



地方交通 機には選択を

北海道新幹線の札幌延伸に伴い、JR北海道から経営分離される並行在来線の函館線長万部-小樽間(通称・山線)の存廃論議が大詰めを迎えている。取材で感じるのは、巨額赤字が不可避の状態である山線が切り離され、沿線自治体へ事実上、存続を要する余地が与えられず、バス転換の結論に向かう理不尽な構図だ。鉄道の利点、バス運賃の課題を巡る議論は尽くされてない。国は経営分離後の地方交通に選択肢がある状況をつくり、熟議を促す責任がある。

北海道新幹線の札幌延伸に伴い、JR北海道から経営分離される並行在来線の函館線長万部-小樽間(通称・山線)の存廃論議が大詰めを迎えている。取材で感じるのは、巨額赤字が不可避の状態である山線が切り離され、沿線自治体へ事実上、存続を要する余地が与えられず、バス転換の結論に向かう理不尽な構図だ。鉄道の利点、バス運賃の課題を巡る議論は尽くされてない。国は経営分離後の地方交通に選択肢がある状況をつくり、熟議を促す責任がある。

北海道新幹線の札幌延伸に伴い、JR北海道から経営分離される並行在来線の函館線長万部-小樽間(通称・山線)の存廃論議が大詰めを迎えている。取材で感じるのは、巨額赤字が不可避の状態である山線が切り離され、沿線自治体へ事実上、存続を要する余地が与えられず、バス転換の結論に向かう理不尽な構図だ。鉄道の利点、バス運賃の課題を巡る議論は尽くされてない。国は経営分離後の地方交通に選択肢がある状況をつくり、熟議を促す責任がある。

北海道新幹線の札幌延伸に伴い、JR北海道から経営分離される並行在来線の函館線長万部-小樽間(通称・山線)の存廃論議が大詰めを迎えている。取材で感じるのは、巨額赤字が不可避の状態である山線が切り離され、沿線自治体へ事実上、存続を要する余地が与えられず、バス転換の結論に向かう理不尽な構図だ。鉄道の利点、バス運賃の課題を巡る議論は尽くされてない。国は経営分離後の地方交通に選択肢がある状況をつくり、熟議を促す責任がある。

北海道新幹線の札幌延伸に伴い、JR北海道から経営分離される並行在来線の函館線長万部-小樽間(通称・山線)の存廃論議が大詰めを迎えている。取材で感じるのは、巨額赤字が不可避の状態である山線が切り離され、沿線自治体へ事実上、存続を要する余地が与えられず、バス転換の結論に向かう理不尽な構図だ。鉄道の利点、バス運賃の課題を巡る議論は尽くされてない。国は経営分離後の地方交通に選択肢がある状況をつくり、熟議を促す責任がある。

北海道新幹線の札幌延伸に伴い、JR北海道から経営分離される並行在来線の函館線長万部-小樽間(通称・山線)の存廃論議が大詰めを迎えている。取材で感じるのは、巨額赤字が不可避の状態である山線が切り離され、沿線自治体へ事実上、存続を要する余地が与えられず、バス転換の結論に向かう理不尽な構図だ。鉄道の利点、バス運賃の課題を巡る議論は尽くされてない。国は経営分離後の地方交通に選択肢がある状況をつくり、熟議を促す責任がある。

記者の視点



倶知安支局 佐々木 翼

並行在来線 長万部-小樽

北海道新幹線の札幌延伸に伴い、JR北海道から経営分離される並行在来線の函館線長万部-小樽間(通称・山線)の存廃論議が大詰めを迎えている。取材で感じるのは、巨額赤字が不可避の状態である山線が切り離され、沿線自治体へ事実上、存続を要する余地が与えられず、バス転換の結論に向かう理不尽な構図だ。鉄道の利点、バス運賃の課題を巡る議論は尽くされてない。国は経営分離後の地方交通に選択肢がある状況をつくり、熟議を促す責任がある。

分業後の公共交通維持の選択肢を狭めないためにも、国は第三セクター鉄道への財政支援だけでなく、上下分離方式も含めあらゆる可能性を検討してほしい。

地方交通 国は選択肢示せ



さらに、同じ並行在来線でもJR貨物の列車が通る函館-長万部間は年間約40億円の線路使用料収入を見込めるが、山線は貨物列車が走らず、その収入がない点も不利だ。欧州では国が線路を所有・管理し、鉄道会社が列車を運行する「上下分離方式」が主流だ。山線でも同方式を採用すれば自治体の負担が減り、鉄道維持の可能性が高まる。この見方は沿線にはあったが、協議会で国交省の担当者は「沿線自治体が経営分離に同意した以上、採用する考えはない」と否定した。

確かに函館-小樽間の沿線15市町は11年、札幌延伸に向けて経営分離に同意した。経営分離後の公共交通維持の選択肢を狭めないためにも、国は第三セクター鉄道への財政支援だけでなく、上下分離方式も含めあらゆる可能性を検討してほしい。

車生活 凍える漂流



千歳市のNPO法人「ほっとらんど」の事務所、佐々木正明事務局長(左)と今後の生活について相談する元車上生活者の男性

長く引くコロナ禍で生活に困窮して家を出た、車の中での生活を余儀なくされる人が出始めている。道内の支店団体には相談が相次いでいるが、24時間利用できる「道の駅」や大型商業施設の駐車場を転々とする人も多いため、車生活は「氷山の一角」との見方もある。新たな多額債務「マイクロクレジット」の拡大でさらに返済が厳しくなり、家を追われる人が増える恐れがあり、支店団体は「北海道での車生活は命の危険もある」として、早期の相談を呼びかけている。

届かぬ支援 「まず相談を」

「仕事を失ったためにも車が必要。生活困窮を受け入れられなくて困っている」と話す千歳市のNPO法人「ほっとらんど」の事務所、佐々木正明事務局長(左)と今後の生活について相談する元車上生活者の男性。車生活者の多くは、収入が減少し、生活費が捻出できず、借金が増えるという状況に陥っている。支援を受けるためには、まず相談をすることが重要だ。

千歳市内の道の駅に車を止め、市販の弁当やパンを食べている。収入が減少し、生活費が捻出できず、借金が増えるという状況に陥っている。支援を受けるためには、まず相談をすることが重要だ。

文通費 目的外も「容認」

国交省が月額100万円を上限とする文通費補助を認めた。だが、使途が党費に充てられることが懸念されている。自民党は「容認」する方針を示している。

Table with 2 columns: 政党 (Party) and 対応 (Response). Rows include 自民党, 公明党, 立憲民主党, 日本維新の会, 国民民主党, 共産党.

名称変え現状追認 「お手盛り」批判も

自民党は「容認」する方針を示している。だが、使途が党費に充てられることが懸念されている。自民党は「容認」する方針を示している。だが、使途が党費に充てられることが懸念されている。