

令和7年第1回 北海道議会定例会 予算特別委員会〔総括質疑〕開催状況

開催年月日 令和7年3月14日（金）

質問者 日本共産党 真下 紀子 委員

答弁者 知事

質問要旨	答弁要旨
一 交通政策について （一）新幹線の赤字による影響等について 現状の新幹線は2021年度から2038年度まで395億円の赤字を出しており、新幹線は1km当たり7,850万円の赤字となっています。赤線区の実に8.7倍、黄線区の4.6倍であることが初めてわかり、衝撃が走ったわけですが、知事はこの実態をどう受け止めましたか。 【再質問】 その規模に驚きませんでしたか。 （二）新幹線の赤字による道民負担の回避について 北海道新幹線の札幌開業が遅れ、14年後の2038年度、あるいはそれ以降の開業予定となる見通しだとされております。そもそも開業できるのかと懸念するところです。J R北海道が監督命令を受けた経営改善の途上で、現在、新幹線の赤字が運賃引き上げや地方路線の減便等の不利益として道民にしわ寄せされるのではないかと考えるんですけど、知事はいかがお考えでしょうか。 私は国策である新幹線の赤字のツケ回しを道民にしてはならないと考えますが、道民負担の回避について知事の考えを伺い、また、どう行動するのかお聞きします。 （三）札幌開業までの国の支援について J R北海道の経営状況なんですけどね、2023年度、黒字となったんですけども、基金運用益のほか、国からの補填によるものがあって、新幹線札幌開業に伴い、2031年以降としていた国からの支援なしに黒字となる経営自立とは異なるものでした。 そうであれば、札幌延伸までの、現状の新幹線の赤字っていうのは誰が負担することになるんでしょうか。地方路線にしわ寄せされ、また、現状の新幹線の赤字のままの長期計画や実行計画では、私は納得できません。補助金の割合を減らす努力はしつつ、完全に補助金なしの経営自立までは、国の支援が不可欠と考えるんですけど、知事は国にどう要望し、折衝していくのか伺います。 （四）地方負担に関する考え方について そうはいつでもですね、これまでの増額を含めると、札幌延伸の事業費は2兆3,159億円、地方負担は2030年度までに道民一人当たり8万円となる約4,176億円で、今の答弁でその範囲内の地方負担にとどめるということだったんですけど、札幌開業の延期がほぼ決定して、今後、事業費の増加が議論されることになると考えますが、知事は国に対して「これ以上は負担しない」と確固たる姿勢を示して国と交渉すべきと考えますが、いかがですか。	（知事） 北海道新幹線の現状等についてであります、北海道新幹線につきましては、新青森・新函館北斗間は、開業以降、赤字が続いており、収支改善に向けては、何よりJ R北海道が関係機関とも連携しながら、より多くの方々に、新幹線を利用していただけるよう取り組むことが、重要と考えております。 （知事） 北海道新幹線の現状の受け止めでありますけれども、開業以降、赤字が続いているところであります。収支改善に向けてJ R北海道が関係機関とも連携しながら、多くの方にご利用いただけるよう取り組むことが、重要であるという考えでございます。 （知事） 地方負担の軽減などについてであります、J R北海道においては、中期経営計画において、経営改善に向けた取り組みとして輸送体系の強化のほか、不動産事業をはじめとする開発・関連事業の拡大による事業構造の変革などを掲げており、コスト削減を含め、経営自立に向け、引き続き徹底した経営努力が求められるものと認識しています。 また、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ることから、道としては、今後の工事においては、令和5年3月末に変更認可された事業費の範囲内での施工はもとより、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るとともに、コスト削減などにより、地方負担の軽減が図られるよう、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。 （知事） 国の支援についてであります、国においては、J R北海道の経営自立に向け、鉄道・運輸機構を通じ、経営安定基金の運用益の確保や、助成金の交付、出資など、累次にわたる必要な支援を行っているものと承知しています。 J Rの経営自立に向けては、J Rの徹底した経営努力を前提に、国の実効ある支援が必要であり、今後、国において、新幹線延伸の進捗状況等を踏まえ、J R北海道の経営自立に向けた必要な支援のあり方について検討されるものと考えておりますが、道としては、持続的な鉄道網の確立に向け、地域としての可能な限りの協力・支援の下、引き続き、積極的な利用促進に取り組んでいくとともに、J R北海道の経営自立に向けた必要な支援の着実な実施について、国に対して求めてまいります。 （知事） 地方負担に関する考え方についてであります、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いては、現在認可されている範囲内であるとの説明があったところでございます。 道としては、かねてから毎年度、国の施策及び予算に関する提案・要望として、国土交通省や北海道選出国会議員の皆様に対し、地方負担の軽減等に関する要望を行ってお

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
【再質問】 今後ですね、事業認可が変更されて事業費が変更されても、現状の負担というのは言質を取れるんですか。 【再々質問】 今後については担保できないということですよね。ＪＲ北海道は安全管理上の問題も続出しておりまして、私は一度立ち止まってこの札幌延伸というのは道民的議論をすべきだと思いますけどいかがですか。 計画どおりいかないということがもうすぐはっきりするわけですね。ほとんどはっきりしてるんですけど。そうした中でそんな悠長なことを言っていてはならないし、事業自体も安全確認が必要だと申し上げて次の質問に移ります。	り、今後においても、認可された事業費の範囲内での施工はもとより、国に対して貸付料の確保のほか、更なる財源確保や財源措置の拡充につきまして、あらゆる機会を通じて強く要請し、地方負担の軽減が図られるよう取り組んでまいります。 （知事） 地方負担に関する考え方についてでございますけども、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、現在認可されている範囲内であるという説明があったところでございます。 （知事） 新幹線札幌延伸につきましては道民の悲願であります。しっかり計画どおり進めていくことを求めてまいりたいと思います。