

2006年6月15日

北海道知事 様
ふるさと銀河線沿線市長・町長様

公開質問状

ふるさと銀河線再生ネットワーク
代表 下斗米ミチ

前略 ふるさと銀河線を廃止して、間もなく2ヵ月が過ぎようとしています。

別紙は、当再生ネット会員が置戸町境野で、代替バスの乗客数を調査したものです。正確な調査ではありませんが、これを参考にされ、以下の質問に対し、ご回答くださるようお願い申し上げます。

記

住民の交通権確保義務について

1. 憲法第25条は国民の生存権を保障している。このなかに国民が公共交通機関を利用して自由に移動する権利も保障されている。具体的にはモビリティの概念により都市住民にも、過疎地住民にも、等しく移動する自由が保障されなくてはならない。しかし、1997年の鉄道事業法の改正により、鉄道事業の参入・退出は自由とされたことにより、残念なことに、この権利を保障する主体は国ではなく、都道府県・市町村とならざるを得なくなった。鉄道行政については、貴職はこのように制度が変更になったと認識されているのか伺いたい。かりに、そうであるとしたなら、その責任の割合は、道・沿線自治体各2分の1程度と理解しているのか。

逸走率について

2. 再生ネットが北海道北見バスに照会したところ、これまで乗客数調査は行っていない、との返答であった。では、調査はいつ、どの機関が行うのか。かりに調査するとしたなら、調査区間は既存バスが運行していなかった区間と理解してよいか。また、調査の原資料は公開可と理解してよいか。
3. 代替バス運行が1ヵ月を経過しているので、この間の逸走率を示されたい。
4. 再生ネット会員が置戸町境野でバス乗客数を調査(以下「再生ネットバス調査」)した結果、朝の通学時間帯を除き、そのほとんどが、毎便0~3人である。一部報道では「見込み通りの利用状況」とあるが、この状況で年間6%逸走率を実現できると予測しているのか。実現できるとすると、年間42万人、毎月平均3万5千人、1日平均1100人の乗客があると理解してよいか。実現できないとした場合、現時点で予想している逸走率は何%か。
5. 逸走率が50%を超えた場合、代替バスは代替交通機関としての役割を果たしていないことにならないか。
6. 逸走率が高くなる要因として ①高いバス料金 ②トイレ付のバスでない ③

定時性に欠ける ④長時間走行 ⑤快適性に欠ける ⑥寒冷地等の理由などが考えられるが、冬期も含め年間を通してどのような理由が主たるものと考えているのか。

7. 逸走率 6% を実現するために、今後さらにどのような対応策を講じる予定なのか。また、6%を実現するまで、沿線自治体等連絡協議会は解散しないと理解してよいか。
8. 再生ネットは、再三にわたり、6%の逸走率は実現困難と主張してきた。これが実現できなかった場合、責任をとる機関はどこか。また、具体的にどのような責任をとるのか。
9. さらに、踏切遮断機、警報機は逸走率 6%を確認したうえで撤去すべきではなかったか。
10. 乗客数を調査しない場合、これまでのバス転換の説明はすべて虚偽だったことになる。この責任はどの機関がとるのか。

代替バスについて

11. 代替バス購入にあたって国庫補助申請を行わなかった理由を示されたい。
12. 再生ネットバス調査では、乗客数のほとんどが 0~3 人であるから、沿線住民は便数の間引きを心配している。平成 19 年度の便数の間引きは行わないと確約できるか。また非公式であってもバス事業者から間引きの意思表示はないか。さらに、何年間間引きしないのかその年数を明示されたい。
13. 沿線住民はバス撤退を心配している。最低の運行保証年数を示されたい。また、その保証をしない場合、その理由を示されたい。
14. また、その保証をすとした場合、道あるいは自治体のいずれが行なうのか。あるいは共同で保証するのか。
15. 平成 17 年 7 月 7 日、北海道は再生ネットの質問に対し、銀河線の代替バス運行を将来的に保証するためのバス基金を積み立てる用意はないと回答している。では、沿線自治体においてはバス基金を設ける考えはないか。
16. 石川県、能登線廃止にかかる代替バスについて、能登町長は失敗だったと発言している。銀河線の代替バスについて、いつの段階で成功したか否かを判断するのか。また、その判断はどのような機関が行なうのか。
17. 第 3 回銀河線代替交通確保協議会において、代替バスは銀河線の水準を下まわらないことが確約された。したがって特定区間の乗車率が低いとの理由から、当該便数の間引き、撤退は将来ともあり得ないと約束できるか。この約束は、道・沿線自治体の連帯責任と理解してよいか。
18. かりに、バス業者が間引き、撤退を届出た場合、この対応を協議する機関は、沿線自治体等連絡協議会であると理解してよいか。そうであるなら同協議会は代替バスが運行されているかぎり解散することはあり得ないと理解してよいか。
19. バス撤退の可能性があるかぎり、ちほく高原鉄道会社とレールを残しておくべきではないか。

