

# 平成29年 1定 予算特別委員会 総合政策部審査 開催状況

開催年月日 平成29年3月17日

質問者 民進党・道民連合 高橋 亨 委員

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>一 JR北海道問題について</b></p> <p>昨日もJR北海道の問題について、様々なやり取りがありました。もうそろそろ、今日の新聞にあるように、選択肢はもうほとんどですね、道がこれから何をしようとするのかということに集約されてきているんだろうと思いますので、そういう意味からすると時間も含めて、かなり道の決断、知事の決断が本当に迫られているなと思っております。そういうことを含めながら、後ほど全体を通して、知事総括の話もさせてもらうかもしれませんが、まずはその前段に何点かお聞きをしたいと思っています。</p> <p><b>(一)道とJR北海道について</b></p> <p><b>1 これまでの道の取組について</b></p> <p><b>(1)「JR北海道再生推進会議」と道との関わりについて</b></p> <p>この間、JR北海道にはですね、JR北海道再生推進会議に高橋はるみ知事、そしてですね、社外取締役として観光振興監を派遣しておりました。</p> <p>このお二人のこの間のそれぞれの会議に関わってですね、JRの再生に関わる意見反映をしてきたのかをお聞きしたいと思います。</p> <p>JR北海道の問題はですね、30年前に遡ってですね、この間、やり取りをされていますけれども、少なくとも経営が大変になってきたのは、ここ数年という状況ではないかと思っております。その中で、今ほどお話がありましたけれども、知事と社外取締役の役目というのは非常に大きかったんじゃないかと思うんですね。</p>	<p><b>〔交通企画課長〕</b></p> <p>JR北海道再生推進会議等についてでございますが、道では、平成26年6月に、JR北海道からの要請を受けまして、知事がJR北海道再生推進会議の委員に、また、当時の観光振興監が社外取締役に就任したところでございます。</p> <p>再生推進会議におきましては、知事からは、「道内交通網の維持は不可欠であり、しわ寄せを地域や利用者には押しつけることはあってはならない」といった発言をしたところであり、再生推進会議の提言書には、「安易な路線の休廃止はあってはならず、地域の理解が欠かせない」といった内容が盛り込まれたところでございます。</p> <p>また、社外取締役ににつきましては、観光振興や地域振興の観点から、観光列車の運行や新幹線開業に向けた取組などについて、JRへの助言等を行ってきたところであります。</p> <p>現在、再生推進会議では、JRの経営改革に向けた取組などのフォローアップを行うためのモニタリング会議が年2回開催されておりまして、道としては、引き続き、JRに対して、道民の視点、地域の立場から、地域の実情を踏まえた慎重な対応を求めている考えでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>今ほど仰った程度のお話ではですね、再生推進会議に派遣したり、さらには社外取締役として派遣する意味があまりなかったとか、薄かった、逆に言うと道の関わりが薄かったのではないかと思うわけであります。</p> <p><b>(2) 会議体について</b> (欠)</p> <p><b>(3) サービスの縮小について</b> これまでJR北海道がですね、どちらかというサービス の縮小をずっとしてきました。赤字路線の廃止、復旧工 事への消極的姿勢、列車の減便、駅の廃止、観光列車 等の臨時列車の大幅削減、夜行列車の廃止、新車導入 の切り詰め、キオスクの廃止・縮小、車内販売の縮小、回 数券や各種割引の廃止等、これらは全て利用者へのサ ービスを犠牲にしたものばかりでありました。 道民の足、観光の要として、道の関わりは非常に薄か ったのかなと思っていますけれども、お聞きします。</p> <p>そういうふう求めてきたにしてもですね、結局、しわ 寄せは利用者のほうにしているのが現実ですし、これ から再生をしていくにしても、またですね、利用者の犠牲 の上に成り立っていくということが想定されてくるというこ とではですね、これからのJRの先々、これはもうまたですね 、今の状況が回復するのではなくて、静かなる死を迎え ていくような感じにですね、していかざるを得ないような、 そんな取組であってはいけないと思うわけです。</p> <p><b>(4) 鉄道の維持について</b> (欠)</p> <p><b>(5) 鉄道へのスタンスについて</b> これまでの鉄道の維持・確保に関する道の基本的なス タンスはどのようなものであったのかをお聞きしたいと思 います。