

平成26年2定 予算特別委員会（部審査） 開催状況

開催年月日 平成26年7月1日
 質問者 民主党・道民連合 高橋 亨 委員

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>一 北海道新幹線について 北海道新幹線の開業について、何点かお聞きをしたいと思います。</p> <p>(一) 開業時の乗客想定について 北海道新幹線の開業時の乗客想定についてお聞きしますが、北海道新幹線は10両編成で定員731名ということになっているようでございます。 1日約1万人の利用が想定されるという言葉が行き来している訳でございますが、その利用客で様々な計画が作られているのも確かでございます。経済効果も試算されておりますが、まず、この1日1万人の試算について、道の見解をお聞きいたします。</p> <p>(一) 一再 利用者想定の根拠について 道経連の調査結果を参考にしているということですが、この道経連の調査は何を基にして調査されたものかをお聞きしたいと思います。</p> <p>(一) 一々々 利用者想定について その想定は道として信用に足るものだというふうに思われて、各種の事業展開に反映されたものなのかをお聞きをしたいと思います。</p> <p>(二) アクセス列車について 新駅から函館までのアクセスでございますけれども、アクセス列車が3両編成ということになっておりまして、ホームも3両分の長さしか用意されてございません。 このアクセス列車は学園線と同レベルの通勤列車ということになっている訳でございますが、3両で定員439名です。ロングシートのため、立ち席を含めると、1両で満員で約150名。せっかく北海道新幹線を利用して北海道に来たお客さんを函館まで運ぶのに、通勤列車で荷物も含めて、立って移</p>	<p>(新幹線推進室参事) 北海道新幹線に関しまして、開業時の乗客想定についてでございますが、平成15年度に北海道経済連合会が公表した「開業による経済効果調査」によりますと、新幹線の利用者は1日当たり約9,500人、年間で約350万人と見込まれており、その経済効果は道内だけで年間約120億円と推計されているところでございます。 実際の乗客数は、開業当初やイベントの開催のほか、お盆や年末・年始といった季節的な要因などにより変動するものでございますが、道が設置いたしました開業戦略推進会議の交通戦略部会などにおきましては、この調査結果を参考といたしているところでございます。</p> <p>(新幹線推進室参事) 新幹線開業時の利用者想定の方針の根拠についてでございますが、平成15年度に北海道経済連合会が公表した「開業による経済効果調査」における利用客の予測は、新幹線の運行本数見込みなどを積算根拠としたものではなく、新幹線開業を契機に新たに生じる利用客数や、開業後に航空機や鉄道の利用者が新幹線へ乗り換えることなどにより生じる利用客を、推計したものでございます。</p> <p>(新幹線推進室長) ただ今のご質問でございますけれども、統計学的に、人口であるとか、各種の交通量であるとか、そういったものを基に推計されているものと考えてございまして、年々、人口減少などといった現象は出てくるかと思いますが、平成15年度の道経連の調査については、今も有効なものとして考えてございます。</p> <p>(新幹線推進室参事) 新幹線のアクセス列車についてでございますが、JR北海道では、新函館北斗駅と函館駅を結ぶアクセス列車につきまして、新千歳空港と札幌などを結ぶ「快速エアポート」に新たに投入が予定されております車両と同一である旨を明らかにしているところでございます。 現在の「快速エアポート」は2人がけの椅子が並ぶタイプであります。大型のスーツケースが座席や通路をふさいで車内が混雑し、多くの苦情が寄せられていたと承知しているところでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>動せよということになります。函館までの所要時間が17分とはいえ、おもてなしの精神から道はどのようにお考えなのか、お聞きをしたいと思います。</p> <p>(三) 乗客サービスについて</p> <p>エアポートの話が出ましたけれども、航空機で来道される方と新幹線を利用する方を同じように扱うということはどうなのかというふうに思います。</p> <p>航空機を利用される方は若い方が多いですし、ビジネス客も多い訳ですけれども、それでも二次交通には、座って移動したいと思うのは当然の話でございます。