

開催年月日 令和4年12月12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>二 交通問題について (一) 北海道新幹線について 1 工事費増額の認識 北海道新幹線についてであります。札幌延伸について、国土交通省有識者会議が6,450億円の事業費の増額が必要との試算をまとめた報道されました。道として、工事費増額について、どういう説明をうけていますか。地方負担に係る要請書の内容についても明らかにしてください。</p> <p>【再質】 金額が、6,450億円と非常に大きいですし、ただ今の答弁でも、財政状況も厳しいということがあるということをお答えいただきましたけれども、それではその厳しい6,450億円、それ自体の善し悪しは別としてですよ、6,450億円で済むのかという問題です。今後更なる増額はないという前提に立って考えてよろしいですか。この点についてどう受け止めているかお考えを伺います。</p> <p>2 道民への説明について 6,450億円も大きいんですけども、更なる増額はないのかということについて、現時点では見通せない。開業も2030年かどうかということについても同じことですね。つまり、大きい金額に加えて今後は分からないと。更なる増額があるのかもしれないということになりますね。そういった増額について、新幹線の恩恵を直接受けない市町村からきびしい声が出てるんじゃないですか。それについては、どう把握し、どう受け止めてますか。 私は、道として増額に同意すべきでないと考えますが、提示されている内容を道民に明らかにして、北海道としての増額についての考え方を示して、多くの道民に説明することが重要ですけども、どう考えますか、伺います。</p>	<p>【新幹線推進担当課長】 北海道新幹線の事業費についてであります。国土交通省の有識者会議がまとめた報告書については、12月8日の関係者会議におきまして、国交省から説明を受けたところであり、予期せぬ自然条件への対応や着工後に生じた関係法令改正等への対応などにより、これまで講じてきたコスト縮減を差し引き、現時点で見通せる範囲で一定の仮定をおいて試算した結果、事業費について、約6,450億円増加する見込みであることが示されたところでございます。 この増加見通しにつきまして、8日の会議の席上、知事からは、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、事業費の大幅な増加により地方負担の増加となると、さらに厳しい状況となることから、貸付料の更なる確保など、できる限り地方負担を軽減するとともに、工程管理を徹底し、新函館北斗・札幌間の2030年度末までの完成・開業を実現するよう国及び鉄道・運輸機構に対し要請したところでございます。</p> <p>【新幹線推進担当課長】 北海道新幹線の事業費についてであります。国土交通省の有識者会議がまとめた報告書については、現時点で見通せる範囲で一定の仮定をおいて試算したものであり、今後につきましては、現時点では見通せないものと認識しております。 なお、この有識者会議におきまして、継続的にモニタリングを行っていくこととされておりますことから、道といたしましては、今後とも、適切に事業管理やコスト縮減が行われるよう、国や鉄道・運輸機構に対し、丁寧な説明を求めてまいります。</p> <p>【新幹線推進担当課長】 事業費の見通しについてであります。12月8日の関係者会議におきまして、知事からは、今回6,450億円という増加見通しが示されたことにつきまして、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いる旨、発言がございました。 事業費の大幅な増加により地方負担の増加となると、北海道や駅設置市町にとって、さらに厳しい状況となることから、コスト縮減と併せて、貸付料の更なる確保など、何より地方負担を軽減することについて、国に強く求めたところであります。 併せて、国及び鉄道・運輸機構に対しまして、駅の設置市町に対し、報告書の内容について直接丁寧な説明をするようお願いをしており、新幹線の札幌開業までには、まだ相当程度の事業期間が残っておりますことから、引き続き、国や鉄道・運輸機構に対し、様々な機会</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>3 工費増額の具体的内容について 6,450億円という増額の具体的な内容について明らかにしてください。</p> <p>4 道負担の増額に対する態度 トンネルの工事で巨大な岩にぶつかって前に進めないとか、或いはヒ素など重金属を含む残土処理の問題など、工事の進捗が遅れることとなります。 現在4年遅れとされていますけれども、遅れれば遅れるほど、材料の価格が上昇し、工期短縮のために集中的な工事を行い、単価上昇につながるということになるのではないのでしょうか。 