</p>	<p><b>【交通企画課長】</b> JR北海道のサービスの見直しについてであります が、JR北海道においては、極めて厳しい経営状況を背景 として、利用の少ない駅や列車の運行体系の見直しな どを進めてきているところでありますが、こうした利用者 の負担を伴う業務の見直しを行うに当たりましては、JR が担っている公共交通機関としての役割や地域への影 響を十分に考慮することが必要と考えているところでご ざいます。 道といたしましては、これまで、様々な機会を通じて、 JRに対し、拙速な見直しを進めることなく、地域の方々 の理解を得るべく丁寧な説明を行うとともに、地域の 意見や実情を踏まえた慎重な対応を行うよう、強く求め てきているところでございます。</p> <p><b>【交通企画課長】</b> 鉄道網の維持についてであります。広大な本道に おいて、鉄道は道民の皆様の暮らしや産業経済を支え る公共交通機関として重要な役割を担っており、また、 人口減少が見込まれる本道におきまして、地域交通の 確保をはじめ、観光振興による交流人口の増大、さら には、農水産物などの物流の面からも、今後とも、重要 な役割を果たすことが求められているところでござい ます。 こうした認識のもと、本道における鉄道の維持・確保 に向けては、国による抜本的な支援とともに、地域の</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>昨日もですね、お話を聞いていると、これはワーキングチームが出された6つの方向性、これが道の一つの基本と言いますか、流れなのかなと聞こえております。</p> <p>そういう意味からすると、基本的なスタンスについてのお話をお聞きしましたけれども、表面上、お聞きをしますですね、耳に非常に心地よく聞こえるわけですが、しかし、現実の問題としては、昨日から話されている6つの方向性に集約していくと。そして、集約していてもですね、さらに現実的な問題になってくると、もっともっと、ドラスティックな改革がされていくということが、非常に不安としてですね、私達も感じるわけでございます。</p> <p><b>(6) 必要な取組について</b></p> <p>これまでですね、必要な検討ですけれども、道としてどのような取組をなされてきたのか、お聞きしたいと思います。</p> <p><b>(7) 専門家の配置について</b></p> <p>それぞれですね、取組のほうは進めてきたというお話がありましたけれども、結果的にはですね、前のHACの時もそうございました。結果的には、航空行政に関する専門家がですね、果たしてきちんといてですね、それに対応できたのかというには反省だったと思っています。</p> <p>今回のJRの問題についても、大変企画監には申し訳ないのですけれども、大変一生懸命やっていたというのは分かります。分かりますけれども、専門家として、この問題に対応してきたわけではないんですよ。行政マンでありますから。そういう意味からすると、道職員にJR、鉄道の専門家がないということが、大きな今回の取組にかかるネックなのではないでしょうか、いかがですか。</p>	<p>実情等を踏まえた実効性のある方策などが一体的に講じられる中で、関係者が連携しながら、持続的な鉄道網の維持とJR北海道の経営再生が図られていくことが必要と考えているところでございます。</p> <p><b>【交通企画課長】</b></p> <p>道の取組についてであります。JR北海道の事業範囲の見直しは、本道の公共交通ネットワーク全体に重大な影響を及ぼしかねない問題でありますことから、道としては、将来を見据えた鉄道網のあり方を早急に示す必要があると考え、昨年11月に「鉄道ネットワークワーキングチーム」を設置し、様々な観点からご議論をいただき、先般、検討結果が取りまとめられたところでございります。</p> <p>また、道では、これまで、JR北海道の持続的な経営の確立に向け、資金繰りの改善をはじめ、本道固有のコストや老朽化施設等の更新にかかる負担軽減などについて、国に対し、重ねて要請を行っているところでございます。</p> <p><b>【交通企画課長】</b></p> <p>道の体制についてでございますが、道では、昨年4月、交通企画課内に鉄道交通を担当するグループを新たに設置し、体制強化を図るとともに、効果的な業務分担により課全体でJR北海道の事業範囲の見直しへの対応などにあたってきているところであります。</p> <p>また、道におきましては、これまでも国土交通省鉄道局に職員を派遣してきており、現在も課内に複数の派遣経験職員を配置するなど、国の鉄道行政に携わった経験を積極的に道行政に活かしているところであり、引き続き、国の関係機関や有識者、交通事業者などの助言・協力などもいただきながら、道の交通行政の推進に努めてまいりたいと考えています。