

令和5年4定 予算特別委員会 総合政策部審査 開催状況

開催年月日 令和5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交通企画課

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>三 交通政策について</p> <p>(一)北海道新幹線の収支・利用状況について</p> <p>JR北海道は、北海道新幹線札幌延伸まではその効果が限定的だとしてきました。私は新函館北斗・新青森間の乗車率は低迷したままだと指摘をして、改善を求めてきました。開業以来、毎年多額の赤字が続く北海道新幹線の収支・利用状況をまずお示してください。</p> <p>回復基調にあるとはいえ、未だにですね、3割を超えていない状況が続いていて、赤線区、黄線区などと言われるところよりもですね、大きな赤字を毎年毎年出しているということが現状なわけです。</p> <p>(二)札幌駅工事に伴う影響について</p> <p>今、札幌の新幹線駅の工事が進められておりまして、その影響は、徐行による到着時間の遅れだけでなく、第2回定例会の私どもの会派の一般質問に、テナントから家賃収入が年間約20億円の減少になると答えていました。開業の見通しの2030年が仮に遅れれば、この収入減が大きくなるわけですが、その収入減少をどのようにカバーしようとしているのでしょうか。</p> <p>そうは言っても、20億円の減収に見合うだけの収益確保ができていますのかどうかというのは非常に疑問でありますし、再開発ビルの開業・新幹線の開業まで待て、と待たされているわけで、赤字が累積しているわけです。</p> <p>(三)北海道新幹線の費用対効果について</p> <p>今年3月末に国土交通省は、北海道新幹線新函館北斗・札幌間の費用対効果が、事業費の大幅増を受けて、「0.9」と、投資に見合う「1」を下回ったと公表しました。このことを道はどのように受け止めているのでしょうか。</p>	<p>【参事】</p> <p>北海道新幹線の収支などについてであります。JR北海道によりますと、新青森・新函館北斗間の営業損失及び乗車率は、それぞれ、</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成28年度は約54億円、32% 平成29年度は約99億円、26% 平成30年度は約96億円、24% 令和元年度は約93億円、23% 令和2年度は約144億円、8% 令和3年度は約149億円、9% 令和4年度は約129億円、17%となっております。 <p>また、令和5年度は、4月から9月までの第2四半期におきまして、約42億円、27%となっております。</p> <p>【鉄道企画担当課長】</p> <p>新幹線工事による店舗閉店の影響についてでございますが、JR北海道では、新たに整備される再開発ビルが開業するまでの間、収益確保を図るため、鉄道事業はもとより、不動産事業やホテル事業といった開発関連事業の拡大に取り組んでいると承知しております。</p> <p>【参事】</p> <p>北海道新幹線の事業再評価についてでございますが、令和5年3月に公表された、新函館北斗・札幌間に係る公共事業の再評価におきましては、事業全体の投資効率性を評価する全体事業B/Cが0.9であった一方、事業継続による投資効率性を評価する残事業B/Cが1.3とされたところでございます。</p> <p>今回の再評価につきましては、国が定める費用便益分析に関する技術指針において、残事業B/Cが1を超えている場合、基本的に事業継続とされているほか、開業後の交流人口の拡大など沿線地域の活性化を通じた効果も含め、総合的に評価して、事業を継続することが適切であると判断されたものと承知しております。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>沿線地域は通過されるだけなんですよね。一部駅の所は残るかもしれませんがね。多くは、通過されてしまっただけで道央圏一極集中が更に加速するんじゃないかと、一部の潤う所はあっても、北海道全体としては過疎化が進むんじゃないかという懸念を否定できないと思うんです。</p> <p>(四)2030札幌オリンピック断念の影響について 事業継続に当たって、理由の中に計算には含まれない経済効果が見込めるとして工事は継続するという事になっておりましたけれども、今年3月末時点ではまだ、2030年札幌オリンピック開催を前提としたものだったと考えております。 この札幌オリンピックは事実上断念を迫られたわけですが、札幌オリンピックは計算に含まれない経済効果とされていたのではないのかと考えるんですけど、所見を伺います。</p> <p>時間の前後があるので、確かに新幹線のそもそものところにはかかれていないと思うんですけども、2030年の札幌五輪の開催と新幹線の開業というのはセットで宣伝をされていて、そこに期待している方たちも多かったんだと考えるわけです。しかし、本当にこれが順調に行くのかどうかということが非常に懸念されます。</p> <p>(五)工事説明会の内容について 11月29・30日の両日、新幹線工事に関する説明会が開催をされていて、岩塊の撤去について説明がありました。どのような内容だったのでしょうか。</p>	<p>道としましては、新幹線効果が最大限発揮されるよう、引き続き、沿線自治体など、関係の皆様と連携を一層密にして、北海道新幹線の着実な整備促進とともに、沿線地域の魅力を発信するなど、利用促進に向けて取り組んでまいります。