工事の遅れと事業費総額の上昇が負のスパイラルのように連関して、抜けられない状況になっているのではないかと感じています。 コスト削減は容易なことではないと思います。従前より繰り返されてきた工事の増額要請、増額の要請があったときに知事は「コスト削減に取り組むように」と意見をつけて結局、同意する。何回でも。ですから、いろいろ注文を付けても同意をするというのが結論になって、それが繰り返されてきた。相手方に見れば、増額要請をすれば、意見があったとしても認められると、そういう前提に立っているということはないのでしょうか。これ以上同じようなことを繰り返すべきではないと思います。道の負担の増額には応じられないという厳しい態度が求められると思いますけれども、どうお考えになりますか。</p> <p>ただいまも申し上げましたが、意見は言っても同意するという結論が、もう見えていると思われたらだめだと思えますね。そういう前提ではなくて、しっかり厳しい意見も言うということが、私は道に求められていると思いますので、厳しい意見も言える、そういう対応を是非していただきたいと思えます。</p> <p>(二) 並行在来線について 1 函館本線の役割等について 函館本線の函館～長万部間の存廃で問題となっている物流ですが、タマネギ、じゃがいもなど、函館～長万部間で生産されているものではなく、消費地も同様に函館～長万部間にあるわけではありません。生産地も消費地も函館と長万部のそれぞれ先にあるものです。 函館本線の果たしている役割は、全道と本州各地を結んでいるということではありませんか。 函館本線があることによる受益者は、単なる沿線自治</p>	<p>を通じて、適切な情報提供を求めてまいります。</p> <p>【新幹線推進担当課長】 事業費の具体的な内容についてであります。国の有識者会議の報告書におきましては、現時点で見通せる範囲で一定の仮定をおいた試算として、北海道新幹線の事業費へあたえる具体的な要素としまして、予期せぬ自然条件への対応、着工後に生じた関係法令改正等への対応、着工後の関係者との協議等への対応、着工後の経済情勢の変化への対応とされておりまして、これまで講じてきたコスト削減を差し引き、現時点で事業費について、約6,450億円増加する見込みであることが示されておりまして。</p> <p>【新幹線担当局長】 地方負担についてであります。道では、12月8日に開催いたしました関係者会議におきまして、厳しい財政状況にある道や駅設置市町にとって、事業費の増加を受け、さらに厳しい状況となることを踏まえまして、国に対し、何よりも事業費のコスト削減とともに、地方負担の軽減について強く求めたところでございます。 今回の事業費増加に係る負担につきましては、今後、国土交通省において検討されることとございます。道といたしましては、北海道新幹線は、本道経済にとって大きな効果をもたらすものと期待をしております。新幹線の事業費につきまして、コスト削減はもとより、できる限り地方負担の軽減が図られますよう、引き続きあらゆる機会を捉え、国に働きかけてまいります。 また、より大きな新幹線効果の早期発現のため、新函館北斗・札幌間の一日も早い開業に向けまして、鉄道・運輸機構や国、沿線自治体などと連携いたしまして、建設工事の円滑な推進に取り組んでまいります。</p> <p>【物流企画担当課長】 鉄道貨物輸送の役割についてでございますが、鉄道貨物輸送は、本道農産品の移出や生活必需品の移入をはじめ、本州におきましては、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ます不可欠な輸送モードであります。 また、国内の各地域を結ぶ輸送網が維持されるとき、十分に利活用されることによりましてその役割が一層発揮されるものと考えておりますことから、北海道と本</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>体と住民だけではなくて、北海道全体であり、また本州など全国というべきではありませんか、まず、この点についての見解を伺います。</p> <p>2 鉄道の赤字の補填のあり方について 物流も旅客交通も、つながっているところに価値があると思います。 鉄道の赤字について、沿線市町村に負担を求めるのは、手っ取り早く取れるところから取るという安直な考え方であると思います。 北海道全体を視野に入れ、北海道全体すみずみまでつながる鉄道を守る立場に立てるとというのが、私は道の立場だと思えます。 北海道新幹線の並行在来線のあり方は、単なる沿線市町村の問題に矮小化せず北海道全体で考え責任を負うべきだという認識をお持ちですか。あるいは沿線市町村独自の課題とお考えですか。伺います。</p> <p>3 鉄道の役割について 函館長万部間の貨物輸送が最も端的ですけれども、玉ねぎもじゃがいもも、生産地も消費地も函館でもなく長万部でもありません。北見や十勝などで生産され、本州方面など各地で消費されるものであります。 