

令和5年第3回定例会 一般質問での質問と答弁内容

北海道議会議員 北口雄幸

令和5年9月26日(火)

質問内容	答弁内容
<p>一 河川の維持管理について</p> <p>(一) 河道内樹木等の伐採状況について</p> <p>平成28年8月、合わせて4つの台風が北海道に上陸、ないし接近し、道内各地で豪雨などによる甚大な被害が発生しました。</p> <p>これを受けて北海道は、「河道内樹木伐採などの河川維持管理のあり方」を翌年度から10年間で整備する案をまとめました。具体的には、平成29年度より北海道の単独費等で事業を実施し、その後、国において、令和2年度から5年間の事業として「緊急浚渫推進事業」が創設され、この事業では事業費の70%が地方交付税として予算措置されることから、道もこの制度を活用して事業を進めていると承知しています。</p> <p>そこでお伺いしますが、これまでのこの事業の進捗状況をお聞きするとともに、今後の考え方を伺います。</p>	<p>【建設部長】</p> <p>道では、「河道内樹木伐採などの河川維持管理のあり方」に基づき、道が管理する河川のうち、背後地の利用状況や過去の被災状況などを踏まえ、現地調査により樹木の繁茂などが著しい約3,500キロメートルを優先的に樹木伐採などが必要な区間とし、令和6年度の完了を目指して事業を進めており、緊急浚渫推進事業を活用するなどして、令和4年度末までに約2,400キロメートルの対策を完了したところです。</p> <p>道といたしましては、残る区間についても、早期の完了を目指すとともに、その他の区間についても、土砂の堆積状況や樹木の繁茂状況を把握しながら、引き続き、必要な河川内の樹木伐採や土砂の除去を推進し、道管理河川の適切な維持管理に努めてまいります。</p>
<p>(二) 河川の氾濫対策について</p> <p>今年8月上旬からの停滞した前線による大雨の影響で、道北地域を中心に一部住民が避難し、農地が冠水するなどの被害が発生しました。</p> <p>地域住民からは、先ほど質問した樹木の伐採のほか、河川の整備などの要望が出されています。私の地元である、士別市朝日町を流れるペンケヌカンプ川においては、ここ数年頻りに被害を受けており、この地域で農業を営む農家からは「就農して10年で3回も被害を受けた。しっかりと対策をお願いしたい」との声を聴いています。</p> <p>北海道は、このような声に対し、しっかりとした対策を行うことが必要と考えますが、道の対応について伺います。</p> <p>【指摘】</p> <p>気候変動による異常気象が続くいま、河川の維持管理は欠かせません。道は過去の教訓から、樹木の伐採や浚渫事業を計画的に行っていますが、これも来年度には一定程度終了するとの見込とのことであります。</p>	<p>【建設部長】</p> <p>近年、全国的に豪雨災害が激甚化・頻発化している中、今年も、道内各地において、局地的な豪雨が発生しており、8月4日から6日にかけての上川地方北部を中心とした記録的な大雨により、天塩川上流部の支流ペンケヌカンプ川などが氾濫し、農地に被害があったところがございます。</p> <p>道といたしましては、地域のご意見を伺いながら、氾濫に至った原因について調査を行い、河川の整備手法などについて検討を行うほか、応急的な対策が必要な箇所については、河川内に堆積している土砂撤去などを早急に行ってまいります。</p>

