

開催年月日 平成30年7月3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新幹線推進室

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>二 北海道新幹線について</b>  <b>(一) トンネル残土の処理対策等について</b>  <b>1 トンネル残土の受け入れ地について</b>                      今月から、札幌市内にも新幹線工事に伴うトンネルの発生土が運び込まれると伺ったところであります。残土の受け入れ地が定まらないまま、掘削だけがどんどん進んでいくことに対しては不安の声が上がっております。まづ道の認識を伺います。</p> <p><b>2 環境影響調査について</b>                      新函館北斗から札幌の間はほとんどがトンネルになるけれども、そのトンネル発生土の受入地は50パーセントしか確保されていないということでありました。次に、その発生土の問題ですが、トンネル予定地の土壌については環境影響調査が行われてきました。基準値をこえる有害な重金属が検出されていますが、その検出状況についてお示しください。</p> <p><b>3 要対策土の処理について</b>                      その処理方法と、これまでに発生した要対策土の処理の現状をお示しください。</p> <p><b>4 受け入れ地のない要対策土について</b>                      札幌トンネルの土壌検査では、すでに基準を超えるカドミウム、ヒ素、フッ素、鉛が検出されております。札幌市内の発生土受け入れ地として決まっているのは1カ所のみで、搬入可能なのは無対策土のみであります。要対策土は、どこにどうしておくのか、今後の対策と道のお考えを伺います。</p>	<p><b>【新幹線推進室長】</b>                      トンネル工事に伴う発生土についてでございますが、新函館北斗・札幌間におきましては、総延長約211キロのうち、約80パーセントの約169キロがトンネル区間となっており、建設主体の鉄道・運輸機構では、本年6月末現在、トンネル工事に伴う発生土の受入地について、必要としている量の約50パーセントを確保しているものと承知しております。</p> <p>また、鉄道・運輸機構におきましては、引き続き、沿線自治体へ、発生土の受入先の募集を依頼するなど、受入地の確保に努めているところであり、道といたしましても、沿線自治体や機構などで構成する連絡・調整会議におきまして、工事の進捗状況、発生土の受入地の確保に係る情報共有や、意見交換を行うなど、引き続き、積極的に取り組んでまいります。</p> <p><b>【新幹線推進室参事】</b>                      重金属等の検出状況についてでございますが、トンネル工事に伴う発生土には、地層によって、自然由来の重金属等が含まれている場合があります。鉄道・運輸機構からは、トンネル工事に着手後のボーリング調査におきまして、18トンネル中、5トンネルで、セレン、鉛といった基準値を超えた重金属等が確認されているとの説明を受けております。</p> <p><b>【新幹線推進室参事】</b>                      対策が必要な発生土の処理についてでございますが、鉄道・運輸機構では、自然由来の重金属等が含まれる、対策が必要な発生土、いわゆる要対策土につきましては、周辺環境へ影響を及ぼさないよう、国土交通省が定めたマニュアルに準拠して、対応していると承知しております。</p> <p>要対策土の処理方法としては、表面を粘土などで固め、盛土が崩壊しない構造とする工法や、要対策土の下に、重金属等を吸着しやすい材料を敷き、雨水の地下への浸透を防ぐ工法などがあり、現在、3カ所の受入地において、これらの工法により、対策が講じられているところでございます。</p> <p><b>【新幹線推進室長】</b>                      今後の対策などについてでございますが、鉄道・運輸機構におきましては、今後のトンネル工事において、要対策土の発生が考えられることから引き続き、沿線自治体や地域住民の方々に丁寧に説明しながら、受入地の確保に努めていくこととしております。</p> <p>道といたしましても、連絡・調整会議におきまして、鉄道・運輸機構や沿線自治体などと、発生土の受入適地の確保について、情報共有や意見交換を行うなど、引き続き、積極的に取り組んでまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>5 発生土の仮置きについて</b></p> <p>有害物を含んだものを容易に住民が受け入れるとは考えにくいものであります。