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>国のですね、鉄道局に派遣をして、その方がまた帰ってきて、また派遣をしてという繰り返しもあるようですし、そういう意味からすると、国全体の鉄道の行政と言いますか、そここのところについては、何年間かいて、それを蓄積してきて、またそれを逆に利用して、人脈も広げて、そういう情報を得るだとかということはあるかもしれませんが、肝心のですね、JR北海道のこのような感じのものについてですね、専門的な知識を有していると言いますか、より専門的と言った方が良いのでしょうか、その方々がいらっしゃるのでしょうか。逆に言うと、鉄道局に派遣するよりはJR北海道に派遣してですね、JR北海道の経営さらには運営の状況をつまびらやかにですね、掌握できるという、そういう方がいらっしゃると、またこれは少し、力強かったのかと思いますけれども、なかなかそういう状況にはなっていない。</p> <p>結局、JR北海道という一つの企業に対して、外からもを見ていかざるを得ない。先ほども言ったように、知事だとか観光振興監を派遣しても、たかだか2年かそこらで、その成果は、私はなかなか評価できなかったんじゃないかというふうに思っているわけでございまして、そういう意味からすると、今からでは全くもう遅すぎるわけでございますけれども、これは大きな企業と言いますか、北海道に1社しかない企業で、道の行政にも密接に関係のあるということでございますから、これを少し反省していただかなければならないのかなと思っているわけです。</p> <p><b>2 会議以外の連携について</b></p> <p><b>(1) DCについて</b></p> <p>さらに、行政としての関わりがどのようなことがあったのかということになると、何というか残念な気がします。</p> <p>例えば、新幹線開業の時のディスティネーション・キャンペーンですけれども、これは北海道に新幹線が第一歩を記したディスティネーション・キャンペーン、この時に手を挙げなかったんですよ。</p> <p>結果、記念すべきディスティネーション・キャンペーンは、青森県が主体となって、道南の地域を巻き込んだと。結果的にはですね、それ以降の道内全体にですね、このディスティネーション・キャンペーンの波及効果が全くなかったわけですよ。</p> <p>なぜ手を挙げなかったんですか。当時の観光振興監は言いました。「高橋さん、開業の翌年が大事なんです。開業は黙っていても人が来ます。翌年、これが一番大事なので、この時にディスティネーション・キャンペーンをきちんとやらせていただきます」と胸を叩きました。あ、そうかと。それじゃ、その時に何とかディスティネーション・</p>	<p><b>【交通企画課長】</b></p> <p>ディスティネーション・キャンペーンについてでございますが、JR各社と都道府県や観光関係者などが協働で実施するディスティネーション・キャンペーン、いわゆるDCは、誘客に大きな効果が期待できることから、北海道新幹線開業1周年となる平成29年の実施に向け、取り組んだところでございますが、結果として、不採択となったところであります。</p> <p>また、開業後の状況については、JR北海道によると、4月から1月までの北海道新幹線の利用者数は、前年の在来線の実績に比べ、約1.7倍となっているほか、平成28年度上半期の道南の入込客数は、対前年比116.2%と好調に推移し、その開業効果が道南地域全体に広がりを見せているところであります。</p> <p>道としては、これまで、新幹線の開業効果を最大限に高めるよう、大都市圏や東北での観光商談会や、積極的な誘客プロモーション、新幹線駅と道内各地を結ぶ2次交通の充実に取り組んできたところであり、新年度</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>キャンペーンが来るように頼みますよと話をしました。結果どうですか、今年は。ディスティネーション・キャンペーン、4月から6月まで。これは四国ですよ。、7月から9月まで。これは信州ですよ。北海道にこないんですよ。アフターディスティネーションもできない。何と言うんですかね、行政として、どういうお手伝いができたのかというのはですね、非常に残念ながら、これは道の取組の薄さをですね、指摘しなければならないと思いますけれども、そういう認識はおありなのかお聞きます。</p> <p>今、色々とお話がありましたけれどもですね、ディスティネーション・キャンペーンというのは、皆さんご存知のとおりですね、JR6社が全ての力を結集して、そこに観光客を呼び込むというキャンペーンなんですよ。</p> <p>今、言っているのは、お答えになったのは、通常のキャンペーンなんですよ。結果どうでしょうか、新幹線の搭乗率、3割ちよつとですよ。たしかに、来道客は増えているかもしれませんけれども、3割ちよつと。そんな状況でありますね。