<p>特に、樹木などはすぐに大きくなります。だから計画的に、持続的に行う必要があるのです。しっかりとした予算を確保し、計画的な事業を行うよう指摘をさせていただきます。</p>	
<p>二 支庁再編に伴う道道の整備について</p> <p>幌加内町は、13年前の平成22年4月に空知管内から上川管内に移管されました。当時は、高橋知事2期目で、支庁制度改革については議会でも深夜に及ぶ激しいやり取りが続き、当時1期生だった私の中でも、当時のやり取りは鮮明に覚えています。そして幌加内町と幌延町の支庁間の移管は、支庁制度改革の象徴的な存在であったと記憶をしております。</p> <p>上川管内に移管した幌加内町と旭川市を結ぶ道道旭川幌加内線は、農林業などの基幹産業の振興や幌加内町から旭川市への通学・通勤・救急搬送や通院など地域住民の生活を支える重要な役割を担っております。しかし、この道道の江丹別峠は、道幅が狭く、急勾配に加えて41箇所もの急カーブが連続しており、冬期間の降雪、吹き溜まりや雪崩などによる通行止めなど、住民生活に大きな影響を及ぼしています。</p> <p>当時の幌加内町の関係者は、「支庁移管の象徴として、この改修工事を速やかに進めてほしい」と高橋知事に要請し、高橋知事も「しっかりやる」と応えたとお聞きしていますが、13年が経過しても現在も工事を進めている状況です。</p> <p>道路には様々な役割があると承知していますが、道道旭川幌加内線のような地域住民を支える道路の整備が大変重要と私は考えますが、そこで道ではどのような考えで道路整備を行っているのか、お伺いいたします。</p> <p>【指摘】</p> <p>支庁再編に伴う道道の整備に、とりわけ旭川幌加内線については支庁再編の象徴として改良事業が進められている経過があります。もちろん幌加内町の皆さんも一日も早い完成を願っていることは言うまでもありません。この区間は距離が長く急勾配や急カーブが連続しており、工事大変なのはわかりますが、特に救急車が通る命の道路でもありますので、しっかり予算を確保し早急に完成するよう指摘します。</p>	<p>【建設部長】</p> <p>広域分散型の地域構造を持つ本道において、高規格道路をはじめ国道、道道といった広域的な幹線道路は、圏域間や市町村間の交流拡大はもとより、救急医療や物流、観光振興などを支える重要な社会資本と認識しております。</p> <p>しかしながら、道道の一部においては、落石などの恐れのある箇所や幅員の狭い区間、交通事故の危険箇所が存在するなど様々な課題がありまして、旭川市と幌加内町を結ぶ道道旭川幌加内線においても、急勾配、急カーブの解消や雪崩の対策などが課題となっており、地域からも長年にわたり、早期整備について要望を受けているところでございます。</p> <p>道としては、こうした課題の解消を図り、地域間の交流を支え、地域の皆さまの暮らしを守る旭川幌加内線など市町村間を結ぶ道路等の整備を進めるため、道路整備に関する予算の確保について国に働きかけるなど、本道の幹線道路ネットワークの早期形成に向け取り組んでまいります。</p>

三 地域医療の確保について

(一) 自治体病院の役割について

新型コロナウイルス感染症が蔓延し、地域ではその対応に苦慮していましたが、その中でもコロナに率先して対応していたのは自治体病院です。国の支援等があったとはいえ、自治体病院は、地域のコロナ患者を受け入れるため、空きベッドを確保し、いつでも受け入れる準備を進めていたのです。今年5月からコロナが5類に分類されたものの、依然として患者は戻らず、大変厳しい経営状態とお聞きしております。

私は、このような時こそ、自治体病院をしっかり支援していく必要があると思うのですが、道の見解をお伺いいたします。

【知事】

自治体病院をはじめとする公立・公的医療機関は、救急や小児・周産期などの不採算医療のほか、今般の新型コロナウイルス感染症への対応に際しても、入院患者の方々の受入はもとより、発熱外来の設置やワクチン接種など、地域において重要な役割を担っているところであります。

道では、地域の中核的な公立・公的医療機関を地方・地域センター病院として指定し、施設整備の充実や医師派遣等の支援を行っているほか、厳しい経営環境に置かれている自治体病院が、今後も求められる役割を果たしていけるよう、国に対し、診療報酬の適切な見直しや地方財政措置のさらなる充実を要望してきたところであり、道民の皆様が、道内のどこに住んでいても、必要な医療が受けられるよう地域医療の確保に取り組んでまいります。