受入地が決まってから、掘削をはじめるとするのが道理ではないですか。掘削し、残土が増えつづけた場合、仮置き場にいつまで置くつもりか伺います。</p> <p><b>【再質問】</b></p> <p>受入地の確保に時間を要する場合、発生土を仮置きしてトンネルを掘り進めるとのことですが、正規の受入地については、国土交通省の基準があり、その基準を満たすことが必要ですけれども、仮置き場には明確な基準がありますか、伺います。</p> <p>また更に、仮置きの期間について、長期にわたることのないようとのことでしたが、何ヶ月以内などの明確な期間の定めがありますか、伺います。</p> <p><b>6 工事計画について</b></p> <p>仮置きをする場所について、検討はするとしていますけれども、明確な基準ではないということがわかりました。いつまでも受入地が決まらなければ、期限無く仮置き出来るとこともわかりました。重大問題であります。到底納得できません。対策が不十分なまま、拙速に工事を進めれば、限られた土地に、容量を超えて土を積み上げるようなことが起きないか心配になります。受け入れ態勢を整えてから掘削すべきであり、順番が逆であります。無理な事業計画は考え直す必要があるのではないですか。道のお考えを伺います。</p> <p><b>【再質問】</b></p> <p>今後発注するトンネル工事については、発生した土の受け入れを確保してから、工事に着手することですが、もう既にほとんどのトンネルが発注済ではないですか。今後発注するトンネルとは、新函館北斗から札幌までのトンネル全体のうち、何パーセント程度ですか。伺います。また、今後発注する工事については、発生する土の受け入れを確保してから工事に着手することですが、受入地が確保できない場合は工事に着手しないという規則等でのしぼりはありますか。無いのではと考えますがいかがですか。伺います。</p>	<p><b>【新幹線推進室参事】</b></p> <p>発生土の処理についてでございますが、鉄道・運輸機構におきましては、工事着手前に、受入地を確保することを基本に、発生土の処理を進めておりますが、受入地の環境影響調査などに時間を要する場合、やむを得ず発生土を仮置きしながら、掘削工事を実施しているトンネルがあるものと承知しております。</p> <p>鉄道・運輸機構は、周辺環境への影響に十分配慮し、仮置き期間が長期にわたることがないように、受入地の早期確保に努めているところであり、道といたしましても、沿線自治体などと連携しながら、協力してまいります。</p> <p><b>【新幹線推進室参事】</b></p> <p>発生土の仮置きについてでございますが、鉄道・運輸機構におきましては、やむを得ず要対策土の仮置きを行う場合においては、仮置き場における環境影響調査を実施するほか、仮置きの方法について、学識経験者による「自然由来重金属等掘削土対策検討委員会」で検証するなど、周辺環境への影響に十分配慮し、管理を行っているものと承知しております。</p> <p><b>【新幹線推進室長】</b></p> <p>受入地の確保などについてでございますが、鉄道・運輸機構におきましては、新函館北斗・札幌間の開業時期を2035年度から5年前倒しするとして、政府・与党申し合わせに基づき、2030年度末の完成・開業に向けて、工事を進めているところであり、今後、発注するトンネル工事につきましても、発生土の受入地を確保した後、工事に着手することとしております。</p> <p>道といたしましては、今後とも、鉄道・運輸機構において、円滑に工事が進められるよう、連絡・調整会議などを活用しながら、沿線自治体などと連携し、札幌開業に支障が生じないように、引き続き、受入地確保に積極的に取り組んでまいります。</p> <p><b>【新幹線推進室長】</b></p> <p>受入地の確保などについてでございますが、鉄道・運輸機構からは、新函館北斗・札幌間において今後、発注するトンネル工事は、トンネル区間の約24パーセントに当たる約40キロ区間と伺っております。</p> <p>また、鉄道・運輸機構におきましては、発生土の受入地を確保した後、工事に着手することとしており、道としても、円滑な工事実施に向け、沿線自治体などと連携しながら、協力してまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>(二) 事業・採算等の見通しについて</b>  <b>1 札幌開業による経営再生について</b>  今後の発注と言いましたが、残りは24パーセントだけということでもあります。先日の地方路線問題調査特別委員会に参考人としてJR北海道の島田社長らが出席し、北海道新幹線の札幌開業が経営努力の柱と説明しました。