ディスティネーション・キャンペーンをやれば、これは結果論でしかないんですが、もっと多くの方々が来ていただいた、そして、もっと道央、道東、道北のほうにもですね、誘客できる、そういうことがあったのではないかという気がしております。</p> <p><b>(2) 必要な助言等について</b> (欠)</p> <p><b>(3) 災害対策について</b></p> <p>最近ではですね、非常に災害が多い状況が続いているわけでございますけれども、昨年の台風にしても、道は、激甚災害の指定を要請しまして、様々な復旧に関して国の優遇策が得られるようになりました。残念ながら、鉄道は激甚災害の指定にはならないということですね、昨年の台風をみても、橋梁で3か所、海岸線の鉄道網は12か所が駄目になってしまったと。これは全てですね、JR北海道が補修をしなければならないことでございます。</p> <p>そういうようなことも含めてですね、激甚災害である、ないは別にして、この間の様々な災害の集約は日高線ではないかという気がしているわけですが、いずれにしてもですね、この激甚災害の指定、これは制度ですから、そういうようなこともですね、国に、この激甚災害指定の緩和も含めてですね、お願いをするだとか、様々な取組、側面支援をすべきではないかと思いますが、いかがでしょうか。</p>	<p>におきましては、こうした取組に加え、JR東日本管轄の約1,200駅に、誘客促進に向けたポスターやパンフレットを備え、宣伝誘致活動に活用していただくほか、新幹線の開業効果が全道に及ぶよう、観光振興機構との連携の下、JR北海道やJR東日本、航空会社などと共同して、新幹線や地方空港を組み合わせた旅行商品化の促進などを実施してまいることとしております。</p> <p><b>【交通政策局長】</b></p> <p>災害対策についてでございますが、昨年8月からの一連の台風災害によりまして、JR北海道は、複数の橋梁が流出するなど、大きな被害を受けたところでございます。</p> <p>公共土木施設や農地等に甚大な被害が生じた場合には、激甚災害法に基づき、災害復旧事業に係る補助率の嵩上げなどが措置されているものの、鉄道施設については、本制度の対象外となっていることから、道といたしましては、昨年9月、国に対して、激甚災害の指定を踏まえた特例的な支援について要請を行いまして、JR北海道の復旧費用に対し、負担軽減措置が講じられたところでございます。</p> <p>道といたしましては、今後とも国の制度改正の動向等を見極めながら必要な対応を行ってまいろ考えでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>今お話がありましたけれども、そうは言ってもですね、なかなか激甚災害に匹敵するような復旧の支援が得られたわけではないと思うんですね。</p> <p><b>(4) JR民営化について</b> (欠)</p> <p><b>(5) 民間会社JR北海道について</b> これはどうしてもですね、民間企業とJR北海道が。そういうことも含めてですね、どちらかというと、道のほうも民間企業だということの意識が非常に強いのではないかと思いますけれども、どうでしょうか。</p> <p><b>(二) 道の支援について</b> <b>1 道の行動について</b> <b>(1) 今後の動きについて</b> (欠)</p> <p><b>(2) いろいろな可能性について</b> この間ですね、道が話されておりました鉄路の維持に向けた、いろいろな可能性ということで、お話いただけますけれども、その考え方を示していただきたいと思えます。</p> <p><b>(3) 可能性の排除について</b> (欠)</p>	<p><b>【交通政策局長】</b> JR北海道の位置づけというおたずねでございました。鉄道は、北海道の歴史の中で、人々の移動や物資輸送を担い、本道の発展に大切な役割を果たしてきており、今日においても、道民の皆様暮らしや産業経済を支える重要な公共交通機関であると認識をさせていただきます。</p> <p>また、人口減少が見込まれる本道におきましては、鉄道は地域交通の確保をはじめ、観光振興による交流人口の増大や、農水産物などの物流の面からも一層、重要な役割を果たすことが期待をされてございます。</p> <p>道といたしましては、JR北海道が本道の公共交通ネットワークを形成する公共交通機関として、今後とも安定した経営のもと、鉄道事業を担っていくことができるよう、取り組んでまいりたいと考えてございます。</p> <p><b>【交通企画課長】</b> 路線維持に向けた方策についてであります。持続的な鉄道網の維持を図っていくためには、国の抜本的な支援とともに、地域においても、それぞれの実情や鉄道路線の特性に応じた実効性のある方策を見い出していくことが必要であり、ワーキングチームの報告においても、駅の魅力や利便性の維持向上のほか、観光施策と連携した鉄道利用の促進など、利用促進策が例示されているところでございます。