

## 第5回 まちづくり常任委員会会議録

令和元年6月20日(木)

委員会 議室

### ○会議日程

- 1 開会宣告(15時40分)
- 2 調査事項
  - (1) 住民生活課所管
    - ① JR北海道単独維持困難線区に対する地域支援について
    - ② 沿岸バス豊富幌延線 単独運行路線化について
- 3 その他
- 4 閉会宣告(16時04分)

### ○出席委員(8名)

委員長	2番	斎賀弘孝
副委員長	6番	吉原哲男
委員	1番	富樫直敏
委員	3番	植村敦
委員	4番	無量谷隆
委員	5番	岡本則夫
委員	7番	西澤裕之
委員	8番	高橋秀之

### ○出席説明員

町長	野々村仁
副町長	岩川実樹
総務財政課課長	藤井和之
生活住民課長	早坂敦
住民生活G主幹	山下智昭

### ○議会事務局出席者

事務局長	藤田秀紀
事務局主事	満保希来

齋賀委員長

ただいまより、第5回のまちづくり常任委員会を開会します。

さっそく、調査事項に入りたいと思います。

本日の調査事項は、住民生活課所管、1つ目としてJ R北海道単独維持困難線区に対する地域支援についてであります。

これについて、説明を求めたいと思います。

早坂住民生活課長

それでは、住民生活課から、J R北海道単独維持困難線区に対する地域支援についてご説明させていただきます。

概要につきましては、先の議会本会議における行政報告でお伝えしておりますので、この常任委員会ではより具体的な説明をさせていただきたいと思います。

まず初めに、1番の最近の新聞報道内容についてですが、6月14日に北海道が行った補正予算に関する報道機関への説明の中で、J R北海道への支援としての予算額が公表され、6月15日の新聞各紙に内容が掲載されました。

北海道新聞では、道補正予算案で、J R単独維持困難8区間利用促進などに2億円を計上、緊急的かつ臨時的な地域独自支援を行なうものとされ、地元市町村がうち3割にあたる6,000万円を負担することとなり、各区間ごとの負担額が掲載されたところです。また、このことに関して、地元自治体も負担に同意した旨、併せて掲載されております。その他、読売、朝日、毎日新聞にも同様の記事が掲載されているというような状況でございます。

次に北海道としての対応です。

平成28年にJ R北海道から単独では維持困難な線区の公表がなされ、その中で、宗谷線、名寄稚内間についてですが、鉄道事業者と地域が一体となって鉄道を持続的に維持する仕組みを構築する線区、いわゆる黄色8線区のうちの1線区として公表されました。

これに対しまして北海道は、鉄道ネットワーク・ワーキングチームの設置や北海道交通政策総合指針を策定するなどの取組を進めてきましたが、このたび、J R北海道に対する緊急的かつ臨時的な支援を行なうことを黄色8線区の各協議会に提案し、関係自治体の合意形成がなされたところであります。

支援の内容ですが、J Rの赤字補てんということではなく、維持困難8線区において実施する定時性や利便性、快適性の向上など利用促進に資する設備投資に対して行われるものとなっております。観光列車の運行を始めとして、様々な取組に対する支援というような内容となっております。

支援規模、期間としましては、年間2億円の2年間を予定。

負担割合は北海道が7割の1億4,000万円で、沿線市町村が3割の6,000万円となっております。この金額を元に、北海道が関係する沿線市町村の人口、財政力指数等で線区別負担額を算出しており、それが資料裏面の線区別負担額という表の金額になります。これにより、宗谷線につきましては790万円負担ということになりました。

次に宗谷本線活性化推進協議会の対応についてですが、5月17日に北海道からJ R北海道に対する緊急的かつ臨時的支援の要請を受け、5月20日に協議会総会の席で関係す

る構成団体全 26 市町村が地域負担を了承しております。各市町村負担方法につきましては、構成団体全てが一体となって宗谷線を維持するため、全団体が負担する仕組みとなっており、まず、全市町村均等負担額として各 1 万円の負担。次に全体の 790 万円から均等負担分を引いた額の 2 割、つまり 125 万 8,000 円を黄線区対象外の士別以南の市町村で負担。最後に残った 611 万 2,000 円を名寄以北の市町村で負担する仕組みとなっています。その結果、幌延町の負担額は 86 万 1,000 円ということになりました。

なお、他の市町村の負担額につきましては、公表する立場にありませんので差し控えますが、名寄以北の市町村で負担する平均額が大体 87 万円程度になりますので、幌延町の負担額はおよそ平均に近い金額だといえると思います。