混み合っているエアポートを目の前にとすると次のエアポートを待つかというのは心情でございます。</p> <p>いずれも航空機、大きな空港と鉄道では客単位が全く違う訳でございます。航空機は移動手段というふうに見られますけれども、新幹線は乗ったときから旅が始まる訳でございます。</p> <p>どれも一緒にしてしまうというのは、観光のおもてなしとして、ただ運ばば良いという傲慢さが非常に感じられる訳でございますけれども、観光立国の北海道の行政機関は、それでも、たった17分間だから良いんじゃないかというふうに思われているのかをお聞きします。</p> <p>(三) 一 再① 乗客サービスについて</p> <p>私が聞いているのはですね、お客さんが来て、荷物を持って、通勤列車で待ってます、それに乗ってください、ということで、北海道の新幹線、北海道への旅への影響、これについて全くそれは問題が無いんだというふうにお考えなのか、ということをお聞きした訳でございます。そこの所はきちっと北海道の思いを伝えていただきたいというふうに思っている訳でございます。</p> <p>当然満席であるということを想定しますと、731名ですから、新幹線からこの方々が降りてですね、それをアクセス列車が待っているのが439名分なんです。満席で、立ってですよ。半分しか乗れない訳ですよ。731名が来て、アクセス列車には立って乗ったにしても、半分はホームに余る訳ですね。これで15分間隔でアクセス列車ありますというふうに言ってますけれども、15分そこで待ってるといことになるんですか。早い者勝ちで先に行きなさい、あとは待ってなさいと、そういうことになる訳ですか。それはサービスの面で、来道者が北海道における印象というのはどういうものになるんだらうか、ということをお聞きしたいと思います。</p>	<p>また、この新しい車両につきましては、乗降口の段差がないなど体の不自由な方やお年寄りなどに配慮した作りとなっておりますほか、ロングシートタイプで荷物が置きやすいといった特徴があるものとされているところでございます。</p> <p>(新幹線推進室長)</p> <p>アクセス列車の乗客へのサービスということでございますが、新函館北斗駅と函館駅を結ぶアクセス列車の運行形態などの詳細につきましては、現在、新幹線のダイヤと併せまして、営業主体となるJR北海道において検討中と伺っているところでございます。</p> <p>道としましては、車両デザインなどにおける「北海道らしさ」の演出などといったことも含めまして、新幹線を利用し、函館方面へ向かう方々にとって、アクセス列車が快適で利便性の高いものとなるよう、JR北海道に働きかけてまいりたいと考えてございます。</p> <p>(新幹線推進室長)</p> <p>アクセス列車の混雑緩和等についてでございますが、JR北海道では、アクセス列車の混雑緩和策の実施や利用者の利便性・快適性が確保された車両の導入などといった地元関係者の要望を受けまして、お盆や年末年始などの繁忙期には、アクセス列車の編成などに工夫を凝らすといった対応も検討中と伺っておりまして、道としましても、函館方面へ向かう方々にとって、車両編成や運行本数などが乗客本位のものとなるよう、開業戦略推進会議の交通戦略部会を通じて、JR北海道に働きかけてまいりたいと考えております。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>(三) 一 再② 乗客サービスについて 1日1万人のお客さんが来られる。本数は分からない。しかし半数はまずホームに残る。これは繁忙期でも何でもなくて、平均で1日1万人ですよ。繁忙期の時に増便するだとかという話では無いんです。来たお客さんをどうするのかということをお聞きしているんです。</p> <p>(三) 一 再③ 利用者想定について おかしなことを言うんじゃないですよ。9,500の方が来るんですよ、一日利用客が。あなたはその半分だと言っている、乗降客だから。来る客と乗る客と半々だと。そうすると経済効果というのはその半分でないんですか。来るお客さんは北海道でお金を使って乗って帰る訳ですよ。乗って帰る方には経済効果は無いんですよ。北海道の。 そうすると9,500人という試算はどうか。乗降客と言っているんだよ。単純計算でおおよそ半分になるんじゃないの。 来る方はお金を持って来る訳だ。北海道にお金を落としてくれる。