道も、一般質問の答弁で「札幌までの一日も早い開業がJR北海道の経営再生に必要」との認識が示されました。道は何を根拠に札幌開業で収益と経常利益の向上が見込めると考えているのかお示してください。</p> <p><b>【再質問】</b>  青函トンネルの維持・管理に関するコスト負担の軽減、総合車両基地維持の固定費がなくなる、利用者が増えるなどで収支は改善するとのことでしたが、青函トンネルのコストがどれほど軽減するのか、車両基地の固定費からいくらの財源を作り出せるのか、利用者増はどれほどか、根拠あるいは大掴みでも見直しを持っているのであればお示ください。</p> <p><b>2 道独自の検討・検証について</b>  やはり見通しは不明であると。経営改善については疑問が残りました。北海道新幹線は開業早々、予測を超える巨額の赤字を出し、新幹線の大きな赤字が道内路線の維持・存続を危うくさせるのではないかと、という懸念もあります。新幹線事業の着工条件には、「収支採算性」が明記されています。道としてもJR北海道に厳しく指導するとともに、収支採算性や事業見通しを独自に試算するなどの検討・検証が必要だと思いがいかですか。</p> <p><b>3 JRの路線問題について</b>  JR北海道の経営については、2020年度で終了する法に基づき資金不足対策と、新幹線の札幌開業までの対策それぞれが必要です。札幌開業後の経営再生の見通しも明らかにしながら、国と道、JRのそれぞれの認識も一致していないものと受け止めます。道は今後、時期的な整合性も取りながら、どのように問題解決に取り組むお考えか伺います。</p> <p>トンネル残土につきましては、質問した中でますます問題点があるというふうに思いましたし、新幹線開業について、経営再生の見通しを具体化させるとのことでしたが、経営再生の根拠として具体的に伺ったことに、はっきりした答弁はありませんでした。納得できないため、知事に直接伺いたいのので、委員長におかれましては、よろしくお取りはからいを願い、私の質問を終わります。</p>	<p><b>【新幹線推進室長】</b>  北海道新幹線の収支についてでございますが、国及びJR北海道によると、北海道新幹線は、青函トンネルの維持・管理に要するコスト負担や、札幌開業を見越した総合車両基地等の維持に係る固定費の発生などの特殊要因により、当面の収支は厳しくなるものの、札幌開業により、さらなる高速化の実現と相俟って、より多くの方々の利用が見込まれますことなどから、収支は改善するとしてございます。</p> <p><b>【新幹線推進室長】</b>  北海道新幹線の収支についてでございますが、JR北海道におきましては、特殊要因ごとのコストや、利用者の見込みなどについては、明らかにしていないため、今後とも、収支改善に関する具体的な内容の公表について、JRに求めてまいりたいと考えております。</p> <p><b>【新幹線推進室長】</b>  北海道新幹線の収支などについてでございますが、国におきましては、整備新幹線の新規着工に当たり、安定的な財源見通しの確保、収支採算性などの、いわゆる「着工5条件」を確認しており、新函館北斗・札幌間につきましても、5条件を確認の上、工事実施計画の認可を行っているところでございます。</p> <p>国及びJR北海道によりますと、開業直後におきましては、青函トンネルの維持・管理コスト等の特殊要因により、収支は厳しくなるものの、札幌開業により、利用者が拡大し、収支は改善するとしております。</p> <p>道といたしましては、今後とも、新幹線のさらなる高速化や、利用促進に向けた取組に加えて、青函トンネルの維持・管理に係る負担軽減を国に求めるとともに、JRに対し、収支改善の見通しなどについて、地域の皆様にも、丁寧に説明するよう、強く求めてまいる考えでございます。</p> <p><b>【交通企画監】</b>  今後の取組についてでございますが、道では、交通政策総合指針に基づき、関係機関が一体となって、新幹線札幌開業が予定される2030年度を見据えた、持続的な鉄道網の確立を目指す考えでございます。</p> <p>このため、JR北海道の経営再生に中心的役割を果たす国に対しては、国の支援の根拠となります。国鉄清算事業団の債務等の処理に関する法律の改正の必要性を申し入れますとともに、道や市町村の厳しい財政状況に十分配慮した上で、支援についての考え方を示すよう、強く求めてまいります。</p> <p>また、JRに対しましては、夏頃までに大まかな方向性をとりまとめるという、国の考え方を踏まえ、2030年度の新幹線札幌開業を見据え、経営自立を図る経営再生の見通し案を早期に具体化するよう、働きかけてまいる考えでございます。いずれにしても、鉄道網を含む公共交通ネットワークと地域交通の確保に向け、より一層、積極的に取り組んでまいる考えでございます。</p>