(二) 道も含めた広域連携について

私の住む士別市では、センター病院の指定を受けている名寄市立総合病院とサブ病院となる士別市立病院が連携し、地域医療を担っています。令和2年10月には、名寄市立総合病院と士別市立病院が「上川北部医療連携推進機構」を設立し、診療機能の集約化・機能分担や医療従事者の派遣と人事交流、医薬品等の共同購入等を進めています。

しかし、医師不足や医師の偏在が解消されず、必死の思いで地域医療を守っていただいております。私は、道がもっと関わりを強め、地域の医療を守るための役割を果たすべきだと考えますが、道の考えをお聞きいたします。

【保健福祉部長】

人口減少や少子高齢化が進行する本道におきましては、人口構造や医療ニーズの変化を適切に見据えつつ、それぞれの地域の医療課題に的確に対応し、将来にわたり持続可能な医療提供体制を確保していくことが重要と考えております。

このため、道では、地域医療構想の実現に向け、地域医療連携推進法人への支援を進めており、上川北部医療連携推進機構に対しましては、法人の運営費のほか、医療機能強化のための改築や設備整備、医療情報のネットワーク化などの支援を行ってきたところでございます。

また、圏域で中核的な役割を担う名寄市立総合病院に対しましては、地方センター病院として、地域の医療機関への医師派遣等に対する補助のほか、地域枠医師の配置や地域医療支援センターからの派遣など医師の確保への支援も行ってきたところであり、今後も、各圏域の実情に応じて必要な医療が提供できる体制の構築に向け、取り組んでまいります。

【指摘】

新型コロナウイルス感染症を経験し、改めて自治体病院の役割の大きさを認識していただけた

<p>のではないのでしょうか。今、地域でも、国の指針に基づき、地域医療構想を議論していますが、単に病床利用率とか役割分担などだけではなく、自治体病院の役割などもしっかり議論する必要があることを指摘しておきます。</p>	
<p>四 持続可能な農業政策について</p> <p>鈴木知事、知事のところには、農家の皆さんの悲痛が届いているのでしょうか。悲鳴が届いているのでしょうか。昨年来、肥料や飼料・生産資材そしてエネルギーなどの物価高騰により、農家の皆さん方は開拓以来の厳しい経営状況になっています。</p> <p>そして、それに追い打ちをかけるような猛暑によって、今年の出来秋は厳しいのではとの声を寄せられています。一方、国では、20 数年ぶりに「食料・農業・農村基本法」の見直しが行われていると承知をしております。</p> <p>ご承知だと思いますが、農作物の保険制度には「農業共済制度」と「収入保険制度」がありますが、今日的な物価高騰などの農業者の負担増加に対応する制度とはなっておらず、所得が減少していることで厳しい経営を余儀なくされているのです。そこで私は、持続可能な農業を進め、次の担い手が安心して就農するためには、一定の所得を確保する仕組みづくりを進めることが必要と考えます。</p> <p>道として、このような所得を安定させる「所得補償制度」のような制度の導入を国に求めるべきと考えますが、知事の見解を伺います。</p> <p>【指摘】</p> <p>質問でも触れたように、収入保険や農業共済制度では、物価高騰に対するセーフティネットにはなりません。だから、一定の農家の所得を確保する仕組みが必要なのです。これはヨーロッパなどで行われている農業経営を補助する所得補償や直接支払いなどです。物価高騰が続く今だからこそ必要と農家の皆さんからも訴えられているのです。</p> <p>北海道農業を持続可能なものにし、日本の食料基地としてその地位を維持するためにも、しっかり訴えるよう指摘をさせていただきます。</p>	<p>【知事】</p> <p>専門的で大規模な経営が主体の本道農業が、持続的に発展していくためには、気象災害や需給環境の変化、さらには生産資材の価格高騰などによる収入変動を緩和し、農業者の方々の安定的な所得を確保することが重要であります。</p> <p>こうした中、現在、国が進めている食料・農業・農村基本法の見直し議論において、農業所得の安定確保に向けては、経営安定対策の充実に加え、新たに、適正な価格形成の仕組みづくりが重要との考えが示されたところであります。</p> <p>このため、道としては、関係機関や団体と一体となって、品目別の経営安定対策をはじめ、収入保険や農業共済制度などセーフティネット対策の普及に努めるとともに、こうした対策に必要な予算の確保や運用の改善、さらには再生産可能な所得を確保できる適正な価格形成の仕組みづくりについて国に求めるなど、農業者の方々が将来にわたり安心して営農を続けられる環境づくりに取り組んでまいります。</p>
<p>五 ふるさと納税について</p>	

