

平成十七年六月十六日(木曜日)  
午前十時開会

本日の会議に付した案件  
政府参考人の出席要求に関する件

農山漁村滞在型余暇活動のための基盤整備の促進に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

**紙智子** 日本共産党の紙智子でございます。

この農山漁村滞在型余暇活動のための基盤整備の促進のこの法案の改正案につきましては、農村の景観や地域の資源を生かしたグリーンツーリズム推進と農業の生産の振興、地域振興につながることを期待をし、これは賛成するものです。

ただ、この現状の指標をひとつ見てみますと登録民泊業者数は、一九九七年度に八百六十二軒を最高にして、年々減少して二〇〇三年度末五百五軒とついに減っています。農水省も過疎化による農村の体制の弱体化を指摘しているわけですね。グリーンツーリズムを推進するにしても、やはりこの前提となる農村の疲弊をどう食い止めるかという問題、これに向き合わせるを得ないというところがあるわけです。

今日は、一つの例としてですけども、北海道の北見市から池田町にかけて、オホーツク圏から十勝圏につながっている全長百四十キロの鉄路、北海道は高厚鉄道、ふるさと銀河線といふふうに言われていますけれども、この廃止の問題について取り上げながら、問題提起的な質問をしたいというふうに思います。

それで、この路線は、かつて国鉄合理化の中で廃止の対象となつたわけですけども、生活の路線としてどうしてもこれは必要だと、不可欠といふことで、地元の強い要望で北海道と沿線の一市六町が第三セクターをつくって、一九八九年から運行してきたんですね。当初からこれ赤字路線であるといふことは分かっていたわけですけども、その上でやはり道や町から基金、資金ですね、転換交付金などで基金をつくってこの運営に乗り出したわけです。しかし、超低金利政策の下で当初予定していた運用益が得られないと、それから乗客数も減少すると、経営も困難になるといふことで、存続を求め多くの運動があつたんですけども、今年四月に廃止届が提出をされました。

そこで、国土交通省にまずお聞きしたいんですけども、六月の十日に北見で開かれたふるさと銀河線の代替交通機関を検討する協議会での座長の北海道運輸局長の発言内容について、これの代替の交通機関についての発言がされているんですけども、そのほかに銀河線についてどのような発言が行われたのか、まずお

答を願いたいと思います。端的にお願ひします。

**政府参考人(杉山重吉)**

先生からただいまお話がございましたように、ふるさと銀河鉄道、ちほく高厚鉄道でございますが、本年の四月二十一日に鉄道事業の廃止の届出がなされました。六月の十日には代替交通機関を確保するための……

**紙智子** 端的にお願ひします。

**政府参考人(杉山重吉)** はい。

ふるさと銀河線代替交通確保協議会が開催されたところでございます……

**委員長(中山義隆)**

時間がありませんから、聞いたことに答えてください。

**政府参考人(杉山重吉)** はい。

それで、この協議会での北海道局長の発言の内容でございますが、二点ございまして、一点目は、鉄道の廃止という法律的な手続も進んでいるので、十か月後に住民の皆様方に公共交通機関の足がしっかり確保されるように皆様と一緒に努力をしていきたい。いずれにしても、今日の意見によると、バス輸送を中心に検討していくといふことで本協議会を今後進めていきたい。

それから二点目といたしまして、北海道運輸局では六月の頭に意見聴取を行ったが、この中で、一部の方から鉄道としての存続の取組をしたいといふ話があつた。運輸局の立場としては、鉄道運行も一概に否定するものではないが、十

か月という非常に短い期間の中で今後の検討を進める必要がある。その場合、そういう中で鉄道運行についての計画の具体化をしていくためには、新規の事業者とちほく高厚鉄道さんとの具体的な話し合いが必要であり、事業の許可を取るためには具体的な詰めが必要。そういう意味では、鉄道運行も否定はしないが、この協議会では当面はバスの運行といふことで話を進めたい。

