

令和7年第1回北海道議会定例会 予算特別委員会（総合政策部所管） 開催状況

開催年月日 令和7年3月13日（木）

質問者 日本共産党 真下 紀子 委員

答弁者 新幹線担当局長、鉄道企画担当課長

質問要旨	答弁要旨
一 交通政策について （一）地方交通について 1 道民の運賃負担について J R 北海道の運賃は、4 月の改定によって平均 7.6%の値上げとなる見通しです。通勤定期では平均 22.5%、通学定期が平均 10.5%の値上げが、道民生活を直撃することになります。道内では多くの高校生が鉄道で通学しており、近隣の通学定期代の引き上げによって、5 年間で 40%以上も跳ね上がる区間もあるとされております。これが、こども真ん中社会を目指している北海道に繋がるのかどうか、疑問を持たざるを得ません。 そこで改めてお聞きしたいんですけども、首都圏と比べて、道内の運賃負担というのは大きくなっていると指摘がありますが、ちょっと比較をしてみますと、4 月以降、例えば、あいの里教育大から札幌は 470 円となりますが、15.2 キロと全く同じ距離の場合、東京での運賃は 350 円です。手稲から札幌は 360 円となりますけれども、同じ距離の場合、東京の運賃では 260 円なんですね。北海道の利用者は都市部に比べて高い運賃負担によってもう既に J R を支えていることになると思うんですけども、道の認識を伺います。 つまりですね、国交省の認可によって結果として、格差のある運賃というのが道民に負担となっているという実態なんですよ。 2 黄線区の存廃について J R 北海道が示した黄色 8 線区についてなんですけれども、アクションプラン実行委員会では実行計画の基本目標の達成を目指すものとして、その達成如何で存廃を判断しないとの確認書が了承されております。2 月 18 日の道議会の研修会で岸邦弘北大大学院教授の講演を伺った際、「これ以上廃線する線区はないというスタンスで議論を進めていかなければならない」と述べられておまして、大変心強く感じました。しかし、実行計画の達成如何で線区の存廃を判断しないとしたものの、何か事情があれば、これ以上の廃線もあり得るのではないかという不安の声がきておりますので、維持存続の確認をしておきたいと思いますが如何ですか。 つまりこれ以上廃線の負担は押しつけないと、黄線区は維持活性化に向けて取り組むんだという確認だと思うんですね。 3 アクションプラン実行委員会の開催状況等について 今年 2 月、各線区のアクションプラン実行委員会幹事会が開催されておりますけれども、開催状況はどうなっているのか伺います。また、道は構成員としてどのような意見を述べたのかも併せて伺います。	（鉄道企画担当課長） 運賃改定についてでございますが、国土交通大臣は、鉄道事業法に基づき、鉄道事業者が定めた運賃等の上限による総収入が能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査し、認可することとしております。 この度の J R 北海道の運賃改定につきましては、列車運行の安全確保のための設備投資や修繕費の確保が必須な状況であり、物価高騰への対応、人材の確保、輸送サービスの維持・競争力の確保のために、J R 北海道が最大限の経営努力を前提に、運賃改定を申請し、運輸審議会の答申を受け、国土交通省が認可したものでございます。 なお、通学定期につきましては、通勤定期が 22.5%の改定率に対し、通学定期は 10.5%、1 ヶ月定期の割引率にして 71.8%となっておりまして、家計への影響を考慮し、見直しの幅を最小限に留めたとのことでございます。 （鉄道企画担当課長） 実行計画の推進についてでございますが、昨年 1 2 月に各線区のアクションプラン実行委員会です承された実行計画における「基本指標」及び「線区の特性に応じた目標」の位置付けに関する確認書により、指標や目標の達成状況だけをもって線区の存廃を判断するものではないこと、J R 北海道と地域の関係者が黄線区の維持・活性化に向けて持続的に取り組むことについて、J R 北海道と沿線自治体等との共通の理解として確認されところでございます。 （鉄道企画担当課長） アクションプラン実行委員会幹事会についてでございますが、各線区におけるアクションプラン実行委員会幹事会については、2 月上旬に開催され、第 3 四半期までの取組の進捗状況の確認や、令和 7 年度の取組内容に関する意見交換などが行われました。 幹事会におきましては、道から、道の取組と連携し、1 年を通して利用促進の取組を切れ目なく展開していく必要性や、今後行われる取組の検証にあたりましては、個々の取組成果を積上げていく観点での検証が重要といった徹底的な利用促進や検証のあり方について意見を述べて