でもその方は9,500人で無いんだ。すべての試算を9,500人で試算しているんでしょ、とさっき確認したんだよ。</p> <p>(三) 一 再④ 道経連調査について そうしたら、9,500人でのすべての経済効果の試算というのは違う、とお認めになるということですね。</p> <p>(三) 一 再⑤ 道経連調査について 先ほど、道はこの数字を信用するものかというようにお聞きしましたよ。それを信用してすべてのものを作っていると言っているんですよ。経済効果もそうでしょ。乗ってくる方が何人いるのか分からない、降りる方が何人いるのか分からない。どういう割合なのか分からないんだけど、ただその数字は合っているんだと、そういう話かい。よく分からない。どういう試算になっているんですか。</p> <p>(三) 一 再⑥ 道経連調査について 北海道という行政、観光立国であるという北海道のですね、その新しい起爆剤となる新幹線の経済効果はいくらなんだという、きちっと120億円と出している訳ですよ。それが雲も掴むような数字であなたたちは捉えているということですか。たまたま道経連がその数字を出したから信用してます。12</p>	<p>(新幹線推進室長) 委員ご指摘の点でございますけれども、利用者数というのは約9,500人と想定されておりまして、これは北海道方面に来られる方ばかりではなくて、北海道から本州方面に旅される方も含めての利用者数となっております、必ずしも1万人の方が来られて、そのままアクセス列車に乗るということではないと考えております。 そういったことを含めまして、いずれにしましても、交通戦略部会を通じまして、今後検討を重ねまして、委員ご指摘のようなことが起こらないよう、注意を払ってまいりたいと考えております。</p> <p>(新幹線推進室長) あくまでも道経連の調査によりますと、利用客数となっております、利用客数というのは、当然来られる方も含めて、こちらの方から出る方も含めての数字と考えているところでございます。</p> <p>(新幹線推進室長) 利用客数9,500名を基に経済効果というものを試算してございまして、実際にこちらの方から出る方が何名で、向こうから来る方が何名で、という細かい内訳まで算定はされていないということでございます。</p> <p>(新幹線推進室長) ただ今のご質問にお答えいたします。あくまでも、この北海道新幹線新函館北斗開業による経済効果調査につきましては、新青森・新函館間開業による一日当たりの交通量ということで、利用客数というのが算定されているというものでございまして、これをベースとしまして、経済効果といったものを推計しているということでございます。</p> <p>(新幹線推進室長) 繰り返し答弁になると思いますが、この道経連の調査によりますと、あくまでも交通量ということで調査してございまして、それをベースにしまして試算したものが経済効果といったものに反映されていると考えてございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>0億円です。そうですね。だけでも来道者が何人いるか分からない。本道から離れる客が何人いるか分からない。だけでも120億円はその通りなんですということか。ちょっと行政として、それはどうなんだらうか。確信を持ってあなたは言えるんですか。</p> <p>(指摘) かみ合わない訳ではないんですよ。あなたがかみ合わないようにしているんですよ。だってあなた達、根拠が持っていないんですよ。その持っていない根拠ですべてが始まっていくんですよ。どうしてそういうデタラメができるんですか。繰り返しになりますかというのはどういう意味なんですか、それ。あなた達は道経連のものを信頼して、自らの試算をしていないということですね。ちょっとそれ来年、あと1年半余りですよ。ちょっと酷すぎないですか。それはまた、いろいろありますから、知事にも聞かなければならないなとは思いますが。</p> <p>(四) 札幌までのアクセスについて 新幹線で来道されて、札幌方面に向かう方もいらっしゃるかもしれません。8月から1便、特急北斗とスーパー北斗は増便しますけれども、それでも、二日前になってしまえば予約で一杯になってしまいます。地元の方々など、既存の利用者だけで。さらに、ここから降りて札幌に向かわれる方がいらっしゃるわけですから、増便や車両を増やすなど、さまざまな事が必要になってくるだろうというふうに思います。