なお、今回の支援に関しましては、現在、開会中であります北海道議会において、審議中である補正予算の議決を待って、各自治体でそれぞれ補正予算に計上する旨、申し合わせておりますので、本町においても 9 月定例会における補正予算に計上を予定しております。

ただ、当初予算に計上しております協議会への負担金 2 万円のうち 1 万円を、この支援に充てるということですので、実際の追加補正予算計上額は 86 万 1,000 円になる予定です。また、この支援に係る負担金は宗谷本線活性化推進協議会を経由して北海道へ拠出し、北海道から J R 北海道へ交付されるような流れになります。

繰り返しになりますが、今回の支援額に関しましてはまだ決定事項ではありません。先ほども申し上げました北海道における補正予算が議決するまでは、未だ確定していないというようなことをご了承いただきたいと思います。

以上で、J R 北海道単独維持困難線区に対する地域支援についての説明を終わります。

斎賀委員長

その名寄以北の町村って、これ全部で何町村あるんですか。

早坂住民生活課長

7 市町村です。沿線ですね。

斎賀委員長

そしてあともう 1 点は、負担額それぞれ決まったんだけど、これで何処もみんなが一致していれば、今までどおりのダイヤで、停まってる駅は停まるということで考えて話してるんですよね。

早坂住民生活課長

はい、そのとおりです。

斎賀委員長

それでは、委員の皆さんから意見を伺いたいと思います。

西澤委員

協議会の決定ということで、私も J R がなくなっていいとは思っていませんし、J R の運行継続のために支援するというには賛成をしているのであれなんですけど、今、委員長のほうから名寄以北で 7 市町村だったんですけど、士別以南で何市町村でしょうか。

早坂住民生活課長

沿線ということで、5市町ということになります。ちなみに、士別、剣淵、和寒、比布、旭川ということでございます。

西澤委員

このペーパーのですね、今見ている所の市町村負担の考え方という所で、まず均衡割50%、人口割25%、財政割25%というのがあります。これは8線区の負担割のための算出方法でしょうか。

早坂住民生活課長

そのとおりでございます。

こちらに関しましてはですね、北海道が黄色8線区それぞれの沿線市町村の負担割を出すための試算等のための計算方式といいたいでしょうか、北海道のほうで試算した時のものということをご理解いただきたいと思っております。

西澤委員

次に、宗谷沿線の士別以南5市町と名寄以北7市町村のこの負担割の、この違いというものも説明をお願いします。

早坂住民生活課長

直接的にですね、基本的にはやはり黄色線区対象ということで、名寄以北の7市町村で本来負担すべきということで、北海道のほうからも試算が出てきているというようなところなんですけれども、結果的に宗谷本線活性化推進協議会の中では関係する団体で、全てである程度応分の負担をしましょうというようなお話の流れになっておりますので、負担割合として大体そのへんが妥当だろうというようなところで、関係する所はメインで8割、それ以外の所が2割。また、沿線ではない所も、それぞれ少額ではありますけれども、負担をしていただくというようなことで決定したというようなことでございます。

西澤委員

町民の方に聞かれたときのこの2割と8割の負担ということでいうと、士別以南は本来は負担することはないけれども、宗谷沿線を考えると、負担していただいたというような表現で間違いないんでしょうか。

早坂住民生活課長

一応、そのような形で大丈夫だと思います。

ただですね、先ほども申し上げましたけど、まだこちら決定事項ではないということだけは、ちょっとご理解いただきたいと思っております。北海道の議決というのが、おそらく来月の中過ぎにならないと議決されないということもありますので、そのあたりだけちょっとご理解いただきたいなと思っております。

植村委員

負担割合は分かったんですけども、限定付きで2年間ということなんです。これ、2年間経過した後、いろんな対策を、利用活性化するための対策のために使うということで私達は理解しているんですけども、その後やっぱり検証して、更に、ということになっていくんでしょうか。2年間でこの路線の負担、自治体の負担っていうのは終わりということなんですか。

早坂住民生活課長

基本的には、まずはこの2年限定ということですよ。

この2年の中でですね、今事業のほうでもアクションプラン等作成させとりますので、これに基づきまして、まずはこの活性化を図っていこうというようなこととございます。

基本的に、赤字まで補てんするということになりますと、こんな負担では全然話しにならないというようなこともありまして、単純にですね、この金額がもとになって何かを計算するというようなことはないということは、北海道でもそれは明言しておりますので、この2年間をもって今後どうしていくかということと議論していく、という形になるかと思っております。

#### 植村委員

事業促進というのは確かに大切なことなんですけど、本来のJRの赤字部分というのは、おそらく私は埋まっていけないんだろうなと。今回の賃上げも含めて、いろんな構想で改善策をJR出してますけども、なかなか埋まっていけないのかなと。おそらく新幹線の赤字もこれに被って、現在のやつに被って出てくるのかなというふうな気がしてるんで。