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
【再質問】 確認なんですけれども、一概に収益だけの評価ではないという認識でよろしいでしょうか。 4 黒字化の考え方について J R 北海道の経営改善の考え方として、鉄道事業等で赤字になったとしても、基金と国からの補填されることによって黒字化が可能なんです。これまで新型車両の導入や観光列車の運行、快速エアポートの増便によって、札幌圏を中心に営業増益となっています。24 年 4 月から 12 月期の区間別収支では全体で 4 億円改善しているわけです。J R 北海道は線区別収支を示して、黄線区の赤字縮小を求めていますけど、黄線区だけが目標達成による赤字縮小を求められるのは合理的ではありません。J R 北海道全体の経営を改善した場合でも、黄線区だけいつまでも実行計画で評価されていくんでしょうか。 5 国の支援について 全体の経営改善が求められているということですね。J R 北海道の収支は、国の補助金で補填されておりまして、昨年度は黒字となりましたが、今後も黒字化できるように 3 ヶ年ずつと言いますか、国の補助を見通すことになるんでしょうか。 6 新幹線の開業延期に伴う影響について （１）本道への影響と対応について まだ確定はしておりませんが、札幌開業が 2038 年度ないしその後数年の遅れもあり得るとされる中で、北海道への影響と対策をどのように考えていくのかお伺いします。 （２）収益の見通しについて 道内への影響は最小限にということなんですけれども、J R の経営状況の中では、現状が続くわけですね。昨年の 11 月、道は、J R 北海道の経営は鉄道事業のみならずコスト削減のほか、開発事業も含め全体の収益の拡大を図ることが重要だと答弁をされておりました。しかし、新幹線の開業時期が見通せない今、不動産収益についての見通しというのはどうなっているんでしょうか。 しかしこれはそんなに簡単なことではないですよ。開業延期による影響というのは少なからずあるわけです。	おります。 （鉄道企画担当課長） 取組状況の検証についてでございますが、実行計画に掲げる取組を着実に進めるためには、各線区の特長や実情を十分踏まえた取組成果の点検・評価を行いながら、効果的な取組の展開を図っていくことが重要と考えており、J R と沿線自治体とともに、線区の収支状況のみならず、個々の取組の成果を積み上げていく観点で検証が行われるよう対応してまいります。 （鉄道企画担当課長） J R 北海道における対応についてでございますが、J R に対する国の監督命令におきましては、インバウンド観光客の徹底的な取り込みや、非鉄道事業への戦略的な投資と体制・人事の強化、安全投資の確保など、経営改善に向けた取組を、より一層深度化及び加速化することを求めています。J R では、開発・関連事業収入、鉄道運輸収入のほか、コスト削減、人材、オペレーションなどについて K P I を設定し、四半期ごとに検証を行い、黄線区の取組を含め、経営改善の取組状況について国に報告しているところでございます。 （鉄道企画担当課長） 国における支援についてでございますが、令和 3 年に改正された国鉄債務等処理法等に基づき、令和 12 年度まで J R の経営自立化に向けて助成金の交付など必要な支援が可能となっており、現在、令和 8 年度までの支援が明らかとなっておりますが、令和 9 年度以降の国の支援等について、現時点で決定されたものではありません。 （新幹線担当局長） 影響と対応についてでございますが、開業の遅れによる影響といたしまして、各自治体が進めているまちづくりなどの計画の遅れや見直しのほか、開業を見据えた民間投資への影響、さらには、札幌開業を効果的に取り込むことにより、2031 年度に連結最終利益を黒字化し、国の支援を受けることなく経営自立を目指します J R 北海道の経営への影響などが懸念されるところでございます。 道といたしましては、こうした様々な影響の把握や影響の緩和に向けた対策につきましては、国において、説明責任や適切な対応を図る必要があるものと考えており、国から今後の開業見通しが示された段階で、早期の対応を図り、道内への影響を最小限のものとしたい考えでございます。 （鉄道企画担当課長） 開発関連事業についてでございますが、開業時期の遅れは、J R の経営自立に向けた様々な取組に影響を与えるものと考えておりますが、J R によりますと、開発・関連事業については、引き続き、中期経営計画に基づき、住宅や商業施設の開発などを着実に進め、不動産収益の確保、拡大を図っていくとのごとでございます。