(一) ふるさと納税制度の課題等について

ふるさと納税は、「生まれ育った地域、あるいは頑張っている地域を応援したい」など、地方創生の一環として平成20年にスタートいたしました。以来15年が経過し、昨年度の寄附納付額は9,654億円と、約1兆円規模にまで膨れ上がりました。財政難によって苦しむ自治体にとっては、今や欠かせない財源になっている一方、返礼品競争が過熱し、寄附が特定の自治体に偏るなど、自治体間格差は拡大しているものと感じています。また、東京都の23区の特別区長会では、「不合理な税制改正等に対する特別区の主張」として、ふるさと納税制度の抜本の見直しを求めています。

このようにふるさと納税制度には、さまざまな課題や問題があるものと思われませんが、道としてこのような課題があることをどのように認識されているのか、その見解を伺います。

(二) 市町村への支援について

総務省が発表した昨年度の調査結果によると、道内での1位が紋別市で194億円、最下位は島牧村の218万円で、その差は8,914倍となっています。また、納付額で100億円以上は3市町、10億円以上100億円までが29市町村、1億円以上10億円までが79市町村、1億円未満が68市町村と、1億円未満が全体の38%、10億円未満になると82%となっています。

各自治体の取組によってこのような格差が広がっている現実を道はしっかりと受け止め、ふるさと納税の活用に課題を抱えている市町村へ、ノウハウの支援などを行うべきと考えますが、知事の見解をお聞きします。

【指摘】

ふるさと納税制度は、税の再配分機能として、このようなやり方で本当に適切なのかといったご意見もあります。一方で、この制度ができ15年が経過し、国民の中でも浸透している現状を考えると、この制度をどう活用し、地域振興に役立

【総合政策部長】

道では、外部の方々からの応援の思いを支援につなげるふるさと納税制度は、大変重要と認識しておりまして、道内の市町村と連携しながら、様々な取組を展開してきており、こうした中、本道においては、市町村をはじめ、関係者の方々のご努力により、寄附金額は4年連続で全国1位となるなど、道内外の多くの方々からの応援をいただいているところでございます。

一方、市町村からは、ふるさと納税制度を活用し、地域の活性化を図っていく上で、それぞれの地域の魅力を発信する返礼品のPRや、地場産品を活用した返礼品の新規開発、さらには送付に係る経費などの削減といった課題が寄せられておりますほか、寄附金の獲得に苦慮している市町村も見受けられることから、道といたしましては、こうした市町村の声に耳を傾け、取組を進めてまいります。

【知事】

市町村への支援についてであります。ふるさと納税制度は、外部の方々からの地域への応援の思いを支援につなげる制度であり、人口減少が進行する中で、自治体にとって、地域資源を活用し、自ら財源獲得につなげる本制度は、地域の活性化を図っていく上で、大変重要な制度と認識しております。

こうした認識の下、道では、道のウェブサイトや道内外のイベントなどを活用し、市町村の取組について、積極的にPRを行うとともに、市町村からふるさと納税に関する課題も伺いながら、取組事例の紹介をはじめ、参考となる情報を提供する勉強会なども開催しているほか、寄附の獲得に苦慮している市町村については、個別に課題をお伺いしながら、対応策を検討するなど、引き続き、ふるさと納税の活用を図る市町村の取組を支援してまいります。