</p> <p>【参事】 新幹線の効果についてであります。本年3月に公表されました新函館北斗・札幌間に係る公共事業の再評価では、事業における地域経済への効果・影響のうち、札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想が引用されているところでございます。 その中で、いわゆる再開発ビルに関し、「北海道新幹線札幌開業及び令和12年の招致を目指している冬季オリンピック・パラリンピックを見据えて、令和11年秋に全体竣工・供用開始することを目指す」旨、記載されておりますが、冬季オリンピック・パラリンピックの招致につきましては、新幹線事業の評価に影響を与える要素とはされていないところでございます。</p> <p>【参事】 工事説明会についてであります。鉄道・運輸機構によりますと、羊蹄トンネル有島工区のルート上に、岩塊群が見つかったことから、掘削に支障を生じさせないため、事前に岩塊の撤去工事を行うこととし、ニセコ町において、去る11月29日と30日の2日間にわたって、周辺住民等に対する工事説明会を開催したところでございます。 説明会では、工事は国道5号付近の一部民有地を含むニセコ町有地で行い、地上から掘削して岩塊を撤去した後、埋め戻しをする工法を採用すること、また、工期は令和6年5月から10月までとし、掘削に使用するシールドマシンが到達する前に岩塊の撤去を完了させる予定であることなど、機構から工事の概要等について説明があったと承知しております。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>(六) 工事費用の増大及び費用対効果への影響について</p> <p>その工事説明の中で、今回追加される岩塊撤去工事の進捗等によって、変更があり得ると考えるわけですね。説明もされております。工事期間延長の可能性を否定できないし、昨年度も6,450億円の新幹線工事に関連した工事費の増額があったばかりですけれども、必然的に工事費用が大幅に増大し、道と沿線の負担も大きく膨らむ、こういう悪循環に陥るのではないかと考えるところです。</p> <p>札幌オリンピック開催断念に加えて、さらなる工事費の増額、先ほどお聞きした新函館・新青森間の赤字や、店舗収入の減少が長引き、費用対効果は下がる一方ではないかと懸念をしております。</p> <p>工事費用の増大及び費用対効果への影響に懸念はないのか伺います。</p> <p>【再質】</p> <p>新幹線が残っても、開業しても、地方路線がなくなっていったら、元も子もない訳です。機構の方は、今後も別な岩塊がある可能性を否定していません。全体工事期間については、どうなのか。工事費増額の可能性というのは、全くないと捉えてよろしいのでしょうか。</p> <p>関係者が連携しても工事をするのは機構ですからね。そこが工事がきちっと出来るかどうかというのは、非常に懸念がある訳です。</p> <p>(七) JR北海道の経営自立の根拠について</p> <p>JR北海道は、2023年度事業計画の中にも「長期経営ビジョンに掲げた北海道新幹線の札幌延伸の効果が発現する2031年度の経営自立を目指す」と明記をされております。</p> <p>その発現効果は、これまでの見通しとは変わらざるを得ないことが起こりうるということだと考えるんです。</p> <p>JR北海道の経営自立、黒字化の根拠が次々と瓦解していつているのではないかと考えますけれども、道の見解を伺います。</p> <p>【再質】</p> <p>お気持ちはわかるんですけれども、実際に経営自立ができるのかどうか、新幹線の開業によって黒字化ができる</p>	<p>【参事】</p> <p>工事費用などについてでございますが、現在、鉄道・運輸機構におきまして、コスト縮減に努めるとともに、工程の工夫策などについて受注者などと協議を行いながら、鋭意工事を進めているところでございます。</p> <p>北海道新幹線は、本道経済にとって大きな効果が期待されるほか、JR北海道では、札幌開業を契機に経営自立を目指し、経営改善に取り組んでいるところでございまして、道としましては、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利用促進に向けた取組を進めるとともに、コスト縮減はもとより、できる限り地方負担の軽減が図られるよう、引き続き国や機構に対し、強く働きかけてまいりたいと考えております。</p> <p>【参事】</p> <p>工事についてでございますが、まだ、相当の事業期間がある中で、今後予測できない事態が生じるリスクも考えられますが、道としましては、工程の管理や工法の工夫などにより、できる限り工期短縮に努めるよう、引き続き、国や鉄道・運輸機構に対し強く求めるとともに、工事が円滑かつ安全に進むよう、沿線自治体など関係の皆様と連携して取り組んでまいります。</p> <p>【新幹線担当局長】</p> <p>北海道新幹線の延伸に向けた取組などについてでございますが、JR北海道では、2031年度の経営自立を目指し、令和元年に策定いたしました長期経営ビジョンにおける3つの戦略の一つである「輸送サービスの変革」の中で、「北海道新幹線の札幌・東京間の最速4時間半への挑戦」を掲げ、貨物列車との共用走行区間の抜本的解決や、更なる高速化などに取り組むとしております。</p> <p>こうした課題を解決し、札幌開業を実現することで、運輸収入はもとより、関連事業の拡大による収益の確保により、経営基盤の強化が期待されるところであります。