今の減便・減速を早く解消して、増便、増車も視野に入れなければならないと思いますけれども、どうお考えでしょうか。</p> <p>(四) 一再 札幌までのアクセスについて 今も言いましたが、一便は8月から増えると言っても、今、通常の便数よりまだ2便少ないわけです。今お話があったようにバスで札幌に向かう方もいらっしゃるかもしれないというけれども、新幹線で来てバスで札幌に向かうというのは考えずらいですよ、団体客を除いて。現実的ではないですね。道は、それでも構わないというふうにお考えなんですか。</p>	<p>(交通企画課長) 札幌・函館間の特急列車についてでございますが、昨年7月の車両出火事故の発生を受けまして、JR北海道におきましては、事故車両と同型エンジンを搭載しました車両の運行を停止いたしまして、従前、11往復ございました定期特急列車の運転本数を5往復へと大幅に減少させたところでございまして、日常生活はもとより、観光やビジネスなど、広範な影響が懸念されましたことから、道といたしましては、一日も早い運行再開と、影響緩和に向けた対策をJRに求めてきたところでございます。こうした中、JRにおきましては、学識経験者などを交えた対策会議におきまして原因が特定され、必要な改善措置を講じることにより、本年8月より、毎日5往復だった定期特急列車の運転本数を9往復へと増便し、輸送力の改善を図ることとしたものと承知をしております。道といたしましては、北海道新幹線開業も視野に、今後とも、安全性を最優先としつつ、できる限り早期の減便解消、さらには臨時列車の投入や、一層の車両の効率的な運用、ダイヤ編成の工夫などをJRに求めていくとともに、バス協会など関係団体とも連携を図りながら、必要とされます輸送量が確保されるよう、努めてまいる考えでございます。</p> <p>(交通政策局長) 札幌・函館間の特急列車についてでありますけれども、道といたしましては、ただ今、委員からの指摘のとおり、今後、新幹線の開業ということもございまして、そういったことも視野に、できる限り早期に減便を解消すること、さらには、それまでの間につきましては、臨時列車の投入ですとか、車両の効率的な運用、ダイヤ編成の工夫、こうしたことによりまして、必要とされる輸送量が確保されるよう、JRに求めてまいりたいと考えております。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>(五) 需要予測等について 先ほども言ったように、そんなに時間が長い訳では無いんですね。全体像がどう見えていくかというのが大切だと思っているんですね。早めに協議などもしていただいて、開業時にはこういうような形ですよ、というのをきちんと見えるようにしていかなければならないのではないかなと思っています。</p> <p>ところで、そのほかにも二次交通としまして、バスやタクシー、レンタカーなどの利用も想定される訳でございますけれども、様々な二次交通の需要予測も含めて、北海道新幹線の運行便数、搭乗率、これは先ほどお話しを聞きましたらまだ決まっていないう話でございますけれども、この決まっていない中で、先ほどの9,500人という話もあったりですね、それからレンタカー、バスといった需要予測が立てられている訳ですけれども、どのような数字を基に立てられているんですか。私どもにはちょっと分からないんですが、教えてもらえたらと思います。</p> <p>(指摘) 先ほどお話しがあった開業戦略推進会議の交通戦略部会での検討で中身が議論されているという話でございますけれども、今お話しがあったように、便数も分からない、搭乗率も分からない、しかし試算の数だけが出ていると。一日9,500人を731人で単純に割ると13便になる。13往復ですね。今、新青森と東京は15往復あるんです。道経連のものを信用したとして13便ということは大体想定できる。</p> <p>これを基にするんだったらそうですけれども、先ほど言われたように、これは交流客だからこのうち何人が北海道に来るのか分からない、何人が本州に行くのか分からない。さっぱり物事がわからない中で、雲を掴むよう中で物事が進んでいる訳ですね。そうした雲を掴むような数字の中で計画が進んでいくと。計画が外れたらどうするのか。誰の責任になるのか。10年前の道経連の試算ですよ。それをずっと鵜呑みにしてやっているということが私には分からない。</p> <p>(六) HACの利用について ところで、新幹線の二次交通の関係で言いますと、今、新駅から外環状道路につながって行って、函館空港に向かうような工事をしております。