<p>てる必要もあるものと考えます。しかし、小規模自治体では、限られた担当者で担っているところもあり、そのノウハウも限られているのが現状なのです。</p> <p>道は、このような自治体に寄り添い、課題を把握しながらしっかり対応することを指摘させていただきます。</p>	
<p>六 人口減少が著しい地域の水道事業について</p> <p>(一) 水道事業の現状認識について</p> <p>私たち人間をはじめ動植物は、水無しでは生きていけません。だから水はとても大事なものであり、したがって各自自治体では、自治体の責任で水道事業を行っています。</p> <p>皆さまご承知のとおり、上水道事業は公営企業会計で運営されており、小規模自治体における簡易水道事業についても、来年度から公営企業会計で運営することが求められています。公営企業会計となると、わかりやすく言えば、かかる経費は利用する地域住民で負担をしなければなりません。人口減少の現状を考えると、負担額はますます増えてくることは必至であります。</p> <p>このような水道事業の厳しい経営状況について、道としてどのような認識を持ち、今後どうしようとしているのかお伺いをいたします。</p>	<p>【地域振興監】</p> <p>人口減少に伴う料金収入の減少や施設の老朽化に伴う更新需要の増大、更には、技術系職員の減少など、市町村の水道事業を取り巻く経営環境は厳しさを増している現状にあります。</p> <p>また、本道は積雪寒冷で広域分散型の地域特性を有し、施設の設置や維持管理に要する費用が割高となっておりますことから、規模の小さい水道事業は、特に、厳しい経営環境にあるものと認識しております。</p> <p>このため、道といたしましては、水道事業の持続的な経営の確保に向けまして、経営戦略の見直しや広域化の取組などを通じて、経営基盤の強化を図っていく必要があると考えております。</p>
<p>(二) 持続可能な水道事業の運営について</p> <p>2020年3月、北海道は国の研究機関である国立社会保障・人口問題研究所が推計したデータをベースに、「北海道人口ビジョン改訂版」において将来の人口を推計しました。この改訂版によると、北海道の将来人口は、2015年の538万人から、2040年には約428万人、2060年には320万人にまで減少すると見込んでいます。さらに市町村別でみると、2015年と2040年を比較すると、全市町村の半分以上の102市町村で人口が6割以下となり、そのうち39市町村で5割以下になるものと推計されています。これは、小規模自治体ほど人口減少が加速することを意味しています。</p> <p>このことを水道事業にあてはめてみると、人口が半分になるわけですから、最低でも現在の倍以上の水道料金になるものと考えます。そうになると、この地域に住み続けることができなくなるの</p>	<p>【知事】</p> <p>水道は、住民生活に必要な不可欠なライフラインであることから、適切な料金設定を行うなど、全ての地域で水道サービスが持続的かつ安定的に提供される必要があります。</p> <p>そうした中、自然条件等のやむを得ない事由により施設の建設改良費が割高となり、高水準の料金設定をせざるを得ない市町村については、他の団体との料金格差縮小に資するための地方交付税措置が講じられているところであります。</p> <p>道としては、今後とも経営状況を的確に把握するとともに、関係団体と連携しながら水道事業への支援の充実について、国に対し要望するなど、市町村の水道事業が将来にわたって安定的に運営できるよう取り組んでまいります。</p>

ではと危惧するのは、私だけでしょうか。

将来のことを考え、今のうちから今後の持続可能な水道事業のあり方を模索しなければなりません。そこで私は、給水人口密度に応じて、交付税の算定基礎に水道事業を入れるべき、加えるよう国に求めるべきと考えますが、知事の見解を伺います。

