

令和5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5年12月12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>一 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>はじめに交通政策について伺います。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。新函館・新青森間は既に開業しているわけですが、この乗車率は、今も3割に届かず、赤字の累計は7年半で約806億円。開業までの赤字を見込みますと、ゆうにドジャースの大谷翔平の年俵を越えることは確実にございます。</p> <p>家賃収入の減少が毎年20億円も続く。昨年6,450億円もの工事費を増額したばかりですが、新たに羊蹄トンネルの岩塊が見つかって、工期延長・工事費増額も否定できず、道と沿線の負担も大きく膨らむことは否定できないと分科会で明らかになりました。</p> <p>知事は、こうした現状を踏まえて、2031年には発現するという開業効果に厳しい目を向けるべきではと考えますがいかがでしょうか。</p> <p>(二)新幹線計画の見直しについて</p> <p>そうはいつでも工期は見通せないわけです。そして新幹線の運賃設定は、現状のJR運賃よりも安くなると答えておりました。しかし、利用者数が不明なんです。そこで、現状150万人ほどの道央・道南の流動量が、2030年に一気にですね、年間570万人と4倍近くに増える見込みを示しています。これは便益効果を大きく見せるための数字であり、あまりに荒唐無稽ではないでしょうか。</p> <p>そもそも新幹線の札幌延伸によるJR北海道の経営自立・黒字化は実現可能なのか。新幹線の赤字が地方路線の廃線・減便に拍車をかけることになっていないか。並行在来線のバス転換が一層運転手不足を加速し、道内全体の持続可能な地方交通の維持に逆行することになりかねないのではないかと分科会で課題を申し上げました。</p> <p>B/C0.9の新幹線は一度立ち止まって、激変する課題に向きあって、新幹線計画を再検討する必要があると考えますが、知事の見解を伺います。</p> <p>道(みち)は大変厳しいということを申し上げて、交通政策については、終わります。</p>	<p>【知事】</p> <p>北海道新幹線の札幌開業に向けた取組についてありますが、北海道新幹線の新函館北斗・札幌間につきましては、昨年12月、国の有識者会議の報告書において、事業費が6,450億円増額する見通しであることが示されますとともに、工期に関しては、巨大な岩塊の出現や地質不良などに起因して、3～4年程度遅れている工区も存在するものの、まだ相当の事業期間が残っていることから、現時点では、工期を見通すことは困難とされたところであります。</p> <p>一方、本年3月の公共事業の再評価におきましては、国が定める技術指針に基づく費用便益分析に加え、開業後の交流人口の拡大や沿線地域の活性化などを通じた効果も含め、総合的に評価して、事業継続と判断されたものと承知しており、道としては、新幹線効果が最大限に発揮されるよう、一日も早い札幌までの開業に向け、国や鉄道・運輸機構に対し、コスト縮減や工程の工夫などについて強く求めてまいります。</p> <p>【知事】</p> <p>北海道新幹線の札幌開業についてありますが、北海道新幹線の札幌までの開業は、多くの道民の願いであり、本道経済にとって非常に大きな効果が期待されるだけでなく、全国の高速度交通ネットワークが繋がることで我が国全体の発展にも寄与するものと考えております。</p> <p>現在、沿線地域では、札幌開業を見据えたまちづくりが進められ、また、JR北海道においても、開業後の経営自立を目指した取組が進められているところであり、道といたしましては、引き続き、国や鉄道・運輸機構に対し、貸付料の確保などによる地方負担の軽減はもとより、コスト縮減や工程の工夫など、2030年度末の札幌までの完成・開業に向けた取組を進めるよう、強く求めていくとともに、建設工事が円滑に進むよう、沿線自治体など関係の皆様と一丸となって取り組んでまいります。</p>