どこまで我々が支援策でやっていくのかなという、努力はするけれども、結果としてどんなことになるのかなという不安は、町民にしても持っているんでないかなと思うんですよ。このへんの見通しっていうのは何か聞いてますか。

#### 山下生活環境グループ主幹

今回の2億円の、総額2億円の負担というのは、あくまで国の支援を要求していくために、全道一体的に取り組んでいるという姿勢をアピールするというのを、北海道知事も6月14日に申しております、この黄色線区の赤字だけで100数十億というふうに言われておまして、あとはどれだけ国が法律上の、時限的な2年間というのもございますので、それ以降というのが法律改正を伴って、いかにJR北海道、鉄道事業者への支援を国に要請していくか。全道的に要請していくかというために、最低限の部分の地域の支援ということでの2億円でしたので、その後はその法律改正に向けて北海道も今後動いていくということですので、その支援を引き出すための2億円というふうにご理解してございます。

#### 岡本委員

私は宗谷線の存続自体、守る守らないっていう自体が、我々の考えるところではないんじゃないかって気がして、こういう話が持ち上がった時点で個人的無くせばいいんじゃないかっていう考え方で、今もその考えは変わってないんです。

これだけのものをみんなで分けて負担して、メリットがあるのかどうか。幌延は金あるから何ぼでも出すんだみたいな形じゃなくて、やはり幌延町民の税金という場合には、デメリットが多い。ただデメリットだけに金を出してきているのかってう、やっぱり町民何かお金、予算上げて使うとなったら、まずメリットがあるかないかだと思うんですよ。

これは国の施策の中でもって、JRにした時に赤字覚悟の上で存続しないということが言われてたの、国はそれを押し切って北海道にぶん投げたんだからさ。そういう形の中で、例えばだよ、自助努力するんであったら、幌延町の駅が無人化になった時に、幌延はデメリットが多いのかメリットが多いのかってなった時に、どう判断していくのか。そこでもって年間に、例えば1,000万円の削減ができるんだよっていったら、お金、こんな80万円云々言う前に努力出来るはずなんだよね。

それを、JR自体が、もう自治体にやってもらいたいな、そういう形へ進んでいるんじゃないかっていう気がするんですよ。今のJR北海道の社長か。ですから、そのへんで私はこんなものに金出す必要ないんでないかと。

じゃあ、幌延金出さなかったら、他の町村がその分担金を持ってやるんだってなるのかさ。強制的に取るのかさ。おそらくこういう会議に町長も何回か呼ばれて、まだ決定のしない会議に行ってると思うんだけど、それぐらいのこと言ってやっても良いんじゃないかと思うんだけどね、私は。金出す前に。私は、これを賛成してしまったら、ずうっと尾ひれが付いて、これから先ずうっとなると思うんですよ。

同じ宗谷振興局の中でもって、稚内市が打撃被る、利尻が、礼文が打撃被るのは分かりますよ。そういうもののメリットがある所には、その分の負担をかけるっていうのはまだ分かるんだけど、今言われたように人口だとか、町の予算の中、お金の中だとか、いろんなこと言われてますけども、そのへんのことで私はこんなものに金出す必要がないという考え方だから。

これからも、そうでなかったらいろんなもの出てきた時に、みんな自治体にお願いしてやろうという。そんなことにはならないんじゃないかなという気がするんだけど。

野々村町長

岡本則夫さんのご意見もごもつともで、それを、この8線区全てが同じような意見も、ずっとこの2年ほどやってきてます。

黙って、これが良い、OK、OKみたいな話になってるわけではなくて、そもそも論です。そもそも論があってずっと進まなかったやつを、この鉄道法という法律が改正されるこの時点で、どうやったら国にこの姿勢を見せるかということが、この2年間の中にあるんで、皆さんで腹痛いけれども分担してこの2年間、法律変わった時に我々がこの鉄道というのは大事なものだということで、国の支援を大きくいただき、そこが法律変わらないとならない。

昔の国鉄法、それが今、今まで生産事業団であったその事業がちょうど31年で切れるのかな、それを目途に、今後は国としてどうあるべきかっていうことも一緒になって、北海道と一緒に話をしていこうということで、改正になる前に、これが抜けたわ、やめたわってなって線が無くなってしまってから、国はこういうふうにしましたって手を挙げて復活するっていう話しにはならないということで、みんな断腸の思いで8線区全部、全道8線区の全部が、これは了承したということでもあります。