【指摘】

規模の小さい水道事業は特に厳しい状況であるとの認識を示されましたが、今後、さらなる人口減少により、さらに厳しくなることが必至であります。だからこそ私は、給水人口密度に応じて、交付税の算定基礎に入れるべきとの提案をしているのです。

ぜひそのことをご理解いただき、過疎が著しい県の知事や、市長会、町村会にも働きかけ、このような動きを作るべきことを指摘させていただきます。

七 観光振興税について

(一) 使途の明確化について

今定例会での代表質問においても、すべての会派から観光振興税に対する質問がなされました。その内容は、「税の使途が具体化されていない」や「受益と負担の関係の明確化」、「規模感やスケジュール」、「導入の必要性」などであり、道の検討段階でも、使途など具体的なことが決まっていないことが原因ではないでしょうか。とりわけ、第1回目の懇談会では、「税額は定額として全道一律100円」をベースとしていながら、2回目では200円を基本として最高500円も設定するなど、一貫性がないことが問題なのではないでしょうか。

このように、一貫性がない議論の結果、「60億円という規模ありき」との指摘もあり、これでは納税者の理解を得るのは難しいのではないのでしょうか。そこで伺いますが、まずは使途を明確にすべきとし、その財源として税額を決めるべきと考えますが、その具体的な使途などについては、どの時点で明らかにするのかお示しをいただきたいと思えます。

【指摘】

懇談会や観光振興税の導入を予定している市

【知事】

観光振興を目的とした新税についてではありますが、先般開催した懇談会では、観光の高付加価値化、観光サービス・観光インフラの充実、危機対応力の強化という3つの柱に沿って、観光客のニーズに即した観光地づくりとプロモーションの一体的展開、観光人材の育成、さらには交通のシームレス化や情報アクセスの強化といった使途の方向性をお示しし、委員の皆様からは、概ねご賛同をいただく中で、「使途の規模感について、必要性や妥当性といった観点から整理をすべき」、「道と市町村の役割を明確にすべき」といったご意見をいただいたところでございます。

道としては、これらのご指摘を踏まえ、使途の規模感や市町村との役割分担などについて早急に整理し、そのために必要な税制度の内容も含めた道の考え方を取りまとめてまいります。

<p>町村から、道が新税を導入するのであれば、まずは用途を明確にすべきとのご意見を伺いながら、用途を明らかにする時期等を質問しましたが、残念ながら、早急に整理し、と具体的な時期の明言は避けられました。道民が注目しているのは、何に使うのかといった用途なのであります。用途を明確にし、その対策のためにどれくらいの税額が必要で、それを誰に負担してもらうのか、これが新税導入の流れではないでしょうか。用途が不明確で財源ありきでは、道民や旅行者の理解も得られません。用途について、1日も早く明確にするよう指摘をさせていただきます。</p>	
<p>(二) 市町村との連携について</p> <p>第2回懇談会では、観光振興税の導入及び導入を予定している市町村はオブザーバーとして参加し、出席した市町村からは、「道税と市町村税を合わせて総体として議論すべき」、「税收規模が先行して議論されることに危機感を持っている」、「役割分担に係る協議をしっかりとすべき」などといった意見が出されたと承知しております。また私も、観光振興税を予定している首長からは「役割分担をしっかりとすることが大事だ」との意見をいただいています。</p> <p>道は、このような市町村の意見に対し、どのように対応しようとしているのか、新税の導入にあたっては、関係市町村ともしっかりとした連携が必要と考えますが、これらの意見にどのように応えるのか、知事の考えをお聞きます。</p> <p>また、多くの自治体は、観光に依存する割合が低く、観光振興税の導入を予定していないのが現状であります。私は、そのような自治体にも、事前にしっかりとご意見を伺うことが大事だと思っています。このように、観光振興税の導入を予定していない市町村の意見をどのように把握し、そしてそのご意見をどのように反映しようとしているのか、知事の認識を伺います。</p> <p>【再質問】</p> <p>9月14日の懇談会では、新税の負担額として、宿泊料金に応じて、100円から500円を徴収するとのたたき台を提示しました。このことに、観光振興税導入を予定している市町村からは、たたき台に新税を上乗せされれば、宿泊者の負担が増</p>	<p>【観光振興監】</p> <p>観光振興を目的とした新税に関し、市町村との調整などについてであります。これまで道では、税の検討を進めている市町村と、懇談会の開催に併せ、協議の場を設けますとともに、個別の意見交換などを通じ、税の使途や税制度、相互の役割分担など、道の検討内容をお示しし、ご意見を伺ってきたところであり、今後、こうした事項について更に検討を加えつつ、関係市町村からも具体的なお考えを示していただきながら、税の導入に必要な調整を行ってまいります。</p> <p>また、税の検討を行っていない多くの市町村に対しても、これまで道の検討状況などについて情報共有を図ってきており、今後、振興局の機能も活用しながら、意見交換の場を設けるなど必要な対応を行ってまいります。</p> <p>【知事】</p> <p>先日開催した懇談会では、オブザーバーとしてご参加いただいた札幌市から、県と政令市の双方が宿泊税を導入している福岡の事例も選択肢の一つではないか、といったご発言がありました。</p> <p>道としては、道と市町村がそれぞれの行政需要や役割分担を踏まえた使途、税制度の検討を進</p>