線路の通過している市町村や住民の負担を求めるのは、鉄道が果たしている役割との間で矛盾が生じることになるのではありませんか。 鉄道はつながる先があることを見落としてはならないし、そこにつながる交通の役割があり、市町村だけでは果たせない広域行政の役割というものそこに重要な意味があるのではありませんか、伺います。</p> <p>4 函館本線の維持存続について 全国を結ぶ鉄道貨物ネットワークということでもありますけれども、私はそれは貨物に限ったことではないというふうに考えます。旅客も通院や通学だけというふうに単純化して考えることはできないと思います。 函館長万部間112キロメートル、長万部小樽間140キロメートルは北海道の背骨とも言うべき重要路線であります。果たしている役割を照らして、存廃を議論すべきであります。 特に鉄道は、安全性、環境、バリアフリー、定時性、大量輸送などの点において、公共性と優位性がある輸送機関であります。 新幹線を整備する際に経営分離するという一面的方針を見直せばよいことであり、経営上赤字だから廃線に</p>	<p>州間につきましても、全国の鉄道貨物ネットワークを構成する上で欠くことができないものと認識しております。</p> <p>【並行在来線担当課長】 並行在来線に関する地域負担の考え方についてでございますが、北海道新幹線札幌開業に伴い並行在来線となります函館線「函館・小樽間」につきましては、経営分離後における地域交通の確保方策について、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をはじめ、利便性の確保といった地域の実情を踏まえながら、第三セクター鉄道の場合、またはバス転換とした場合、さらには利用者の多い区間を鉄道とし、その他の区間をバス転換する場合の3つのパターンを基本に方向性を示してきたところであります。 こうした中、地域としての検討にあたりましては、交通モードごとのメリット・デメリットや、運行形態による国等の支援制度が異なることを踏まえながら、まずは地域全体でその費用を負担していくことを念頭に、地域の特性に応じた持続可能な交通モードを選択していくことが重要と考えております。</p> <p>【物流企画担当課長】 鉄道貨物輸送に関する取組についてでございますが、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ができないものと認識しており、先般、その維持に向けまして、国、道、JR貨物、JR北海道の実務者レベルで論点整理に向けた意見交換を開始したところでございます。 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きまして、鉄道貨物輸送の実態や災害時の代替輸送方法などについて議論を行い、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とりまとめたところでございまして、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まして必要な議論を行ってまいります。</p> <p>【並行在来線担当課長】 函館本線についてでございますが、函館線の「函館・小樽間」につきましては、新幹線札幌開業時にJR北海道から経営分離されますことから、これまで、道と沿線自治体で構成する協議会において、新幹線開業後の地域交通の確保方策について、協議を進めてきたところであります。 同線区は、住民の方々の通勤や通学はもとより、観光・物流の面からも幅広い役割を担っておりまして、地域交通の検討にあたりましては、線区の特徴や地域の実情などを十分に考慮する必要があるところでございます。 道といたしましては、地域交通の確保方策につきましては、引き続き、協議会において、鉄道やバス、それぞ</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>するという考えは、通院や通学など、その他の住民生活、あるいは物流を無視した考え方であると思います。</p> <p>並行在来線である函館本線の維持存続に向けて、北海道は国に強力に働きかけるなど、役割を果たすべきではありませんか。伺います。</p> <p><u>旅客・貨物どちらについても国の働きをということで求めましたけれども、貨物については答弁がありましたけれども、旅客についてはありませんでした。</u></p> <p><u>これら交通問題について、知事に直接伺いたいと思いますので、委員長の取り計らいのほどよろしくお願い申し上げます。質問を終わります。</u></p>	<p>れの運行形態の特徴や優位性を考慮しながら、持続可能な地域交通の確保に向けて検討を進めてまいりますほか、鉄道貨物ネットワークの維持や機能強化に向けた対策などにつきましては、国やJR貨物、JR北海道と一層の連携を図りながら、必要な議論を行ってまいります。</p>