</p> <p>道といたしましては、今後、地域における検討や協議に参画する中で、関係自治体の皆様と連携しながら、JR北海道の提案や線区の特長などを踏まえた方策など、あらゆる可能性について検討を進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><b>(4) 道の鉄路維持の考え方について</b> (欠)</p> <p><b>(5) 地域創生とまちづくりについて</b> 各種交通網と鉄路の関わりについて、さらには地域創生とまちづくりも含めた関わりについて、どのようにお考えかお聞きします。</p> <p>お答えを聞いていると非常に頼もしくも聞こえるんですが、しかし先ほど言ったように、一方ではワーキングチームの6つの基本を堅持していきたいということもあって、これはどっちが本音なのか、さっぱり分からないという状況です。</p> <p><b>(6) 上下分離方式の検討について</b> 上下分離方式についても、これはワーキングチームが言っていますけれども、少なくとも再生推進会議で自治体に負担を求める上下分離方式、これをそのまま道もワーキングチームも受け止めて、自治体の負担をこれ以上強いるわけにはいかないから、上下分離方式は駄目だといっていますけれども、上下分離方式は、様々な手法があります。その様々な手法について検討はなされたのかお聞きしたいと思います。</p> <p>おっしゃる通りですね。今まで検討されてなかったかもしれないけれども、これからあらゆる可能性について、上下分離方式も含めて検討していただきたいと思っております。</p>	<p><b>【交通企画課長】</b> 鉄道網の役割等についてでございますが、本道における鉄道網のあり方を検討する上では、高速道路網やバス、航空ネットワークなど、他の交通モードとの連携、補完、代替などの役割分担についても留意する必要があることから、引き続き、地域公共交通検討会議や地域において、議論を深めてまいる考えでございます。</p> <p>また、人口減少が見込まれる本道において、鉄道は、地域交通の確保をはじめ、観光振興による交流人口の増大や、農水産物などの物流、さらには、駅を中心としたまちづくりといった面からも重要な役割を果たすことが求められると考えており、道としては、こうした認識のもと、今後ともJR北海道が本道の交通ネットワークを形成する重要な公共交通機関としての役割を果たしていくことができるよう、取り組んでまいる考えでございます。</p> <p><b>【交通企画課長】</b> 上下分離方式についてであります。道では、鉄道ワーキングチームでの検討の中でJR北海道と上下分離方式を導入している他府県の第3セクター等との間で、路線の長さや、所在地の人口密度、市町村の財政状況など、鉄道事業が置かれている事業環境の比較を行ったところでございます。</p> <p>その結果、厳しい事業環境にある本道におきましては、財政状況の厳しい道や市町村が鉄道施設を保有し、運行を継続的に担っていくことは現実的に難しいとの考えに至ったところでございますが、道といたしましては、引き続き、あらゆる可能性について検討していく必要があると考えているところでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>(三) 国の支援について</b>  <b>1 国へのアプローチについて</b>  <b>(1) 国の対応について</b></p> <p>さて、この問題については国も関心を示しておりまして、総理大臣も発言をしております。「北海道の皆さんにとってJRは大切な足であることも十分に認識しながら考えたい。国としても鉄道の存続を支える取組に対し必要な支援をする」というのが総理の発言です。さらには、「金利7%という根本的な所にさわりずにやるのは無理がある」という財務大臣のお話があります。一方、「基本的にはJR北海道の経営努力で対処するものだ」という石井国土交通相の発言がございますけれども、これらについての見解をお聞きしたいと思います。</p> <p>それぞれの立場は良いんですけれども、勝手なことを喋られても困るわけですし、やはり国として、内閣ですから、統一的にどうしようかということ、意思統一をして、私達の方にも向かっていただかなければ困るいうふうに思っておりますので、そういうことも含めて、これからの国への要請等について、知事行ったようでございますけれども、けんもほろろみたいな感じで帰ってこられたのかなという気がいたします。政府にとっても、政治の立場にとっても、そういうような返答でしたし、今日の新聞見ているもそういう状況だというふうに思っています。さらには、道議会の議論を含めてですね、どうしていくのかということも含めて、大変な状況にあるということは認識していただきたいと思えます。