若干、開業より遅れますけれども。そうすると、今度は、まさしく道東・道北の方々心配している、私達には影響がないんだということではなくて、そこからどうやって道東・道北につなげていくかということなんですけれども、HACという一つ財産があるわけです。</p> <p>今、函館便は、三沢と奥尻と丘珠ですけれども、釧路便は廃止になりました。旭川便も廃止になりました。今回、これを機に、釧路便や女満別ですとか、旭川だとかという路線を復活させると、道北・道東</p>	<p>(新幹線推進室参事) 二次交通の需要予測等についてでございますが、北海道新幹線の運行本数、乗車率などについては、営業主体となるJR北海道において、現在のところ明らかにしてございませんが、道といたしましては、本道を訪れる多くの新幹線利用者が、目的地へ円滑かつ快適に移動できますよう、函館駅へのアクセス列車や札幌方面に向かう特急列車をはじめ、観光バス、レンタカー、タクシーといった二次交通ネットワークの整備につきまして、国や沿線自治体、業界団体などで構成する開業戦略推進会議の交通戦略部会におきまして、検討を加速してまいる考えでございます。</p> <p>(航空局長) HACをめぐるJALとの協議についてでございますが、道では、現在、HACのJALグループ復帰に向けまして、現状の航空路線維持を基本に、JALと協議を進めているところでございます。</p> <p>なお、北海道新幹線の函館開業の効果を全道に波及させていくためには、広大な本道における効率的な交通ネットワークの形成が重要な課題でありますことから、道といたしましては、引き続き、道内航空路線網の充実などに努めてまいる考えでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>の方にも非常にメリットのある状況が、客観的に伝わってくるだろうし、そういう影響があるんだろうというふうに思いますけれども、これはまた、H A Cにとってもいい話ではないかと思いますが、いかがでしょうか。</p> <p>(指摘) 今、局長のお話にあったように、ある意味、H A Cにとっても最後のチャンスだというふうに思うんです。ですから、J A Lとの話し合いをきちんと進めていっていただきたい。</p> <p>ただ、持っている機数が減りましたから、3機体制ですから、どうやって回すのかというのがありますけれども、三沢便は不採算ですから、完全に。だとすると、これを休止路線にして、違うところに持っていくということも当然あるわけですし、そういう利用なんかも含めて考えてほしい。</p> <p>それとまた、その他にJ A LやANAも路線を持っているわけですから、その会社とそれぞれ色々な話をするところもあるでしょう。</p> <p>そういう道東・道北にも波及する具体的なことを進めていただきたいというふうに思うわけでございます。</p> <p>(七) トータルプロデュースについて 開業にあたって「開業戦略推進会議」を設置しますけれども、各部会それぞれ協議内容もいろいろあるでしょう。それをきちんと熟知し、総合的に戦略を描いていくプロデューサーが居なければ、ばらばらの戦略を持ってしまって、交通整理もできなくなってしまうというふうに思います。総合的な判断も含めてデザインをするトータルプロデューサーはどなたがその任に担うのでしょうか。</p> <p>(七) 一再 トータルプロデュースについて ということは、開業戦略推進会議の会長が知事でございますね。この会議を中心に、総合的な取組を進めているということですから、トータルプロデューサーは知事だということで確認をさせていただいてよろしいですか。</p>	<p>(交通企画監) 開業に向けた取組についてでございますが、道では、新幹線の開業効果を最大限に高めますとともに、その効果を全道各地域に広く波及・拡大させる取組をオール北海道で推進するため、知事を会長といたしまして設置をいたしました官民による開業戦略推進会議に、気運醸成を図るための情報発信や二次交通に関する部会を設けまして、地域間、産業間の連携に向けたコーディネートや効果的な情報発信、あるいは、企業や地域の主体的な取組を促すための支援などといった取組を進めているところでございます。