきたいと思いますとお話をしてきた。

それぞれの地域のフォーラムでは、国の方針が決まらなければ、地域は決まらないという人がいる。しかし、地域の皆さんが鉄道を使わないと、当然、国へ要望することはできない。

よって、地域は地域のやるべきことがある。まずは議論をしなければならない。

1、現状の鉄道の必要性を考える。

2、地域の将来も考えなければならない。通院や通学のために鉄道が必要、だけでは説得力がない。地域の将来性を語らなければならない。

3、鉄道を残す、支えるという合意形成は、どうやって進めてゆくのか。どれだけ利用者を増やせるのかという問題だと思う。目標値はしっかりと作るべき。

利用促進を語っているばかりでなく、ちゃんと形に残すことが大事。

JR 北海道の経常赤字は 150 億～200 億。

道民は約 500 万人。つまり 1 人 4 千円さらに乗れば、200 億円は収入増になる。

北海道の公共交通ネットワークのあり方についても協議をしている。

1. 幹線交通

2. 広域交通

3. 市町村内交通

三つの層に分けて考えて行こうということで進めてきた。これに繋がっていかねばいけない。

新たな北海道の公共交通の指針として。

鉄道だけでなく、航空、高速道路などすべての交通網を対象に考えている。

特に 3 年間で取り組む施策として、今こそオール北海道という考え方で検討すべき。

北海道版運輸連合の可能性を探る。

持続可能な交通体系

今、誰が何をしなければならないのか、よく考えなければならない。
この後もいろいろな方が登場するが、全員の問題として話してゆけばいいのではないかと
思っている。

・関係団体からの話題提供

- ① 北海道医師会 会長 長瀬 清氏
② 北海道バス協会 副会長 森 健二氏
バス路線の収入はピーク時の3割まで減少している。
乗り合いバスの6割が不採算。
③ 北海道ハイヤー協会 会長 今井 一彦氏
④ 札幌エアライNZアソシエーション 副会長 中島 喜一氏

・パネルディスカッション

○コーディネーター

北海道大学大学院研究院 准教授 岸 邦宏氏

○パネラー

北海道知事 高橋 はるみ氏
北海道市長会 会長 菊谷 秀吉氏
(公社)北海道観光推進機構 会長 堰八 義博氏
北海道旅客鉄道(株) 代表取締役社長 島田 修氏

島田氏 鉄道の第一の特徴として、大量輸送ができるというのが最大の特徴である。第二には、都市間の観光とビジネス輸送の役割。そして、話題にもなっている地域公共交通としての主に高校生の通学輸送としての手段として重要な役割を担わせて頂いていると思っております。

菊谷氏 市長会の会長でございます。医療を含めて札幌にくる機会があります。自分で運転してというのが困難になってきた。
要は、もう少しJRの乗り癖をつける仕組みが必要だ。少々反省しなければならない点もあると思っている。

堰八氏 北海道観光推進機構の堰八です。北海道の人口は減少してゆくという話ばかりあるが、これはいわゆる定住人口ということで、観光客に関しては、インバウンドも含めて着実に増えている。

公共交通ネットワーク、特に鉄道網ってというのは、広大な北海道を周遊するためにも観光客の移動を支える必要なインフラである。北海道観光にとっても、この鉄道網はこれからも可能性のあるものと信じている。

高橋知事 道民が一人当たり年間、JR にあと 4 千円分乗れば 200 億円の増収になる。こうするといろんなことの形が変わってくるのではないかと思う。
道民の皆さんに、是非お願いしたい。

島田氏 皆さんからご指摘のありました点を真摯に受け止めている。これからも、合意形成に向けて丁寧な説明をさせていただきたいと思う。
生活交通における地域の鉄道利用促進についての取り組みは、札幌圏都市間以外では現状、高校生の通学輸送が主体となっているのが実態である。
観光面でも釧網線とか富良野線のノロック号やリゾート列車等の取り組みを地域の方々と線を面に変えてゆくという取り組みをしてきたところである。
しかし基本となるのは、一過性のものではない。恒常的な利用促進をどうやって作っていくのか。
それぞれが今後、連携して役割を分担して面として地域の公共交通を便利にしてゆく必要があるのではないかと考えているところである。

パネルディスカッションの中でも、岸先生の基調講演にあったように、国や道に依存するのではなく、それぞれの地域でどのような存在意義、存続支援ができるのかをそれぞれの問題として検討してゆくべき等いう方向でディスカッションが閉められた。



<フォーラムの様子>