</p> <p><b>(2) 北海道開発予算の運用について</b></p> <p>さて、鉄道に関しては様々な対応ができる方策があるのではないかと。北海道開発予算については、道路を中心としますけれども、この予算を鉄道にも運用できるような仕組みなどの検討はどうでしょうか。</p> <p>様々な取組といいますか、それを否定をしないのであれば、様々な検討をしていって、今のJR北海道、鉄道をどう守っていくかということ、あきらめずに検討していただきたい。可能性があれば、そこを少しの可能性でも追求していただきたいというふうに思うわけでありませう。</p>	<p><b>【交通企画監】</b></p> <p>総理大臣等の発言などについてでございますが、この度の国会における安倍総理や関係の皆様のご発言は、JR北海道の経営が、利用者の減少や経営安定基金の運用益の長期低迷などにより、極めて厳しい状況に置かれているという認識のもと、JRの経営努力や、国の支援の必要性について、それぞれのお立場からお考えを述べられたものと受け止めてございます。</p> <p><b>【交通企画課長】</b></p> <p>北海道開発予算についてでございますが、JR北海道においては、鉄道施設の老朽化が進行しており、今後施設の更新や維持・修繕等に多額の資金が見込まれているところでございます。</p> <p>老朽施設等につきましては、これまでJRによる計画的な更新がなされないまま現在の状況に至った経緯などを踏まえると、これらの経費について、安易に自治体に負担を求めることは、現実的に難しいと考えておりまして、今後、こうした観点から、国に対し政策的な対応を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><b>(3) 鉄道に関わる法律について</b></p> <p>鉄道に関わる各種の法律があります。</p> <p>とりわけ交通政策基本法、この第2条には「交通に対する基本的な需要が適切に満たされること」ということが書いてあります。第3条「地域の活性化、活力の向上に寄与するものとなるようその機能の確保及び向上が図られること」、第4条「交通による環境への負荷の低減」、第16条「日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保」、第18条「交通の利便性の向上、定時制の確保、速達性の向上」、第21条「運輸事業その他交通に関する事業の健全な発展」、第22条「大規模災害が発生した場合における交通機能の低下の抑制及び迅速な回復に必要な施策」、第23条「鉄道及び船舶による貨物輸送への転換」、第31条「国民の立場に立った施策実施のための措置」などが記載されています。こういう法律があります。この法律がきちっと実行されれば、これは今はされていないんですよ。このことを求めていくということも大事でしょうし、さらには「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」、これはどちらかというと、鉄道が維持ができなくなった場合の対応について書かれているわけですけども、いずれにしても、バス転換に矮小化されることなく現状を見直す必要があると思っています。様々な法律をどう利用するかということも大事だと思いますけれども、そのお考えをお聞きます。</p> <p>まさしくですね、もう狭められています。結論はどのように導かれて行くのか、知事の判断が求められる。それも時間も、そんなに長くはない。単純に考えていけば、JR北海道の運営に関わっては、3年先になると経営が行き詰まってしまうということですから、3年間あるというふうに思っているかもしれませんが、そうはならないと思います。早め早めの対応が必要だとすればですね、少なくとも、これから行われる知事総括がどのような形になっていくのかというのは、大きな意味合いを持つと思いますので、この間の議論をですね、知事に伝えて、良い方向で北海道としての住民に不安のないような方策に持って行けるような結論に結びつけていただきたいことを、再度、知事にお聞きしたいと思いますので、知事総括もよろしくお願います。</p>	<p><b>【交通企画監】</b></p> <p>国の施策等についてでございますが、持続的な鉄道網の維持に向けては、国の抜本的な支援とともに、地域の実情等を踏まえた実効性のある方策について、道や国の参画のもと、地域における検討や協議を進めていくことが必要と考えてございます。</p> <p>国におきましては、地域公共交通活性化法などに基つき、まちづくりと連動した公共交通ネットワークの再構築に向けた取組に対し、支援を行ってきているところでありますが、道といたしましては、これまででも国の施策に関して、本道の実情を踏まえた運用が図られるよう、様々な機会を通じて、国に申し入れてきているところでございまして、今後とも、必要に応じて適切に対応してまいります。</p>