</p> <p>加えまして、道庁内でも、副知事をトップといたします推進会議におきまして、関連施策の効果的な推進に向けた様々な課題について関係部局や関係団体との連携・調整を図っているところでございまして、今後とも、開業戦略推進会議を中心に、新幹線効果が全道に広まっていくよう、各般の取組を総合的に進めてまいりたいと考えております。</p> <p>(交通企画監) お尋ねのトータルプロデューサーという件でございますけれども、知事を会長として設置をいたしました、官民による「開業戦略推進会議」、これを中心に様々な取組を行うこととしているところでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>(指摘)</p> <p>会長というのは名ばかりですか。本来であれば、この開業を大きな北海道観光の起爆剤としなければならないという大事な役目でございますから、そのためには交通はどうするのか、観光関連はどうしていくのか、様々なことをトータルに判断しなければならないんですよ。知事には無理でしょう。トータルプロデューサーは誰なんですか。いないんですか。各部会で勝手に決めてくれということなんですか。</p> <p>これは、推進会議の会長にお話しを聞かなければならない、知事にこのことを聞きたい、というふうに思いますので、取り扱いをよろしくお願ひしたいというふうに思います。</p> <p>二 JR北海道への関与について</p> <p>(一) JR北海道江差線における事故への対応について</p> <p>知事がJR北海道再生推進会議の委員に就任をいたしました。観光振興監が社外取締役役に就任いたしました。僅か数日後に、JRの貨物事故が起きたわけでございます。そして、これはまた、これから再生をしていこうというJR北海道に暗い陰を落としたわけでもあります。</p> <p>この事故に際しまして、知事は「再生推進会議」において安全確保の徹底に意見を述べると言われましたが、道としてどのような意見を述べる事になるのかお聞きします。</p> <p>また、観光振興監は社外取締役としてどのような対応をするのかお聞きします。</p> <p>(一) 一再 JR北海道への対応について</p> <p>事故調査への全面的な協力はもとより、速やかな再発防止策の実施、旅客や輸送への影響緩和などを強く申し入れたところ、というお話がございましたけれども、これは、これまでの認識や申し入れと同じ内容ではないかなというふうに思うわけでありまして、知事や観光振興監はこれまで道という立場でございましたけれども、今度は新たなステージの立場になるわけでございます。そこに身を置かれたわけですから、これまでとは違った立場でものを申すべきではないかというふうに思うわけでございます。そうでなければ、新たな任に就いた意味が全くないわけでございますから、今言ったような、今までと変わらない認識ではなくて、それぞれの立場が変わ</p>	<p>〔三戸部交通政策局長〕</p> <p>貨物列車脱線事故への今後の対応についてであります。鉄道輸送におきまして、列車脱線事故は決してあってはならないものであり、また、このたびの事故は、本道と本州を結ぶ大動脈とも言うべき重要路線であり、加えて、北海道新幹線開業に伴い経営分離される区間で発生したものでありますことから、道といたしましては、旅客、物流をはじめ様々な面での影響も大きく、極めて深刻な事態と認識しております。</p> <p>このため、道といたしましては、事故発生後速やかに、JR北海道及びJR貨物に対し、事故調査への全面的な協力はもとより、速やかな再発防止策の実施、旅客や輸送への影響緩和などを強く申し入れたところであります。</p> <p>今後におきましては、JR北海道再生推進会議におきまして、知事が委員の立場として、こうした認識や安全確保の徹底などについて強く発言していくほか、社外取締役におきましても、取締役会の場を通じまして、同様の趣旨で提言等を行っていくことになるものと考えております。</p> <p>〔三戸部交通政策局長〕</p> <p>道の対応についてのご質問であります。道といたしましては、広大な本道におきまして、鉄道は掛け替えのない重要な交通機関と認識をしております。これまでも重大な事故など、輸送に大きな影響が発生するおそれが生じるたびに、JR北海道に対し、申し入れや要請を行ってきたところであります。</p> <p>今後につきましては、委員ご指摘のとおり、JR北海道再生推進会議の委員として知事が就任したこと、また、社外取締役として道から就任したこと、こうしたことも踏まえまして、地域にとって必要な鉄道輸送が維持されますよう、それぞれの場を通じて、道民の視点、地域の立場に立って提言等を行っていくことになるものと考えております。