このよつな発言をいたしました。

**紙智子** 確認しますけれども、つまり、その線路を残すといふことでもし手を挙げた場合には、運輸局としてはそれに対応するといふことも選択肢としては否定しないといふことだったわけですね、それよろしいですか。

**政府参考人(杉山重吉)** 今申し上げましたように、鉄道による存続を排除しないといふことでございますが、趣旨は、その鉄道の存続につきましては、既にこの銀河鉄道からは廃止の届出が出されているわけでございますので、またこの廃止につきましては、過去二年間、北海道を中心に行つた沿線の市町村、関係者、二年間の議論を踏まえまして、非常に困難な側面があるのではないかとと思われる次第でございますが、今後新たな事業者から鉄道事業の許可申請が出てきた場合には、その段階で鉄道事業法の手続として議論が開始されるものと理解しております。

**紙智子** 非常に重要な発言だったといふ

うに思っんですね。

それで、届けが出されてはいるんだけれども廃止届が出されてはいるんだけれども、やりたいたいという事業者が出てきた場合も、その新会社が銀河線を行うために新規の鉄道事業の許可を申請した場合、又は現在の運行会社、別会社との間で譲渡認可が行われる場合には存続を別途協議するといった手続があるということですよ。

**政府参考人(杉山博史君)**

法律的に申し上げれば、一般論としてはたまたまのような手続があり得るということになります。

**紙野子君**

では次に、環境省にお聞きしたいんですけれども、京都議定書のCO2の削減目標達成に向けて政府は公共交通機関の利用促進を運輸部門の第一に挙げているわけです。この運輸部門のCO2排出量のうち自動車車が九割近くを占めると。一九九〇年からのCO2の排出増加の半分をマイカーなどが占める現状を見ますと、一般的に言えるのは、できる限り鉄道をやっぱり残して使う方が、残せばですね、望ましいということですよ。いかがでしょうか。

**政府参考人(小島敏博君)**

運輸部門でいいますけれども、エネルギー起源CO2の全体の約二割を占めております。この間、九〇年比で一九・八%増になっております。部門ごとの目標は一五・〇%でございますので、更なる努力が必要であります。

それぞれの交通手段を比較いたしますと、平均的な利用形態がなされていけば、鉄道は自動

車に比べて一人当たりのCO2排出の原単位が約十分の一でございます。したがって、鉄道は環境に優しいという交通手段と言えらると思えます。

京都議定書目標達成計画では、このために、運輸部門の対策として、旅客においては自家用車から鉄道を含む公共交通機関への利用転換、物流においてはトラックや鉄道、船舶へのモーダルシフトということを盛り込んでいるところでございます。

**紙野子君**

これまで環境省、国土交通省もそういう点は認めておられておると思っております。それで、国土交通省もできる限りやっぱり鉄道は存続させる立場に立って、まあ今、廃止のめは出されてはいるんだけれども、しかし地元では何とか残したいものだというところで、声は引き続きありまして、やっぱり存続させる立場に立ってあらゆる手だてを講ずるべきではないかと思っております。このふるさと銀河線の経営が立ち行かなくなった原因には、何よりも国の超低金利政策がありますし、その意味では責任が大きいわけですね。

鉄道の廃止が過疎地に与える打撃というのは深刻だと、バス転換という話ももちろんあるんですけども、この場合も数年のうちに路線が何本も廃止されて、運賃も定期代も上がっていくと、そうすると過疎化に拍車をかけるということでは、この間の北海道のあちこち、紋別にしても北見枝幸にしても実証されていることでもあるわけですね。

このちほく高原鉄道が公開した資料により

ますと、二十億円の土地の資産がある。こういう資産を売却すれば運行資金も確保できるということですし、それから四十八億円残された基金があるということなんですけれども、鉄道をはずすために三十一億円使うということも言われている中で、ちょっとこれはいんじやないかというふうに思っわけです。