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
7 北海道新幹線の収支について (1) 赤字の推移などについて 2020 年度までの北海道新幹線の営業損益は約 486 億円でした。赤字の推移とともに、損益の赤字の累計はいくらとなっているのかもお示し願います。 (2) キロあたりの赤字額 大きな赤字ですよ。累計 881 億円の赤字。この 3 年間で 395 億円にのぼっています。これだけ膨大な赤字を新幹線で出しているわけです。 これまで、繰り返し私は北海道新幹線の赤字を問題としてきました。赤線区と黄色線区の赤字と比較する上で、赤線区と黄線区だけが赤字が大きいように言われていますが、納得できませんので、公表された資料を基に、令和元年度から 5 年度における 1 km 当たりの赤字額を算出したところ、赤線区は 900 万円から 1,100 万円、黄色線区は、1 km あたり 1,500 万円から 1,700 万円でした。同様に北海道新幹線新青森・新函館北斗間における 1 km あたりの赤字額は一体いくらになっているのかお示しいただきたいのと、赤線区と黄線区と比べて多いと考えているのですが何倍かも併せてお聞きます。 8 工事費用の積算について (欠) 9 新幹線建設負担金について 大きな声で言えないみたいですが、新幹線の 1 km あたりの赤字額は約 7,850 万円ですよ。それだけの赤字を今後も続けていくことになるんじゃないかということで、大問題だと思います。その赤字を誰が負担するのかとなって、地方路線や運賃に跳ね返ってくるのではないかと、こういうことになるのではないかと思うのは当然ですよ。そうならないという確約が取れるのかどうかということが非常に心配です。 北海道新幹線の事業費負担についても、新青森から新函館北斗までの区間が 925 億円だったのですが、札幌延伸のための負担金はこれまで累計でいくらになっているのか、開業予定だった 2030 年までの負担はどう見込んでいるのか。事業費総額は 2 兆 3,159 億円とされたわけですが、この地方の負担をどう見込んでいるのか伺います。そして、道民一人あたりいくらとなるのかも、併せてお示し願いたいと思います。 10 工事延長に伴う工事費増額の負担のあり方について 地方の負担だけで道民一人あたり 8 万円。ベビーからお年寄りまで全員が負担している計算になりますが、この委員会室の人数を数えてみたんですよ。ゆうに皆だけで 300 万円以上負担している計算になります。ものすごい金額を負担しています。これで本当に続けていっていいのかどうか非常に思うところです。 今後、工事延長に伴う予定を超えた場合の負担金というのも生じるのではないかと懸念するところですが、道民が負担していく考えなのか。国の都合で工事が延長されているわけですから、その負担を地方が負うことには全く道理がないと考えるわけですが、所見を伺います。	(新幹線担当局長) 北海道新幹線の営業損益についてでございますが、2021 年度以降の推移につきまして、2021 年度は約 149 億円、2022 年度は約 129 億円、2023 年度は約 117 億円で推移してございまして、開業した 2016 年度から 2023 年度までの累計は、約 881 億円となっております。 (新幹線担当局長) 1 km あたりの赤字額についてでございますが、新青森・新函館北斗間の 1 km あたりの赤字額は、最も新しい 2023 年度について試算いたしますと、約 7,850 万円となります。 この場合、赤線区約 900 万円と見た場合、新幹線の赤字は約 8.7 倍、黄色線区約 1,700 万円と見た場合は、新幹線の赤字は約 4.6 倍となっております。 (幹線担当局長) 負担金についてでございますが、これまでの累計額につきましては、2024 年度までで、市町村の負担金を含み、約 2,197 億円となっており、また、2030 年度までの累計額は、約 4,176 億円を見込んでいますところでございます。 さらに、2030 年度までの負担累計額を 2024 年 1 月の住民基本台帳の全道人口に基づきまして、道民一人あたりに換算しますと、約 8 万円と試算されるところでございます。 (新幹線担当局長) 工事費の負担についてでございますが、昨年 5 月に鉄道・運輸機構が、2030 年度末の完成・開業が極めて困難と公表した際には、札幌延伸に係る事業費につきましては、令和 5 年 3 月末に変更認可されました総額 2 兆 3,159 億円の範囲内になっているとの説明があったところでございます。 北海道新幹線整備に係る負担金は、道財政にとって大きな負担でありますことから、道といたしましては、今後の工事におきましては、認可された事業費の範囲内での施行はもとより、工程の管理やさらなる工法の工夫などにより、できる限り工期が短縮されますとともに、コスト縮減

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
11 新幹線札幌延伸の再検討について 事業費総額 2 兆 3,159 億円、増額されてきてこの金額になっています。これ以降もこの範囲内でやれるということになったら、じゃあ 30 年度開業でできていたのに、これから 14 年後まで工事しても同じ金額というのは、これまでの金額は何だったのかということになるのではないのでしょうか。詐欺みたいなものですね。だから増額することは間違いないわけで、しかしその時に地方負担が生じるかということは、きちっと国と協議しなくてはならない重大な問題だと考えるわけです。 現状の J R 北海道の経営のあり方は地方路線にばかり負担を押し付けるものであって、新幹線一辺倒では北海道の輸送や物流に大きな禍根を残すことになりかねません。北海道新幹線の早期開業を求めるだけでなく、今後も続く新青森・新函館北斗間の赤字や今後の投資にかかる地方負担などをしっかりと検証した上で、新幹線の今後については再検討すべきだと考えますがいかがでしょうか。 そういう答弁では納得できませんので、<u>全体含めて知事に直接お伺いしたい</u>と思いますので、<u>委員長のお取り計らい</u>お願いしまして、質問を終わりにいたします。	などにより、地方負担の軽減が図られますよう、引き続き、国や鉄道・運輸機構に対し強く求めてまいります。 （新幹線担当局長） 札幌延伸の再検討についてでございますが、北海道新幹線の札幌開業は、道民の悲願であり、道内の圏域間の円滑な移動をはじめ、地域経済の活性化や広域観光の推進など、本道経済にとって非常に大きな効果が期待されるところであり、札幌延伸が実現することで、その効果が最大限発揮されるものと考えてございます。 道といたしましては、厳しい財政状況に鑑み、引き続き、国や鉄道・運輸機構に対し、地方負担の軽減が図られますよう、貸付料の確保はもとより、更なる財源確保や財源措置の拡充について強く要請しながら、関係者の皆様と一丸となって取り組んでまいります。