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>ったということで、J R北海道への物言いができると思いますので、そこについての考えをお聞きしたいと思います。</p> <p>これまでも道民の視点や声を大事にしながら提言や申し入れをしてきたのだらうと、そうでないとは言えないですね。そのとおりでというふうに思います。それが今後どう変わっていくのかということをお聞きしているのです。今までとあまり変わっていないのだと、先ほど言ったように就任した意味が全くないわけです。私たちは逆に言うと、J R北海道の安全や、さらには安定した運行などを含めて、もっと強くJ R北海道に意見が反映できる立場になったのではないかと思っているわけでありますが、どうも今のお話を聞いていると、今までとさほど変わりが無いというのであれば、あまり就任した意味はないというふうに思うわけであります。少し期待外れに思うわけで、局長がお話しされてるのはそういうことだというふうに受け止めざるを得ないわけでございます。</p> <p>〔二〕ローカル線やタマネギ列車等の維持について</p> <p>当然のことながら、この間、J R北海道等との間でさまざまなやりとりをされたというふうに思います。とりわけ赤字ローカル線の問題、さらには、北見方面にとって大変大事な話ですけれども、タマネギ列車、今年は運行できるのだろうか、できないのだろうか、それによってトラックなどの陸送を使わなければだめなのか、さまざまなことがあるわけでございますけれども、今度は、そう言うことを求めてきた一方、経営に携わる立場になるわけです。この貨物列車を動かすとどれだけの赤字になるのか、赤字ローカル線は切った方がいいのではないか、その二つの側面を持つんです、お二人とも。そういうふうに思うわけでありますけれども、こういう問題についても道の意向をどのように反映されるのかお聞きします。</p> <p>今ほど交通企画監からお話がございましたけれども、タマネギ列車は今年のみだけ決まっただけなんです。来年以降はどうなるかさっぱり分からないと、これはまた地元にとっては不安です。ずっとこれから、しばらくの間、運行してもらえるとというわけではないのです。そうすると来年どうするのかと、これもまた大きな課題です、お二人にとっては。逆の立場、両面性を持つわけです。従って、これから、先ほども申し上げましたが、社外取締役、そして知事の安全に関わる関与、こういうのは注目をしていかなければならないというふうに思っております。よもや、今までよりも後退したものにはならないと</p>	<p>〔越前交通企画監〕</p> <p>鉄道の維持などについてでございますが、鉄道は、定時性、大量輸送に優れ、特に広域分散型の地域構造をもつ本道におきましては、地域の皆様の暮らしを支える移動手段でありますとともに、道内経済と産業を支える輸送機関として、掛け替えのない役割を担っておりまして、道といたしましては、地域において必要な鉄道網が今後とも維持されることが重要と認識をしております。</p> <p>こうした認識のもとで、道から就任した社外取締役、そして再生推進会議委員におきまして、道民の視点、地域の立場から提言等を行っていくことになると考えているところでございます。</p> <p>また、北見・北旭川間の臨時貨物列車につきましては、地元自治体、農業団体、通運事業者の皆様とともに、J R貨物と協議を重ねた結果、運行継続に向けた方向性が合意されたところでございまして、道といたしましては、引き続き、この路線が安定的に運行されるよう、関係者間の連携・調整に努めてまいりたいと考えてございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>いうふうに思います。しかし、先ほどお話があったように、どうもそれも、心もとない気もいたします。議会としても、今後、それらのことについて注視していかなければならないというふうに思うわけでございますけれども、これまでも言っているように、新たな責務をお二人は負うことになるわけでございまして、このことをどのようにお考えで、今後JR北海道との対応をしていくのかということについても、知事のお話をお聞きしなければならないというふうに思いますので、委員長のお取りはからいをお願いいたします。</p>	