

北海道交通政策総合指針(仮称)【案】についての意見

【ご住所】	
FAX 番号 (FAX 提出者のみ)	
【お名前 (団体名)】 安全問題研究会	
【ご意見の要旨】 全道において公共交通をしっかりと維持し発展させていくための内容を中心に意見を提出する。	
該当ページ	内容
3	<ul style="list-style-type: none">・ 「2 交通機関等の現状・課題」中「(1) 鉄道」において「関係機関が一体となって持続的な鉄道網の確立に向けて取組を進めていく必要がある」との記述があるものの、現有全鉄道路線を維持する必要性について述べられていない。鉄道を廃止後に発展した地域の例はなく、今後も北海道の地域社会経済の維持・振興を図る上からは全路線維持を明確にすべきである。
3 2	<ul style="list-style-type: none">・ 根室線 (富良野～新得間) について、「他の交通機関との……代替、……」としていることは不相当である。石勝線が開通するまで、この区間は札幌～釧路間における貨物輸送に使われていた実績がある。現在、この区間での貨物輸送は行われていないが、石勝線が不通となった場合における貨物輸送の迂回ルートとして「維持」を明確にすべきである。・ 石北線について、「鉄道貨物輸送のあり方については、道内全体の物流の効率化・最適化の観点から、トラック輸送や海上輸送も含めて総合的に対策を検討していくことが適当であり、……」とあるが、大気汚染対策、トラック運転手の全国的な不足という事態を考えると、トラック輸送のこれ以上の拡大は困難であり、適当とはいえない。鉄道貨物へのモーダルシフトを推進する方向性を明確にすべきである。・ 札沼線 (北海道医療大学～新十津川間) については、滝川への延伸によって利便性拡大を望む声が地元にある。こうした声に配慮し、また滝川に延伸すれば函館本線の代替ルートになりうることから、維持・活用の方向性を示すべきである。・ 日高線 (鷗川～様似間) について「他の交通機関との代替も含め、地域における検討・協議を進めていく」とあるが、150km 近い長大路線のバス転換は適切とはいえ、維持の方向性を明確にすべきである (なお、この区間でバス転換「容認」を表明している自称「住民団体」は交通弱者の路線維持の声に耳を傾けず独善的な活動を継続しており、住民の声を代表していないことに特に留意すべきである)。

	<ul style="list-style-type: none"> ・室蘭線（沼ノ端～岩見沢間）については、石炭輸送の名残で複線区間を有するなど恵まれた環境にある。「代替ルートとなりうる千歳線の厳しい線路容量等を考慮する」のであれば、これらの環境を活かした貨物輸送の迂回ルートとしての利用などを積極的に検討すべきである。
93	<ul style="list-style-type: none"> ・「JR北海道の経営再生と持続的な鉄道網の確立」中、「JR北海道の自助努力を前提」とあるが、国鉄分割民営化の経緯を考慮すれば、これ以上JR北海道に「自助努力」を求めることは安全崩壊かローカル線全廃のいずれか（または両方）の結果とならざるを得ない。旅客6社地域分割という現在のJRグループの組織について、道として、国にしっかり見直しを求めることが必要である。
102	<ul style="list-style-type: none"> ・「② 安定した地域交通の確保」中「鉄道やバス路線の持続的な維持・確保」について、国鉄末期の特定地方交通線整理の結果、廃止路線沿線地域は特に衰退が激しいことから、今後もJRの道内現有全路線は維持する必要がある。また、公共交通機関は本数が増えれば利用者も増す特性を持っており、維持するためには一定以上（概ね1時間に1本以上）の運行本数を確保すべきである。
102	<ul style="list-style-type: none"> ・102ページ「②安定した地域交通の確保」中「新幹線の並行在来線への対応」及び107ページ「新幹線の並行在来線への対応」について、国鉄時代に新幹線が開業した区間（東海道・山陽新幹線、東北新幹線（盛岡以南）、上越新幹線）の並行在来線は経営分離されずJR各社に継承されている。並行在来線の第三セクター鉄道移管は沿線自治体負担の増加、運賃値上げ等、地元には不利益しかもたらさない。法的にも根拠のない並行在来線切り捨てであり、今からでも「不同意」を表明し中止させるべきである（九州新幹線では地元自治体が並行在来線切り離しに「不同意」を表明し、第三セクター鉄道移管を中止させた例がある）。
107	
105	<ul style="list-style-type: none"> ・「公共交通利用の定着化」中「住民自らが「乗って守る」という意識を喚起」することは必要であるものの、旧国鉄の特定地方交通線が「乗って残そう〇〇線」運動で存続できなかったことを考慮すると、これのみでは十分とはいえない。一方、「公共交通に関する世論調査」（内閣府、2017年2月公表）によれば、公共交通機関がもっと便利になれば外出する機会を増やすと回答した人が調査対象者の4割に及んでいる。住民意識にばかり頼るのではなく、「いつでも乗れる公共交通」を構築する行政と公共交通事業者の努力が必要である。
107	<ul style="list-style-type: none"> ・「鉄道やバス路線の持続的な維持・確保」に関し、一昨年、国交省が赤字バス路線への補助を縮小する方針を発表後、撤回した経緯がある。道として、バスが最後の公共交通であるとの認識をしっかりと持つとともに、バス路線への補助は縮小ではなく拡充の方向とするよう、国に要求すべきである。

108	<ul style="list-style-type: none"> ・「過疎地域等での持続的な物流の確保」については、過疎地のいわゆる「買い物難民」対策として農業協同組合などが移動販売等に取り組んでいる例がある。このような事例も参考に取り組むことが今後は有効と考えられる（なお、これに関しては、「地域生活インフラを支える流通のあり方研究会報告書」（2010年5月、経産省）が参考になる）。
113	<ul style="list-style-type: none"> ・「経営環境・労働環境の変化」について、トラック運転手が不足している背景に低賃金・長時間労働の実態があること、「就労環境の改善が必要」と指摘している点は評価できる。一方、このような就労環境の悪化の原因はネット通販の増加等の経済構造の変化の他、国による規制緩和にある。全国的な問題であり、道としても国に適正運賃の義務づけ等、政策の是正を求めるべき時期に来ていると考える。
116	<ul style="list-style-type: none"> ・「空港や港湾、鉄道の機能強化」について、2016年末に新千歳空港で起きた大雪による混乱の背景には、気象条件の変化の他、道内における航空機の離発着が新千歳空港に一極集中しすぎた結果でもある。現状でも新千歳空港は飽和状態にあり、道内全体のバランスの取れた発展や観光客の受入体制を構築するためにも、新千歳以外の空港への航空機の分散が必要である。

【提出先・お問合せ先】

〒060-8588 札幌市中央区北3条西6丁目
 北海道総合政策部交通政策局交通企画課（交通ネットワークグループ）
 ダイヤルイン：011-204-5893
 電話（代表）：011-231-4111（内線23-763）
 ファクシミリ：011-232-4643
 電子メール：sogo.kokil@pref.hokkaido.lg.jp