

# 平成30年 4定 予算特別委員会(知事総括) 開催状況

開催年月日 平成30年12月11日

質問者 日本共産党 真下 紀子 委員

担当部課 総合政策部交通政策局新幹線推進室

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>二 交通政策等について</b>  <b>(一) 新幹線費用と赤字増加による地方路線への影響について</b></p> <p>新幹線の建設の負担金が2005年度から2017年度までの間に約1,160億円、年間にしますと約100億円にものぼるわけです。今後、札幌延伸に伴って、これを大きく上回る膨大な税負担が必要となってきます。建設費の一部として、道民の負担で建設が進む国家プロジェクトの北海道新幹線は、すでに年間100億円の赤字を発生させて、それが開業まで続くと。その見通しで、その後の黒字も全く見通せていません。</p> <p>北海道新幹線の建設には道民の税負担が伴い、それに加え、今JR北海道は13路線の維持にも地方の支援として税で支えることを求めています。とんでもないことです。膨大な赤字を発生させている新幹線の経営改善、黒字化も見通せない中で、地方路線だけが切り捨てられようとしています。このままでは13路線すべての廃線まで懸念される事態を招いているわけです。</p> <p>知事は新幹線の建設促進、札幌までの早期開業に向けて先頭に立って旗振りをしてきた立場です。収支見通しが甘いと言わざるを得ない新幹線の建設促進に突き進んできた知事の責任は重いと言わざるを得ません。その赤字が解消されないまま地方路線ばかりが見直しの対象とされていることは許されないと思いますけど、知事はどのようにお考えになるのか。また、知事の責任についてどうお考えか伺います。</p> <p><b>【再質問】</b>          甘い見通しで赤字が解決されない新幹線を推進してきた知事の責任についてもお聞きしましたので、お答えください。</p> <p><b>【再々質問】</b>          知事自身の責任を問うたのです。お答えください。</p> <p>知事は結局、自分の責任については語らないわけですね。しかし今、この北海道新幹線の巨額の赤字がですね、地方路線を無くしていく方向で、JR北海道の経営を圧迫しているわけですね。その責任っていうのは知事にあるんだと思いますよ。そのことをしっかり胸に刻むべきだというふうに思います。</p>	<p><b>【知事】</b>          新幹線の収支についてであります。JR北海道においては、札幌開業後の2031年度における経営自立を目指し、現在、策定中の中期経営計画などの中に、新幹線の収支改善に向けた方策を盛り込むなど、徹底した経営改善に全力で取り組むこととしており、経営全体としての収支見通しについては、平成31年度以降、国からの青函トンネルの維持管理に対する支援などにより、営業損失は減少すると見込んでいるところであります。</p> <p>道といたしましては、引き続き、JRに対し、新幹線の収支見直しや収支改善に向けた方策について、できるだけ早く明らかにするよう、強く求めるとともに、高速化の実現や、利用促進に向けた取組などにより、新幹線の開業効果が最大限発揮されるよう、関係団体と連携を図りながら、積極的に取り組んでまいります。</p> <p><b>【知事】</b>          北海道新幹線についてであります。高速かつ大量輸送機関である新幹線については、地域間の移動時間を飛躍的に短縮することにより、道内の圏域間の円滑な移動や、広域観光の推進、まちづくりなど、広大な本道のさらなる発展にとって、大きな効果が期待できるものであり、新幹線効果の早期発現のため、関係市町村、経済団体など、オール北海道で、取り組んで参ったところであります。</p> <p>道といたしましては、高速化の実現や、利用促進に向けた取組などにより、新幹線の開業効果が最大限発揮されるとともに、JR北海道の収支改善が図られるよう、関係団体との連携をさらに一層深めながら、引き続き、積極的に取り組んでまいります。</p> <p><b>【知事】</b>          北海道新幹線についてであります。現在、北海道新幹線については札幌開業に至っておらず、当初の想定を上回る赤字が生じているところであります。道といたしましては、さらなる高速化や利用促進に取り組むなど、関係機関と緊密に連携しながら、収支改善に向け、最大限の努力をして参る考えであります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>(二) 道の主体的提案について</b> JR北海道の島田社長は発言を否定したわけですが、少なくとも根室本線の復旧を約束したと地元から受け取られています。交通政策総合指針に路線の重要性を書き込んだ道は、災害の改良復旧工事の手法や、北海道高速鉄道開発株式会社の枠組みの活用など、道が主体的に提案もしながら、知事から国に対して復旧を求め、地域と話し合うなど、路線をつなぐ努力をすべきと考えますがいかがですか。</p> <p>指針を踏まえて、知事が路線維持を固く決意するということが無くて、非常に残念です。</p> <p><b>【再質問】</b> ところで、知事は根室線富良野－新得間に乗車したことはありますか。</p> <p>記憶に残っていないということなんですけれども、私は利用者の一人としてこの路線を非常に重要だと思えます。知事が路線維持を固く決意してくださるように求めているというふうに思います。</p> <p><b>(三) 関係者会議について</b> そこで、次の関係者会議で、国の400億円台の台の方がいくらまで積み上がるのか。このことも含めて国とJRに何を求め、道は何を提案するのか伺います。</p> <p>国にきちんと、その責任と、それから支援を求めているのだと思います。</p>	<p><b>【知事】</b> 根室線の富良野－新得間についてであります。一昨年8月の大雨により、東鹿越から新得間の運休が長期にわたり、沿線の住民の皆様暮らしに様々な影響がでてい中、沿線自治体をはじめ、道北・道東地域の関係者の皆様方からは、道内を周遊する観光列車の実現など、地域をつなぐ重要な役割を果たすことが期待されているところであり、東鹿越－新得間の早期復旧を国などに求めているところであります。</p> <p>道といたしましては、国内外からの観光客をはじめとする交流人口の拡大に向け地域の皆様のお考えをお伺いしながら、交通政策総合指針の考え方を踏まえ、道北と道東を結ぶ災害時の代替ルートや観光列車など新たな観光ルートの可能性、さらには、圏域間のネットワークや活力ある地域づくりなどにも十分配慮しながら、引き続き、地域が必要とする情報を提供しつつ、地域の皆様方とともに議論を尽くしてまいります。</p> <p><b>【知事】</b> 今の段階では確認は出来ません。</p> <p><b>【知事】</b> 今後の対応についてであります。去る7月に示された国の支援の考え方については、国と地域の役割分担や地域負担の額、地方財政措置のあり方など、JRに対する地域としての支援に関し、道民の皆様のご理解をいただく上で、なお整理すべき課題が残されており、道といたしましては、2年後の法改正を視野に入れつつ、さらに、議論を深めていく必要があると考えているところであります。</p> <p>一方で、道といたしましては、JRの極めて厳しい経営状況を踏まえ、法改正までの2年間に限り、交通政策総合指針で示した、維持困難線区における定時性や利便性、快適性の向上などの利用促進に資する、地域独自の緊急的かつ臨時的支援を行うとともに、平成33年の法改正を視野に、国や地域、JR北海道、JR貨物などに参画を求めながら、維持困難線区を持続的に維持していくための仕組み等について検討を行う場を早急に設置することが必要と考えるものであり、今後開催する関係者会議において、道の考え方を提案してまいります。</p>