

人口減少問題・地方分権改革等調査特別委員会 開催状況

開催年月日 令和8年7月2日（木）

質問者 民主・道民連合 広田 まゆみ 委員

担当部課 総合政策部地域創生局地域戦略課

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
一 第3期北海道創生総合戦略における地域の足の確保について （一）人口減少対策における移動の位置づけについて 第3期北海道創生総合戦略では、人口減少下においても、誰もが安心して住み続けられる地域づくりを進めると書かれております。 高齢化が進む地域などでは、医療、買い物、介護などのサービスの拠点は、現在、統合されたり集約されたりすることによって、利用者にとっては、広域化するということは大変で、移動する手段がなければ、住み続けることが困難な状況になります。色々な施策を使って駅や商業施設を残すだとか、病院を残すことに取り組んだとしても、そこに移動する手段がなければ、大変困難な状況になります。 私自身は、あらゆる手段を使っての移動手段の確保は、人口減少対策の基盤となる「生活インフラ」であると考えますが、まずこのことについて、認識を伺います。 ここで問題なのが、地域交通を担うネットワークの担い手として、いわゆる交通事業者以外も明確に道として認識されているのかが課題だと思っています。 （二）地域の足に対する認識について 道内では、実は自家用有償旅客運送が、交通空白地や移動困難者にとって、通院や買い物を支える「最後の移動手段」となっている地域が少なくありません。 長くなりますがご説明しますと、自家用有償旅客運送とは、道路運送法に基づき、バスやタクシーだけでは十分な輸送サービスを確保できない地域において、地域住民の生活に必要な移動手段を確保するため、市町村やNPO、社会福祉法人等が、自家用車を用いて有償で行う輸送制度で、複合的で重なっているところがありますが大きく2つあります。 1つ目は、昔は過疎地有償運送と言っていたのですが、最近変わって、交通空白地有償運送となっていますけれども、公共交通機関では十分な移動サービスを提供できない地域で、住民や来訪者の移動を支える重要な役割を担っています。 2つ目は福祉有償運送です。要介護者や障がい者など、自力での移動が困難な方の通院や外出を支えるため、自治体やNPO等が実施する輸送サービスです。	（地域創生推進室長） 人口減少対策における地域交通施策の位置づけについてであります。本道では、人口減少や高齢化により、地域活動の担い手不足や、商業施設、交通機関といった生活に必要なサービスの確保など、様々な課題に直面している中、公共交通サービス水準の低下は、住民生活への影響はもとより、地域の活力低下にもつながりかねないものであり、道が毎年度実施している「人口減少などに関する意識調査」でも、「何が充実していれば、今の市町村に住み続けることができるか」との問いに対し、医療・福祉や買い物利便性と並び、地域交通の利便性は常に上位回答となっております。 こうしたことを踏まえ、道としましては、第3期北海道創生総合戦略におきまして、「地域を支える持続的な交通・物流ネットワークの構築」を施策の柱とし、重点プロジェクトの取組にも位置付け、地域交通ネットワークの維持・確保などを推進することとしております。 （地域創生推進室長） 地域の足の確保についてであります。人口減少が急速に進行し、広域分散型の地域構造にある本道におきまして、バス路線の休廃止等による交通空白が生じている中、道としましては、地域の暮らしを支えていくためには、地域の実情に応じた移動手段の確保による交通空白の解消に取り組む必要があると認識しております。 また、道内で自家用有償旅客運送を運行している団体は113であり、先般、国土交通省が公表した調査結果によりますと、道内には87市町村、261地区の交通空白地が存在しますが、そのうち交通空白の「解消に向けた対応方針を今後検討する」と回答した市町村は12でありまして、職員やノウハウ面の不足などから、依然として取組が進んでいない団体もございますことから、こうした市町村を対象に、取組の検討段階などから伴走支援を行うことにより、地域における移動手段の確保に向けた課題の解決が図られるよう、取組を加速させる必要があると認識しております。

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
これらはいずれも、自治体が主催する地域公共交通会議等で必要性が認められ、北海道運輸局への登録を受けた上で運行されており、国の制度上も「地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保する」ことを目的とした公的性格の強い移動サービスとして、政府においてもしっかりと位置づけられています。 一方、これらの地域公共交通の担い手は、交通事業者ではないという理由で、今回の燃油高騰対策の対象にもなっていません。そして残念ながら、道の現行の交通戦略にもこうした事業者の明確な位置づけがありません。 もしも道として、それらの事業者は運輸局に登録されているものにすぎず、こうした交通空白対策の取組は、基礎自治体が協議会を作っているのだからそこで担うものというスタンスだとしたら、大変残念だと思います。 人口減少が進む中で、基礎自治体だけに委ねていては、地域間格差がさらに拡大することが懸念されますし、そもそも今、鉄路の維持を頑張っていますが、降りた先の交通ネットワークのことも考えていかないと鉄路も守れないわけです。 しかも、基礎自治体の仕事に任せてはいけない理由は、地域の実態を見れば当たり前にわかるのですが、通院も買い物も、自治体を越えて広域に支えているのがこうした事業者であります。 総合政策部として、こうした地域の足を支える取組を、人口減少対策の観点からどのように認識しているのか、また、実態をどのように把握しているのか伺います。 （指摘） 「自家用有償旅客運送を運行している団体は113団体、そして国交省の調査結果によると、87 市町村、261 地区の交通空白地が存在する」というご答弁でしたが、過疎地有償運送改め、交通空白地有償運送についての数をお答えいただいたということですね。 これも私は問題だと思うのですが、福祉有償運送については保健福祉部の所管とされています。福祉有償運送については、振興局を通して毎年市町村からヒアリングをしているということがわかりました。現在 130 自治体において福祉有償運送が行われているとのことで、さらに、今回の燃油高騰による事業存続への影響についても聴き取りをしていただいたところです。 改めて、交通政策担当とはしっかり議場で議論をさせていただく予定ですが、交通事業者ではないが地域公共交通の担い手となりうる、自家用有償旅客運送の実態把握について、そもそも国任せ、自治体任せ、さらには縦割りで、人口減少対策が担えるのか、率直に私は疑問を持っております。	