</p> <p>道といたしましては、JR北海道に対し、引き続き、札幌開業後の経営自立に向け取組を進めるよう求めるとともに、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、沿線自治体など関係者と一層連携を密にしながら、積極的に取り組んでまいります。</p> <p>【参事】</p> <p>札幌開業後の利用者数などについてでございますが、本年3月に公表された公共事業の再評価におきま</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>のかどうかということが、数字で見なければならぬというふうに考えます。私がいつもお聞きしているのですけれど、新幹線の運賃、それから乗客数、乗車率。この設定というのは、札幌・函館間、札幌・東京間では、どのように設定されているのでしょうか。</p> <p>料金は、はっきりしているけれども、流動量については数だけ、期待・目標値が示されただけで、実際に新幹線に本当に乗るのかどうかわからないし、この料金も初めだけで、後からどんどん値上げしていくんじゃないかというふうに考える訳で、黒字の根拠としては、大変希薄だなというふうに思います。</p> <p>(八) 地域交通の維持・確保について これまで、鉄道に変わる最適の選択として赤線区の廃線とバス転換の決断というのが迫られてきました。2019年11月の地方路線問題調査特別委員会で、私は、「廃線したところが代替バスへ転換して、そこにバスドライバーが必要だからと確保した場合、他の路線でバス運転手がいなくなり、奪い合いの構図になるのではないかと述べておりました。今、正にそうした状況が実際に起こっているのだと言えます。北海道新幹線札幌延伸に伴う小樽・長万部間140キロ、この並行在来線は私どもは鉄道として維持すべきだという立場ですけれども、このバス転換が現状を無視した議論ではないかと考えます。並行在来線のバス転換は現実的ではなく、やはり鉄路を残すように見直すべきだと考えております。バス運転手不足が深刻となって、路線バスの維持も困難で、一般質問で取り上げたように、栗山高校の通学の足まで確保が難しくなっている現状があります。バス運転手は高齢化だけではなく、そもそも大型二種免許の保有者が88%が50代以上で、正に危機的状況であると考えますけれども、道として道内全体の地域交通をどのように確保していくのか、交通企画監の見解を伺いたいと思います。</p> <p>当然、深刻さを理解した答弁だというふうに感じません。</p> <p>(九) 新幹線札幌延伸の再検討について <u>新幹線は一度立ち止まって激変する課題に向き合っ</u> <u>て再検討する必要があると考えます。交通企画監の答弁</u> <u>を求めますけれども、この問題は大変深刻で重要な問題</u> <u>なので、知事にもお聞きしたいと思いますので、交通企画</u> <u>監の答弁を聞いて、私の質問を終わります。お取り扱い</u> <u>をお願い致します。</u></p>	<p>しては、新函館北斗・札幌間の利用者数は示されてございませんが、道央・道南間における鉄道の流動量は、2030年で年間570万人と推計されているところでございます。</p> <p>また、新幹線の運賃・料金についてでございますが、同じく本年3月に公表された公共事業の再評価におきましては、想定される運賃・料金として、東京・札幌間26,830円、函館・札幌間は新函館北斗・函館間も含み9,370円とされているところでございます。</p> <p>【交通政策局長】 地域交通の確保についてでございますが、バス事業者の方々には、地域の暮らしや産業を支える重要な役割を担っておりますが、高齢の運転手の退職や新規採用者の減少などにより、多くの事業者が運転手不足に直面しており、地域のバス路線を安定的に確保していく上で運転手の確保は重要な課題と認識しております。</p> <p>こうした中、道では、北海道バス協会などと連携し、大型二種免許の取得に係る助成や若年者向けPRの実施に加え、全道各地に拡大しての合同就職相談会の開催や移住・観光施策と連携した道外プロモーションを実施するなど取組を強化したほか、今後は、北海道運輸局とも連携しながら、自衛隊を退職される方々向けの就職相談会の開催などといった取組を行うこととしております。</p> <p>道といたしましては、引き続き、バス事業者はもとより、北海道運輸局や市町村などといった多様な主体と一層、連携しながら、地域の公共交通を担う運転手の確保など地域交通の確保に向けた取組を推進してまいります。</p> <p>【交通企画監】 北海道新幹線の札幌延伸についてでありますけれども、高速かつ大量輸送機関であります北海道新幹線は、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、広大な本道の更なる発展に向けては、札幌開業が実現してはじめて、その効果が最大限発揮されるとの考えのもと、これまで、建設工事が円滑に進みますよう、鉄道・運輸機構や関係自治体などと連携しながら諸課題の解決のための検討・調整など、建設促進に努めてきたところでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
	<p>今後も、道といたしましては、厳しい財政状況に鑑み、地方負担の一層の軽減が図られますよう、引き続き、国に対し、貸付料など、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、強く要請しながら、関係自治体と一丸となって様々な取組を進めてまいりたいと考えております。</p>