**政府参考人(杉山博史君)**

国土交通省として、この銀河線に経営を指導するということも検討すべきではないかというふうに思っわけです。いかがでしょうか。

つきましては、先生からも冒頭お話がございましたように、国鉄改革のときに、元々バス転換をした方がいいと国は判断したわけでございますが、ただ、地方の方で、地方が責任を持ってそれを残していきたいということが残ってきたということになります。

**紙野子君**

私は是非、今何とかがやりたいというところでの努力が続いているわけですし、そして、もしかすると手を挙げるという人も出てくるかもしれないという中で、廃止するのはいいでもできるわけけれども、やっぱりそういう事態も見守りながら、あらゆる可能性を追求するという立場に立っていただきたいと思います。

ぶつに思っんですね。

それで、最後に大臣にお聞きしたいと思っわけです。

この銀河線の沿線というのは、やっぱり日本の中でも有数の農業地帯です。畑作があり、酪農があり、ここは豆がすごくいい豆が取れて、お菓子の材料にもなるわけですからね。そういうところで、山林を通り、そして畑をすつと通っていく路線なわけですね。それで、本営に自然の中を走っていると、各駅停車なわけです。シカが出てきたりして途中で止まったりと。そうすると、お客さんがみんなが見て喜ぶわけですね。

それから、本営に物すごく冬場は雪の中で冷え込むところで、途中にある陸別町なんというところは零下四十度になるんですね。それ自体を売り物にしていうことで、それを体感できるようにということでは、なかなか試みをした、それから、オーロラが見える町ということでの町をやっぱり興そうということでは、なかなか努力もしているわけですね。夜走りますと、周り何も無いわけですから、真っ暗なわけですね。その真っ暗な中で星がさんざめくと、本当に、だから銀河線というふうにも言われていると思っわけですね。

そういうすばらしい路線でもありまして、もちろん生活路としても、お年寄りが病院に通う足であったり、子供たちが通学する足でもあるわけですね。そのやっぱり路線自体があることが地域にとって魅力なわけですね。当然その近隣、周りの人たちがいえはグリーンツー

リズムを一生懸命取り組んでいる自治体もあるわけです。そういう自治体がやっぱりござって何とかこれは続けてほしいということとを要望もしているということなんです。

もちろんです、ここだけじゃないと思うんですね。そういった地域というのはほかにもあると思うんですけども、そういうやっぱり実態を踏まえて地元の皆さんの声をどういかに受け止められるか、大臣の御所見を最後に伺って私の質問したいと思います。

**国務大臣（農村整備書）**

地方を旅して一番心が痛むその一つが、電車で、私、地方の電車へよく飛び乗るんですが、乗ったときにほとんどお客さんがいない。この間も滋賀県の方を旅していましたら、車掌さんもない、運転手さん一人の電車がありました。先行きどうなるのかなと思うと、本当に何か寂しい気がしますし、地域の人はある意味で気がでないのかなと、こんなふうにも考えます。

さはさりながら、第三セクターまでは言わば企画をして維持に努められたその方たちがいいよ投げ出す段階というのは、ある意味では想像に難くないわけでありまして、簡単に鉄道がバスになるといってその利便性が確保されるように思いますが、心情的には大変違った意味合いを持つわけで、決して他人事には思えない。

また、今の御質問を受けていて、東京の私たちなどから見れば逆に大変な衝動的な何か魅力を感じる地域でもあるわけなので、日本人がもう少し大局的にそういうものに積極的に、言

わば自主的な寄附行為でも何でも行って維持ができなきゃならないことはないんですが、正直言うと、今までいろいろな御陳情をいただく中で、全国的にはかなりの数多いという廃線の憂き目に遭った鉄道も承知をしているわけですので、誠に心痛むけれども、ただこれをそろばんだけで勘定していいのかわるか、このことだけは率直に私もあなたのお気持ちをよく理解できるつもりであります。

**紙重書** 終わります。