<p>す上に、市町村でばらつきがあり、分かりにくいとの指摘がされています。また、全国で唯一、県税と市町村税が同時に課税されている先行事例として、福岡方式も選択肢の一つではないか、といった意見も出されていると伺っています。</p> <p>このような意見に対し、道として、どう対応しようとしているのか見解を伺います。</p>	<p>めながら、北海道全体として望ましい税のあり方となることが必要と考えており、今後、市町村と十分な調整を図ってまいります。</p>
<p>八 鉄路の存続について</p> <p>(一) 総括的検証について</p> <p>J R北海道は、平成28年11月、単独で維持困難な線区として10路線13線区を発表しました。これを受けて、国はJ R北海道に対し、今年度までの3年間を第2期集中改革期間と定め、今年度は最終年度として総括的検証を求めています。</p> <p>この中では、各地域で展開しているアクションプランの成果なども議論の対象になるものと想定されていますが、いまだコロナの影響を受けており、完全に回復したとは言えない状況なのです。しかし一方では、インバウンドも徐々に増えてきており、私も日々鉄路を利用しておりますが、肌感覚で乗客は戻りつつあると感じています。</p> <p>しかし問題は、総括的検証で求められる手法などが国から示されておらず、不透明だということでもあります。積雪寒冷や広域分散型地域という北海道の特性、さらにコロナの影響なども含め、手法の判断には特段の配慮が必要だと、国に強く申入れすべきと考えますが、知事の見解をお伺いします。</p> <p>【指摘】</p> <p>総括的検証については、国が監督命令を出した際にはコロナによって、このような行動制限が行われるとは想定されていません。あわせて物価高騰もJ Rの経営には重くのしかかっている状況であり、3年前とは全く異なっている状況におかれていることを強く訴えなければなりません。まずは、そのことを指摘します。</p>	<p>【交通企画監】</p> <p>今年度内に行われるいわゆる黄色線区の取組に関する総括的検証の方法などにつきましては、現時点においては明らかにされておりませんが、検証にあたりましては、アクションプランに掲げる線区別収支や輸送密度といった数値指標の達成状況のみで評価するのではなく、沿線首長から多くのご意見がありますように長期間に及んだコロナ禍の影響などについても考慮する必要があるものと考えております。</p> <p>道といたしましては、総括的な検証において、国が監督命令を発した際には想定されておりませんでしたコロナ禍の影響や、現在各線区で進められている実証事業の取組状況などにつきましても十分考慮されますよう、国やJ Rに働きかけてまいります。</p>
<p>(二) 黄線区の存続について</p> <p>鉄路の存続を求める地域では、アクションプランを作成しながら、存続に向けた議論と同時に、利用促進などの取組を進めています。7月</p>	<p>【知事】</p> <p>広域分散型の本道において、鉄道網は、道民の皆様暮らしはもとより、観光や物流といった産業全般を支える重要な社会基盤であり、本道の着</p>