個人的にいろんな思いは、今協議会の中で話していても、そもそも論しゃべれば、いくらでも、一日中しゃべっているだけの議論はしています。これはもう、岡本則夫さんだけではないです。喜んでみんな賛成したわけじゃなくて、ここに少しは扉を開けて、我々の要望を国に持っていこうということ、協議会の中で決めたということ。

まだ我々の所では、先ほど逆の立場で思われてるかもしれないけど、我々の駅はまだ有人で、2人ここに住んでくれて、ちゃんと所得も払っていただいている。我々の駅としては、それぞれまだ幸せなほうで、ほとんど無人であろうともなかろうとも、こういう割合で負荷がかかっていること自体を考えると、メリット、デメリットっていえば、もつともつとそれぞれの考え方があるんだろうなと思ってます。それは有人だからとかそこじゃなくて、

やはりこの沿線で力を合せないとこの線はもたないということを協議会で決めて、それならこの2年間、限定的に応援していこうと。そして、法律を早く変えてもらって、国の施策に盛り込んでもらえるような方向で要請をしていこうということが、今回のこの、皆さんの決めた中身です。

齋賀委員長

他に発言、ありませんか。

(「ありません」の声あり)

また、新しい情報が入り次第、委員会にお知らせしてほしいと思いますので、この件については、JRについてはこれで閉じたいと思います。

続きまして2番目、沿岸バス豊富幌延線単独運行路線化についての説明を求めたいと思います。

早坂住民生活課長

それでは2点目、沿岸バスが運行を予定している幌延豊富間の単独運行路線化についてご説明します。

3月13日のまちづくり常任委員会でご説明させていただいておりましたが、幌延豊富間の沿岸バス運行経路につきましては、輸送密度低下等により、令和元年10月以降、補助路線不適合となるため、豊富留萌線と幌延留萌線を国の補助基準に適合させるべく1路線に統合再編し、加えて、市町村単独路線である豊富羽幌線も含めて、豊富幌延間を廃止したい旨の提案があったということでございます。

それらに対し、関係する豊富町とも協議を進め、豊富と幌延間の路線の全ては両町の負担を元に継続運行で維持をしていくことというようなことで、3月20日には正式に豊富町との連名で沿岸バスに対し要望書を提出し、4月から1年間の乗降数調査等を行なうことで利用実態の把握に努めながら、今後も検討、継続協議をすることで進めてきました。

しかしながら、その後の動きといたしまして、5月7日に沿岸バスからの要請により、本年9月決算分、いわゆる現在運行している年度分についても輸送密度の確保がなかなか難しいと、できない可能性が高いというようなことが判明したというような説明があり、路線の再編時期を1カ月前倒し、9月からにしたいというような旨の要請がありました。

また、その後6月12日に再度、沿岸バスから路線の再編時期を更に1カ月前倒しして、8月からにしたいという旨の要請がありました。この再要請に関しましては、実際に実績が出てきた4月以降の輸送量について、天塩高校生の通学が著しく減少したことなどが要因だというような説明がありました。

町といたしましても補助基準適合路線に該当しなくなるというようなことに関しましては、沿線自治体の補助金増額が必至ということになりますし、単独運行路線化を早めるダイヤ改正については了承せざるを得ないのかなというようなことから、やむなしということで、前倒しの提案に同意しましたので、議会の皆様にもご報告させていただくものです。

なお、費用負担の関係なんですけど、当初の予定ですとこちらの決算後ということになりますので、令和2年度からの予算から影響が出るというような説明をさせていただいておりましたが、結局2カ月前倒しという形になりましたので、この分につきましては当年度での費用負担が発生することとなります。

ただ、前倒しした分、本年9月決算分も2カ月分減算される部分がありますので、この減算分と新たな費用負担分がどの程度の金額になるのかによって、今年度の負担額が確定するというような流れになろうかと思います。

この負担額につきましては、まだ沿岸バスのほうから詳細な提示がありませんので、具体的なお話はできませんが、幌延町に関する今年度負担分は、そう変わらないのではないかというニュアンスのお話はいただけているというような状況でございます。

以上で沿岸バス豊富幌延線単独運行路線化についての説明を終わります。

斎賀委員長

ただいまの説明について、皆さんから意見を伺います。

(「ありません」の声あり)

ないようですので、単独運行路線化についてはこれで閉じたいと思います。

その他、ありますか。

(「なし」の声あり)

それでは、以上を持ちまして5回まちづくり常任委員会の調査事項全てを終わります。

閉じたいと思います。

(16時04分 閉 会)

以上、相違ないことを証するため署名する。

委員長 齋賀弘孝

以上、記録する。

主事 満保希来