

【町長】

通告順	1	質問 議員	伊藤議員
質問 項目	人口減少対策は		
質問 内容	<p>沼田町の人口は令和2年2月に3000人を割り、本年8月末時点では2906人となっています。</p> <p>町も現在の人口を維持しようと移住定住の促進や関係人口の拡大を進めており、一定の成果も出していますが、全体としては減少傾向が止まらない状況です。</p> <p>沼田町第6次総合計画において社会研の人口推計では、20年後には2000人を下回ると試算されていますが、計画策定時において想定されていなかったJR留萌本線が3年後に廃止され、鉄道事業の撤退により人口減少に拍車がかかることに危惧をしています。</p> <p>持続可能なまちづくりを遂行するために人口減少対策をどのように考えられているのかを質問をいたします。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 現在の沼田町の人口動態をどのように捉えているのか</li> <li>2. 近年の出生数は</li> <li>3. 今後の対応や対策をどのように考えているか</li> </ol>		

【町長】

<p>通告順</p>	<p>2</p>	<p>質問 議員</p>	<p>久保議員</p>
<p>質問 項目</p>	<p>札沼線あとに北海道『新幹線』を延伸し『貨物』化で活性化を</p>		
<p>質問 内容</p>	<p>JR留萌線のアディショナルタイムが始まりました。沼田町内で経営している民間企業でJRはJPに次ぐ超大企業であり、彼らは多くのサービスのみならず、町外からの多様な情報などに触れる機能も果たしています。廃線後、町との関係が断たれると町民の不利益や、機会の喪失は計り知れません。JR留萌線の最後の3年間を廃線バブルや閉店セール草刈り場だけで終わらせていいのか。また町民はノスタルジーと、負けたヒロイズムに満足するナルシズムだけで時を蕩尽するだけでいいのか。町長が考えるJRと沼田町の残り3年間、さらに3年後、これからの関係を確認させていただきます。</p> <p>町長のJR廃線阻止活動には一定の評価をさせていただきますが、行き届かなかった手法は反省し、これからのJRとの関係の維持に生かすべきでしょう。そのひとつが、町長の活動がJR北海道、地元選出の国道議会議員、留萌線の沿線首長までの範囲に集中し、運動がJR根室線などの全道や全国の共感との連動に結びつかなかった限界です。私は2016年12月の定例会で当時の金平嘉則町長に一般質問『「国はJR北海道へ、補助せよ。」を道民運動にするべきだが』をしましたが、道民運動が弱かったようです。</p> <p>JR北海道にとって沼田町は、もう魅力がまったく無く、7千万円の手切れ金を払ってでも永遠に別れたい相手なのではないでしょうか。JR北海道は沼田町を選ばなくても、沼田町民は沼田町を選びました。沼田町の魅力を地政学や産業力などから整理し、まだまだJR北海道とつながっている3年間のアディショナルタイムの時間内に大逆転のシュートを打ち込もうではありませんか。</p> <p>沼田町とJR北海道の関係を未来につなげる可能性のために質問します。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 新幹線の延伸を旭川や北見まで行うよう提言してはいかがか。特に札沼線あとは線路が引ける再利用地が残っています。新幹線の貨物化で北見市から東京まで6時間が可能となり、朝もぎタマネギが午前中に東京に到着します。この過程で沼田町はコメの最大生産地の中央に位置するメリットで備蓄米構想によるJRコンテナ基地の整備などをJRに提案してはいかがか。</li> <li>2. 町長が準備しているJRとの3年後の付き合い方を具体的に提示せよ。</li> </ol>		



資料①

# 札沼線あとに貨物の新幹線を延伸！

あと8年後が、新幹線の札幌延伸の2030年♪  
 JRは経営改善のために飛行機と対抗できるように東京～札幌間4時間半を目標にしているが、現在の想定は5時間。そのネックが青函トンネル前後の共有区間で在来線の貨物列車と、すれ違う際に風圧で貨物が荷崩れしないように、減速しなくてはならないからだ。  
 新幹線が貨物を運べば解消！

