

令和7年第4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12月8日（月）

質問者 民主・道民連合 笹田 浩 委員

答弁者 新幹線担当局長、鉄道企画担当課長、
交通企画課参事

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>二 人口減少下のまちづくりについて</p> <p>今年は国勢調査の年であります。国も地方も、最も重要な調査と位置付けています。前回2020年の調査は、2015年からの5年間で、全道で15万人も減少しました。今回も大きく減少するということが予想されています。その中でまちづくりが大きな課題となっているわけでありまして、それでも、そこで人口減少で厳しさを増す交通政策について伺います。</p> <p>（一）延期の影響について</p> <p>まず、北海道新幹線の開業時期が2030年度末から、38年度末もしくはそれ以上に延期になりました。5年後の2030年度末を目指してまちづくりを進めてきた駅立地自治体はもとより、知事が開業効果を全道に広げるとしていることからすれば、延期の影響は全道ということになります。その認識について確認するとともに、対策についてもお伺いいたします。</p> <p>沿線自治体におけるまちづくりはもとより、民間投資をはじめ、J R北海道の経営など、幅広い分野に影響が想定されるという答弁で、認識は私と一緒にだと思っております。</p> <p>（二）包括支援パッケージについて</p> <p>「北海道新幹線の完成・開業の遅れによる沿線自治体への影響を最小化するための提案」、いわゆる包括支援パッケージと言って、関係自治体がまとめて国に提案しています。</p> <p>道が設置した「北海道新幹線札幌延伸特別対策室」、ここを中心に、沿線自治体の懸念や影響を把握し、その対応などを検討することとしています。</p> <p>人口減少は待ったなし、開業まで町がもつのかと心配になるところもあるわけですが、道は関係自治体の動きを踏まえ、一緒になって国に提案すべきだと考えますが、道の見解を伺うとともに、道も支援の対象となると思うわけですが、その検討をしているのかも併せて伺います。</p> <p>（三）J R北海道への支援について</p> <p>前半戦で、これは国が主体的にやるべきだと、国自らが色々歩いて、どこにどんな影響があるのか、そして政策も国がしっかりやれというような答弁でした。</p> <p>でも、北海道もその影響を受けるということは、先ほども言いましたけども、北海道が受けるというよりも新幹線の開業は全道に波及すると、ずっと言ってきたわけですか</p>	<p>【交通企画課参事】</p> <p>開業遅れに伴う影響についてでございますが、この度の新幹線開業の遅れに伴いまして、沿線自治体におけますまちづくりはもとより、民間投資をはじめとします地域経済への影響のほか、J R北海道の経営など、幅広い分野にわたる影響が想定されるところでございます。</p> <p>このため、道では、庁内各部はもとより、沿線自治体や周辺自治体に加えまして、経済界や観光、建設といった団体に対し、開業遅れに伴う影響などについて、照会を行いますとともに、必要に応じて追加のヒアリングを実施してきたところであり、現在、まちづくりや地域経済、観光などといった分野別に整理するなど、精査を進めているところでございます。</p> <p>【新幹線担当局長】</p> <p>影響への対応についてでございますが、開業遅れに伴います影響の最小化に向けましては、国が主体的な役割を果たすことが必要と考えており、道における影響調査のみならず、国みずからが速やかに地域に赴いて、開業の遅れに伴います地域の切実な声を直接聞いていただいた上で、まちづくりや地域経済、観光といった幅広い分野におけます支援策を検討していただくことが大変重要でございます。</p> <p>道といたしましては、調査の精査や取りまとめを急ぎますとともに、北海道新幹線建設促進期成会と北海道新幹線札幌延伸推進会議との連携を図りながら、幅広い分野への包括的な支援を国等へ求めるなど、関係者の皆様と一丸となって取り組んでまいります。</p> <p>【鉄道企画担当課長】</p> <p>国の支援についてでございますが、J R北海道の「長期経営ビジョン」では、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目指していくこととしており、開業時期の遅れは、J R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>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>ら、影響を受けるのは北海道全体となるということを再度しっかり認識しておいてもらうということと、そこで後半戦に道としては、期成会、関係機関と言わせてもらいますが、関係機関とともに包括的な支援を国などに求めると、一丸となって求めて行くという後段でそういう答弁、北海道もやるということですね。</p> <p>では、道としての具体的な提案の内容というのは、今は示されていなかったわけですが、そこで私から提案というわけではないのですが、北海道新幹線の開業遅れというのは、今の人口減少の問題も相まって、ＪＲ北海道の経営や黄色線区の取組にも、当然、影響を与えることになるわけであります。</p> <p>道として、包括支援パッケージの提案には、黄色線区の沿線協議会への支援だったり、ＪＲ北海道への支援、こういったものを提案すべきと私は考えるんですけど、所見を伺います。</p> <p>【指摘】</p> <p>ＪＲについては、今の答弁をいただいて、確かにこれでやる必要は無いんじゃないかというのも、ごもつともでありまして、青函トンネルの 50 億であったり、貨物列車の 100 億であったり、独自で国も支援していますので、そういったところをこれからも延長してもらうというところでもいいと思うんですけど、沿線協議会は、沿線協議会として包括支援パッケージで期成会が取りまとめてくれないから、沿線、駅の立地自治体だけですよ、今、札幌、倶知安、小樽、八雲、長万部、それからずっと木古内まで。なので、黄色線区の協議会への支援は、私は北海道がすべきだと思うんです。</p> <p>そこを代わりになって、私達がやってまいりますと言ったら、すごい良い答弁なんですけど、今は、まだそういう時期では無いと言われれば、そうなのかも知れませんが、常にそういうのを考えていってほしいなと思います。</p> <p>再質しようかなと思ったんですけど、今日はやめておいて、時期的にまたそういう時期が来るんだと思います。ただですね、これだけ言いたいんですけど、例えば、開業遅れで、並行在来線の問題あるじゃないですか、貨物列車の問題もあるでしょ。これは少し時間ができたというのは否めないと思うんですけど、人口減少だけは待ったなしで、それまで本当にまちが持つかわからないというのは事実ですから。人口減少の波に、すっかり地域が負けてしまわないように、まだ時間があると高を括っていないで、しっかりやってほしいなということを申し上げまして、私の全ての質問を終わります。</p>	<p>こうした認識の下、ＪＲへの支援のあり方につきまして、新幹線の札幌開業の遅れによる影響に留まらず様々な観点から検討される必要があるものと考えておりますことから、道といたしましては、引き続き、様々な機会を捉え、国に対し、ＪＲの経営自立に向けた支援の着実な実施について、求めてまいります。</p>