28日には、沿線自治体首長と知事による意見交換会も開かれ、市町村長からは「国の支援を強く求める」との声も寄せられたと承知をしています。また、私たちが管内の首長と意見交換を行い、「やはり北海道が黄線区をしっかりと残すという強いメッセージを発すべき」との意見もありました。私もこの意見には全く同じ思いであります。

J R北海道は、平成28年に維持困難線区を発表しましたが、当時夕張市長であった鈴木知事は、J R北海道のこの発表前にJ R北海道本社を訪れ、「攻めの廃線」という形で夕張支線の廃止を逆提案しました。当時のJ R北海道は厳しい経営状況にあり、これに対して、国の責任で対応すべきとの声が大きく、沿線自治体からは「何かカッコつけているんだ」「スタンドプレーだ」「自分だけ良ければ良いのか」という声を聞いたものです。

知事は、夕張市長時代に夕張支線の廃止を決断されましたが、今は知事としての立場でこの北海道の鉄道をどうしていくのか、今年は鉄道の存続にとっても重要な一年になると思っています。そんな大事な年にあたり、今こそ知事の「鉄道を残す」との強いメッセージを発すべきと思いますが、知事の見解をお伺いいたします。

【再質問】

次に、鉄道の維持について、「本道の鉄道が有する魅力や人流はもとより、農産物を安定的に供給するといった物流も含め、ネットワークとして重要性や価値などを発信し、更なる需要喚起を図るなど路線の維持・活性化に取り組む」との答弁でありました。

鉄道というネットワークを分断してはいけません。鉄道はつながってはじめて鉄道としての魅力や役割を果たすことができると思っています。まずは、議論の対象となっている黄線区は存続するよう求めておきます。

今回の答弁でも「更なる需要喚起を図る」と言われましたが、北海道も沿線自治体と一緒に利用促進を図っている割には、知事が鉄道を利用したというニュースは流れてきません。

知事は1期目の4年間で、なおみちカフェで

実な発展につなげていく上で、重要な役割を担っていくものと考えています。

私としては、持続的な鉄道網の確立に向けては、J Rの徹底した経営努力を前提として、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・支援が必要と認識をしており、こうした認識が、道をはじめ地域関係者の総意となるよう、本道の鉄道が有する魅力や、人流はもとより、全国各地に農産物などを安定的に供給するといった物流面も含めたネットワークとしての重要性や価値などを発信し、更なる需要喚起を図るなど路線の維持・活性化に向けて取り組んでまいります。

【知事】

広域分散型の本道において、鉄道網は、道民の皆様暮らしはもとより、産業全般を支える重要な社会基盤であるとともに、インバウンドなど交流人口の一層の拡大や農産物などの安定的な輸送手段の確保に必要な道内外を結ぶネットワークを形成するなど、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であると考えております。

179 すべての市町村を訪問したと胸を張っておられますが、なおみちカフェで訪問した際、私の記憶では、鉄路を利用した実態はないものと思っています。

そして昨年11月1日、黄線区でもある富良野方面をなおみちカフェで訪問されました。私は、なおみちカフェの訪問に合わせ、僅かでも鉄路を利用して、利用促進に向けたPRをされると思っておりましたが、全ての区間、車での移動でありました。とてもさみしく、残念に思ったことを記憶しております。

そして先日、輸出が止められ影響を受けているホタテを美味しそうに食べている様子が報道されました。ぜひ鉄路にも乗って、しっかりPRしてほしいと思います。

最後に、知事にとって、鉄路とは何ですか、どんな思いを持たれていますか、その事をお伺いし、私の質問を終わります。