沿線住民アンケートの実施について

20. 代替バス導入にあたり、沿線自治体は住民説明会を開き、種々の意見・要望を聞いた。代替バス導入の成功か否かの判断には沿線住民の意思の集約が必要でないか。そのための具体的手法として、導入1年後のアンケートを行なうべきでないか。

レール撤去の場合の沿線自治体議会の同意について

21. 報道によると、銀河線のレールについて ①一括撤去 ②自治体任せの2案が検討されているもようである。この撤去の決定の前に住民説明会の実施、議会の同意を求めるべきではないか。

レール活用検討組織の設置について

22. 国土交通省は、5月17日の衆議院農林水産委員会において、松木謙公衆議院議員の質問に対し、「線路、敷地をどのように活用するかを、所有者、地元の方々が十分に話し合っていたら、その中で相談に乗れる部分もある」とする答弁を行っている。また、北海道も4月17日付当ネットワークの行った要求に対して、「跡地の活用については、各沿線自治体が中心となって検討がすすめられるものと考えている」と回答している。広島県広島市は平成15年に廃線となり放置されていたJR可部線の廃線敷活用のために、行政と住民による「可部線廃線敷活用検討委員会」を設置し、「可部線廃線敷再生ビジョン」を発表した。これらのことを踏まえ、貴職においては沿線住民とともに廃線路活用のための検討会議を設ける考えはないか。

第1基金について

23. 平成17年、沿線住民が3回にわたって行った銀河線第1基金にかかる監査請求に対して、北海道監査委員は「道が負担した36億円の第1基金は北見市の財産であり、道の財産ではない」とし、却下した。知事は、この見解に同意するか。同意したとしたなら、昭和63年12月13日、横路知事(当時)が、「取り崩すことはしない」ことを認めた道議会答弁、及び返還を求めるとした覚書を否定したことになる。この事実を認めるか。そうであるとしたなら36億円全額について放棄したことになるが、これを認めるか。これを認めるなら、北見市がいかなる消費をしようともこれに異議ないと理解してよいか。平成17年度北海道は道政史上初の赤字決算をした。一方で36億円もの巨額な債権放棄を行い、他方で福祉予算等の削減を行うことの合理的理由を道民に説明されたい(この項は知事への質問)。
24. 道監査委員の論理を正当と認めるなら、北見市以外の6町が拠出した8億1千万円も北見市の財産となる。貴町及び貴議会はこれを認めるか(北見市を除く6町への質問)。
25. 第1基金の取り扱いについて二つの考え方がある。一つは橋梁撤去などは可能なかぎり行なわず、第1基金を残し、道・沿線自治体に返還する。もう一つは、すべての橋梁を撤去し返還金を少なくしようとする考え方である。貴職は、いずれの選択が正しいと考えているのか見解を伺いたい。

議会・住民への説明責任について

26. 平成18年6月24日の株主総会について、会社は住民・報道機関を排除したなかで行おうとしている。また、レールの再活用について、会社は道議会、沿線自治体議会、住民に説明する姿勢を示していない。第三セクターは、このような姿勢で許されると考えているのか、貴職の見解を伺いたい。

【回答先】

本質問に対する回答は、6月21日まで再生ネット事務局（北見市留辺蘂町上町132 FAX 0157-42-3769）へ ご回答ください。