札沼線の廃線あとは、函館本線沿線よりも**延伸のスペースが確保**されている。

日本の**コメ最大の産地** JA 北いぶき、JA きたそらち、JA るもい  
 の中間にある**沼田に貨物駅**♪

JA きたみらい**タマネギ**  
 貨物は JR のドル箱♪



資料②



# 貨物新幹線

すでに貨物のオフ・レール・ステーションが3駅ある。新幹線の小樽への開通は、貨物新幹線の議論を加速させるだろう。

貨物駅の空白地帯

貨物取り  
扱い駅



ホクレンも貨物鉄道の必要を表明！

新幹線の整備と貨物駅の再編成は同時

JRが『貨物グループ長期ビジョン2030』で検討を開始！



2030年に目指す姿

日本貨物鉄道株式会社

ホクレンが道外に出荷する農畜産物・年間260万トンの約3割がJR貨物。コメが加わればさらに増加。

目指す姿

駅の機能の向上  
利用の全国展開



不動産価値・事業ノウハウを最大限に活用した不動産開発の展開

地域社会・経済の活性化に貢献し、総合物流事業との更なるシナジー効果を創出

環境負荷低減・輸送効率向上（大量・中長距離輸送）に貢献  
多様な不動産開発の推進により事業運営に必要な収益基盤を強化

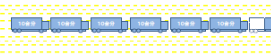
- 災害の多発化・激甚化
- 労働力の不足
- 人口の減少と都市部への集中
- 働き方改革
- 技術革新
- E C市場の拡大
- 環境問題の深刻化、カーボンニュートラルへの転換

貨物鉄道輸送の強み

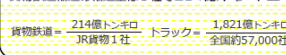
CO2排出量はトラックの約11分の1



貨物列車1本分の輸送力はトラック65台分



貨物鉄道輸送の輸送量は1社で214億トン・キロ



農産物の輸出にJR貨物コンテナはフレキシブルに船輸送にも転化。

国土交通省も検討を開始！



としての競争力強化に向けた課題

活用した潜在的な輸送コース

率の向上・安定化を図るとともに、協力を得て、企業内物流などの取りこみにより、積載率の低い列車の輸送

転化が可能な場合は、必要となる輸送力を拡充する。輸送力の増強の必要性が認められ、JR貨物・JR旅客会社との間で協議の方策を検討する

定期的な扱いとなってきた貨物への対応

コンテナ以外の輸送ニーズへ対応するため、定温コンテナ施設における冷蔵施設の整備、標準パレット単位での少ロット対応サービスの提供、31ftなど大型コンテナの対応充実に必要な機器の導入、中距離輸送のコース把握など、貨物鉄道輸送が対応可能な幅を広げるための諸施策を進める

課題③ 国際海上コンテナの海陸一貫輸送への対応

✓ 低床貨車を活用し、国際海上コンテナ（40ft背高）の海陸一貫輸送ニーズを有する荷主の開拓及びコースの大きな時間帯・線区について見極めるとともに、太平洋側の拠点港と日本海側の都市との運行に関し、持続可能な輸送のあり方も含めた具体的な検討・実証実験を進める

- 国際海上コンテナ（40ft背高）輸送可能
- 国際海上コンテナ（40ft背高）輸送可能
- 低床貨車を用いた場合は、各地へ国際海上コンテナ（40ft背高）を輸送可能



議論は、始まった。

コメの産地 & 備蓄米構想の沼田町も参加しよう♪

食糧安保、備蓄米、防災用食糧基地





3年間のアディショナルタイム、18年間の代替交通支援タイムに何をするか？



資料③

町内2番目の大企業である誘致企業としてのJR♪

# 留萌線の切れ目がJRとの**切れ目**ではない**つながり**♪

北方型新幹線の**車両開発**・**研究施設**を、札幌～旭川間に作る必然性♪**工学系の学生の就職先**が、できます。

「単独維持困難線区」が淘汰された時からがJR北海道の経営が真に試されます♪

新幹線札幌駅から当別駅まで新設。

『人口減少』時代の公共交通

- ① **貨物**による安定した収入。
- ② **観光**による疑似的な「人口」の創出。
- ③ 複数の交通の**組み合わせ**によるセーフティーネット。

あとは一直線で**北見**まで♪

木本晃@元・北海道総合政策部・新幹線推進室長

「北海道新幹線の実現には40年間かかりました。ですから、旭川への延伸もそれぐらいの時間がかかることは覚悟の上で運動すべきです。

また、北海道新幹線『はやぶさ』は乗客数731名なので、沿線の町は**修学旅行の受け入れ事業**を行うべきです。そのために文化コンテンツが必要です。それには、名物や伝説を人為的に構築するために、**語り部の育成と活用**が効果的です。

ターゲットは高齢者や障害者など、**安さよりも快適を重視**する人たちをイメージすることを提案します。」

2022年7月14日 久保元宏の質問への回答

トレーラーから**JR貨物**へ。

- 1. フレコンによる簡易化。
- 2. 多頻度**小ロット**納品。
- 3. **運転手の不足**。
- 4. **ゼロ・カーボン**。

