

令和7年第1回北海道議会定例会 予算特別委員会（総合政策部所管） 開催状況

開催年月日 令和7年3月12日（水）

質問者 民主・道民連合 高橋 亨 委員

答弁者 新幹線担当局長、鉄道企画担当課長

質問要旨	答弁要旨
<p>二 新幹線の札幌延伸について</p> <p>（一）延伸の遅延について</p> <p>当時はですね、東京から札幌まで所要時間を競っておりました。5時間を何分切るのかということで航空機と時間を競っていたという状況から、なるべく最短距離を通るということで、機構の方でそういうルートになったわけですが、そのルートの結果が今の結果でございます。そして8割がトンネルという、ほとんど地上に出ない地下鉄のような新幹線になっているということでございます。</p> <p>当然のことながら、渡島の地形の問題や、さらには羊蹄山の西側を通るということは予め何があるか分かっていたことだろうと思いますが、道は単純に工事が遅れたという傍観者でいいのかどうなのかについて、見解をお聞きします。</p> <p>【再質問】</p> <p>先ほどもそのお答えはお聞きしましたけれど、道は単純に傍観者でいいのかどうなのかについてお聞きしたかったです。</p> <p>（二）駅立地自治体への影響について</p> <p>新幹線を札幌延伸する時は道も期成会に入っていたはずであります。したがって、このように8年間も遅れていることについて、この間、細切れ的に言ってきたわけですが。それに対して何のアクションも示さないで今日までただそれを聞くのみではないだろうと思っているわけです。これは北海道にとっても、札幌市にとっても、沿線自治体にとっても、大きな経済的損失を伴うことになるわけです。</p> <p>今、それぞれ停車する駅は駅舎の工事にかかっているわけです。駅舎の工事にかかっているも新幹線が来なければ誰も人がいない。その駅舎の前の再開発をしても誰も人が来ないという状況になってくるわけです。</p> <p>さらに札幌駅前の再開発も始まっていますが、遅れることによって何百億円単位の損失があるということになるわけですが、これを道として、ただそうですかとお聞きするだけでよろしいのですか。</p> <p>【再質問】</p> <p>国に早く早くって、物理的にそれは難しい話になってくるわけですし、したがってこの8年間の遅れ、8年間で</p>	<p>（新幹線担当局長）</p> <p>工期が遅延しました要因についてでございますが、主な要因といたしましては、渡島トンネルと羊蹄トンネルの工事における遅延と考えられまして、渡島トンネルにつきましては、想定を超える地質不良により、掘削速度が大きく低下しておりまして、計画の3割から4割程度の掘削速度にとどまっておりますこと、また有識者会議におきまして、ボーリング調査の結果、当面は地質が好転する兆候が見られないとの検討結果が示されてございます。</p> <p>羊蹄トンネルにつきましては、岩塊が頻繁に発見され、その都度、地上からの撤去作業が必要となっておりまして、昨年12月より掘削が中断していること、また、有識者会議におきましても、その近傍で、今後も岩塊が出現する可能性が高いことが指摘されており、厳しい状況となっております。</p> <p>これらの進捗及び有識者会議におけます議論の結果を踏まえますと、地質の影響などから、断続的に厳しい工事を余儀なくされる可能性があるものと考えられるところでございます。</p> <p>（新幹線担当局長）</p> <p>工事の進捗状況についてでございますが、北海道新幹線札幌延伸推進会議の事務局でございます。国、道、鉄道・運輸機構におきまして、先ほど申し上げました工事の進捗状況や有識者会議の検討結果などにつきまして、定期的な情報交換を行っているところでございます。</p> <p>（新幹線担当局長）</p> <p>開業の遅れによります影響についてでございますが、開業の遅れに伴いまして、札幌駅前再開発事業をはじめ、各自治体が進めております駅周辺整備等のまちづくりの取組の遅れや見直しなどのほか、商業施設やホテル建設など開業を見据えた民間投資への影響、さらには、札幌開業への効果を取り込むことにより経営自立を目指しますJR北海道の経営への影響などが懸念されるところでございます。</p> <p>道といたしましては、開業の遅れによりまして生じる様々な影響の把握はもとより、影響の緩和に向けた対策につきましては、国において、説明責任や適切な対応を図る必要があるものと考えており、国から今後の開業見通しが示された段階で、早期の対応を図り、道内への影響を最小限のものとしたい考えでございます。</p> <p>（新幹線担当局長）</p> <p>開業の遅れによります影響についてでございますが、札幌開業が遅れるとなりました場合には、駅周辺整備等のま</p>

済めばいい方かもしれません。私は40年までかかるかも

ちづくりといった自治体の取組が遅滞する可能性のほか、

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>しれないと思っているわけですが、この間の10年間は大きな損失になるわけですし、国にどうするんだという話ではなく、現実的に北海道そして当該のところは何らかの手を打っていかないと、10年間黙ってこのままでいるのか、そうはならないでしょ、北海道としてはと。</p> <p>私は先ほど言いませんでしたが、沿線にあります八雲や長万部、倶知安だけではなく、函館市もこの新幹線延伸に関わって現駅の話もしているわけです。ここにも大きな影響が出てくるわけですが、これらをトータルに考えて、道として国によろしく願いますとこれだけでいいのですか。</p> <p>【指摘】</p> <p>先ほども言いましたけれども、遅れることにより相当な経済的損失を被るわけであります。遅れた場合、道としても何らかの対策を打っていかねばいけないと思います。それは支援なのか補助なのか、様々な対応があるかもしれませんが、全く知らずにそれは民間のやることだ、JRのやることだ、機構のやることだということで、ほったらかしていいものなのかどうなのか、それは北海道、札幌を含めて相当な経済の遅れになることを十分考えながらやっていただく、そのことを肝に銘じていただきたいです。</p> <p>(三) 並行在来線の運行による経営への影響について</p> <p>さらに、JR北海道の計画にもこれも大きな影響が出てくるということになるわけですので。さらに在来線にも影響が出てくる、これは山線・海線含めて。そこのところへの影響について、これから道はJR北海道とどのような話し合いに入っていくのでしょうか。</p> <p>道の新幹線担当がその程度の認識しかないということだと、これは本当に心許ない話になってくるわけですし、道民の悲願だと言われつつも、担当の道がこんな状況であるということは非常に悲しい状況でございます。</p> <p>当然のことながら知事総括をよろしく願いますとして私の質問を終わります。</p> <p>(四) 先行開業について (欠)</p>	<p>開業を見据えた商業施設やホテル建設などの経済活動への影響が懸念されるところでございます。</p> <p>道といたしましては、開業の遅れによって生じる影響の把握、影響の緩和に向けた対策につきましては、国において、適切な対応を図る必要があるものと考えておりまして、今後、国から開業見通しが示されたあかつきには、早期の対応を図り、道内への影響を最小限のものとしていきたいと考えてございます。</p> <p>(鉄道企画担当課長)</p> <p>JRの経営への影響などについてでございますが、JR北海道が2019年に策定した「長期経営ビジョン」は、徹底した経営努力による収支改善に加え、新幹線札幌延伸の効果も取り込むことで経営自立をめざしていくこととしておりまして、開業時期の遅れは、JRの経営自立に向けた様々な取組に影響を与えるものと考えられます。</p> <p>また、札幌開業に伴い経営分離される函館・小樽間につきましては、昨年度の線区別収支で約93億円の赤字となっております。運行の継続により、開業までの間、こうした赤字が継続するなど、経営に影響があるものと認識しております。</p>