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
（三）北海道創生総合戦略における道の役割について 第3期総合戦略は、人口減少という本道共通の課題に対して、部局横断的に対応するための最上位戦略です。私が言っているのではなくて、皆様方が言っているのですよ。 人口減少が進む地域で移動手段が失われれば、通院や買い物、社会参加なども困難となり、「住み続けられる地域」と皆様が掲げている前提そのものが失われます。 現在の道の交通政策のあり方では、地域の足は守れず交通空白地域の人口減少対策にも貢献していません。 総合政策部として、交通空白地域の足の確保を人口減少対策上の重要課題として明確に位置づけ、必要な実態把握や、それらを担う NPO や事業者、市町村の支援を含め、部局横断的に取り組むべきと考えますが見解を伺います。 （再質問） 現在の道の交通政策の中では、交通空白地域の解消ということで国交省も動き出しているのです、例えば MaaS、ライドシェアやオンデマンドなど、カタカナは色々と並んでいるのですけれども、地域の暮らしの実態が全く見えていないというか、人が見えていないという印象があります。 繰り返しになりますが、人口減少が進む中では、地域の足を支える主体、交通事業者はバスやタクシーだけではなく、NPO や社会福祉協議会、自治会、そういう地域のコミュニティで担っている自家用有償旅客運送も、地域公共交通を支える重要な担い手だと思います。 人口減少対策を担う総合政策部として、こうした地域の担い手について、国や市町村からのデータだけに依拠するのではなく、燃油価格高騰による事業継続への影響も含め、道自ら実態を把握し、今後の創生総合戦略に生かしていく考えはないのでしょうか。 私は、人口減少対策とは、ただ計画や戦略をつくることではなく、現場で地域の暮らしを支えている担い手の声を把握して、その実態を政策に反映させることから始まると考えますが、各部任せでは拾えない声、課題、そして地域でまだ使えていない資源が人口減少対策の中にはあると思いますが、改めて見解を伺います。	（地域創生推進室長） 交通空白解消に向けた取組についてであります。道内を取り巻く交通環境は、人口減少に伴う利用者の減少等により、バス路線の休廃止が相次ぐとともに、交通空白といった課題が顕在化するなど厳しい状況にあると認識しております。 こうした中、この度、改正地域交通法が公布され、国においてスクールバスなども含めた地域の輸送資源のフル活用に向けた制度が創設されたことも踏まえ、道内の交通空白地域におきましても、その推進を図る必要があると認識しており、道では、交通所管部局におきまして、北海道運輸局と連携の下、国の支援制度の周知等を実施したところであり、今後、医療・福祉・教育等の関係部局との間で現状や課題を整理・共有し、連携しながら地域の取組を後押しするなど、人口が減少する中であっても、持続可能な地域交通の確保に向け取り組んでいく考えでございます。 （地域創生局長） 人口減少対策の推進についてでございますが、本道におきましては、人口減少に伴う利用者の減少等により、地域の交通環境を取り巻く状況は一層厳しくなっておりまして、道では、第3期創生総合戦略の重点プロジェクトに「地域交通ネットワークの維持・確保」を位置付けまして、持続可能な地域交通の確保に向けて取り組んでいるところでございます。 総合戦略の推進に当たりましては、引き続き、各部局や振興局が連携し、様々な機会を通じて、地域が抱える課題やニーズをきめ細かく把握し、道の施策への反映に努めるとともに、国、市町村、民間の方々などとも一層連携を図りながら、地域を支える持続的な交通・物流ネットワークの構築など、人口が減少する中であっても、安心して住み続けられる地域づくりに粘り強く取り組んでまいります。

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
(指摘) 交通事業者でないと相手にしないという雰囲気という認識がある中、そこは交通の担当とも議論していかなければならないですが、人口減少対策を進める上で、現時点で交通政策計画の中に載っていないのですから、そこは誰が補完して実態調査を行って、今回の燃油高騰の影響も含めてしっかり把握していくかということは、少なくとも保健福祉部は、その調査もまだ曖昧なところもありますが、振興局を通じて毎年確認しているのですよ。介護保険だと通院の介助といっても病院の入口までしかやってくれませんから。 そこも含めて担っているのが NPO や社会福祉協議会など、ある意味での地域公共交通の担い手の人たちであって、そこを道が把握しないで市町村任せだとか、国のデータだけを並べている状況だと、本当の意味での人口減少対策ができないと思います。 少なくとも保健福祉部程度の実態把握は、監ができたから交通のことはそちらでないとできないと言うのではなくて、人口減少対策を所管する総合政策部としてしっかり取り組んでいただきたい。交通政策の担当にやらせるのであればそれはそれでいいのですけれども、少なくとも道として、しっかり把握されるよう指摘を申し上げて質問を終わります。	