

令和4年4定 予算特別委員会(総括質疑) 開催状況

開催年月日 令和4年12月13日

質問者 日本共産党 宮川 潤 委員

担当部課 総合政策部交通政策局交通企画課

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>四 交通問題について</p> <p>(一) 北海道新幹線について</p> <p>次に交通問題についてであります。これまで工事費の増額について、知事は、新青森・新函館北斗間の工事についても、幾春別川総合開発事業の増額についても、すべて合意しているものと認識しております。</p> <p>今回の6,450億円の増額については、厳しい態度で臨むべきではないですか。</p> <p>ノーと言うこともありますか。是非、ノーと言っていたきたいと思いますが、明確に教えてください。</p> <p>【再質問】</p> <p>ただいま、地方負担の軽減を強く求めたということがありました。</p> <p>それでは、工事実施計画の認可にあたっては知事意見を求められて際には、同意しないということでしょうか。伺います。</p> <p>私は、同意すべきではないと思いますので、是非、国に対しても強い態度を貫いていただきたいと思います。</p> <p>(二) 並行在来線について</p> <p>1 函館本線函館長万部間の物流について</p> <p>次に並行在来線についてであります。函館本線は、北海道の背骨とも言うべき重要路線であります。</p> <p>物流としての函館本線が果たしている役割は、全道と本州各地を結んでいることであり、その受益者は、沿線自治体だけでなく、北海道全体であり、全国ともいべきでありますけれども、この点ご見解を伺います。</p>	<p>【知事】</p> <p>北海道新幹線の整備についてであります。12月8日の関係者会議において、約6,450億円という大幅な増加見通しが示されたことについて、私としては、厳しい財政状況にある北海道として、大変厳しい結果であると受け止めており、国に対し、貸付料の確保による地方負担の軽減について強く求めたところであります。</p> <p>北海道新幹線は、地域経済の活性化など、本道のさらなる発展にとって、大きな効果をもたらすものと期待しているところであり、新函館北斗・札幌間の2030年度末の完成・開業に向け、建設工事が円滑に進むよう、国や鉄道・運輸機構、沿線自治体などと連携して取り組んでまいります。</p> <p>【知事】</p> <p>北海道新幹線の整備についてでありますけれども、大幅な増加見通しが示されたことについては、私としては、厳しい財政状況にあります北海道として、大変厳しい結果であると受け止めております。</p> <p>増加分につきまして、今後、道としては、地域の方々の声を伺いながら、国に対して強く求めて行くとともに関係国会議員の方々などに対しても要請をしてみたいと考えています。</p> <p>【知事】</p> <p>鉄道貨物輸送についてであります。鉄道貨物輸送は、大量輸送が可能で環境に優れた特性を有し、本道農産品の移出や生活必需品の移入をはじめ、本州においては、内陸地域への石油輸送を担うなど、本道のみならず、我が国全体の産業経済や暮らしを支える不可欠な輸送モードであります。</p> <p>また、全国を結ぶ輸送網が維持されるとともに、十分に利活用されることによって、その役割が一層発揮されるものと考えております。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>2 函館本線の物流の鉄道存続について 函館長万部間の鉄道存続か、バス転換か、沿線自治体が協議をしております。 しかし、物流に関しては、沿線自治体だけの問題ではなく、北海道全体と、本州方面など全国の問題であり、沿線自治体だけで協議すべき問題ではないと考えます。 知事こそ、物流の鉄道問題の当事者として、存続の立場を明確にすべきですけれども、いかがお考えですか。</p> <p>3 函館本線存続についての知事の行動について 知事は、函館長万部間の最大の当事者として、存続について、国、JR北海道、JR貨物などにどう訴え、どう行動していきますか、伺います。</p> <p>4 函館本線の旅客について 物流として函館長万部間は存続させるべきでありますし、廃止は考えられないと思います。函館長万部間の物流の鉄道が存続する場合には、現在、沿線市町村が旅客のあり方を検討しておりますけれども、バス転換ということは考えられないと思います。貨物列車が走っている横を、旅客鉄道から転換したバスが走ることは、ありえないのではないのでしょうか。 貨物の鉄道が存続するのであれば、その線路の上を旅客列車が走ることに不合理はないはずです。沿線での協議は、貨物の今後のあり方を視野に入れることが必要ではないのでしょうか。 そのためには、知事が物流の鉄道の必要性を訴え関係機関と協議し、存続の方向性を出すことが最優先であり、貨物のあり方を見定めたうえで旅客の鉄道について検討を始めていくべきではないかと考えますけれども、知事のお考えを伺います。</p>	<p>【知事】 物流対策についてであります。道では、これまで北海道交通・物流連携会議の物流対策ワーキンググループにおいて、本年5月に「北海道における安定的かつ効率的な物流体制の確保に向けた検討報告書」を取りまとめ、鉄道貨物輸送の維持や機能強化の必要性を示すとともに、必要な設備の増強やモーダルシフトの更なる推進など鉄道貨物輸送の強化に必要な方策などを掲げているところであります。 北海道と本州間の鉄道貨物輸送は、全国を結ぶ鉄道貨物ネットワークを構成する上で欠かすことのできないものと認識をしており、道としては、引き続き、関係者と連携を図りながら、北海道と本州間の安定的かつ持続的な物流の確保に取り組んでまいります。</p> <p>【知事】 関係者との協議についてであります。先般、北海道と本州間の鉄道貨物輸送の維持に向けて、国、道、JR貨物、JR北海道の実務者レベルで論点整理のための意見交換を開始し、必要な条件や課題の整理などを行っているところであります。 道としては、引き続き、関係者と一層の連携を図りながら、持続可能な鉄道貨物ネットワークの維持に向けて必要な議論を行ってまいります。</p> <p>【知事】 函館本線についてであります。北海道新幹線札幌開業に伴い、並行在来線となる「函館・長万部間」については、国の「整備新幹線の整備に関する基本方針」に基づき、新幹線開業時にJR北海道から経営分離されることになっており、これまで、道と沿線自治体で構成する「北海道新幹線並行在来線対策協議会」において、沿線人口の推移や財政的な負担、住民の皆様方における利便性の確保といった地域の実情を踏まえながら、新幹線開業後の地域交通の確保方策について、鉄道運行の場合、またはバス運行とした場合、さらには、それらを組み合わせた場合について検討しているところであります。 一方で、同線区は、貨物列車が走行している区間でもありますことから、現在、全国的な観点から、国や道、JR貨物、JR北海道の関係者が参画し、貨物ネットワークの維持に向けて、実務者レベルで、課題の整理などを行っているところであります。 私としては、地域交通の確保方策及び貨物輸送のあり方のいずれにおいても、それぞれの課題の一つ一つに関して、しっかり協議・検討を深めていくことが重要であると考えております。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>【指摘】</p> <p>私どもとしては、並行在来線を経営分離するという方針を見直すべきだと考えております。</p> <p>これを原則とした上で、今回問題となっているところは、貨物について廃線にする訳にはいかないと思います。函館本線は物流の大動脈であります。</p> <p>旅客は鉄道か、バスか議論中でありますけれども、貨物が使う線路を客車も走らせてもらって、鉄道の有効活用を図ることが最も合理的だと思います。</p> <p>函館長万部間の旅客の議論をする際、この点を視野に入れるべきであるということを強く指摘して質問を終わります。</p>	