

平成30年2定 予算特別委員会(知事総括) 開催状況

開催年月日 平成30年7月4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>一 北海道新幹線等について (一) トンネル残土の処理等について 1 要対策土について 私は各部審査で、新幹線工事のトンネル発生土で、カドミウム、ヒ素など有害重金属が基準値を超えていることを明らかにいたしました。受け入れ地が決まっていない要対策土は仮置きされるとのことですが、仮置きの期間に際限がなく、保全方法も基準がないため、安全性の保障がなく問題だと考えますが、知事はいかがお考えですか。</p> <p>2 道の責任について 仮置きについて、保全方法と仮置き期間は定めるべきであります。発生土の受け入れについては、鉄道・運輸機構に丸投げするのではなくて、道民を守るべき北海道としての責任ある対応策を考えるべきですが、いかがですか。</p> <p>(二) 事業・採算等の見通しについて 新幹線の莫大な赤字で、地方路線の維持が困難になるのではないかと懸念がありますが、国の支援策も、JRの「経営再生の見通し案」でも、具体的には何もありません。</p> <p>1 国の支援と収支見通しの時期、手法等について 赤字というなら新幹線はどうか、地方路線へのしわ寄せすることは認められないというのが地域の声でもあります。着工条件に「収支採算性」が明記されていますが、開業までの収支見通しを示さないJRに知事はただ手をこまねているだけではないのでしょうか。知事は、いつまでに、どのようにして示させるのか伺います。</p>	<p>【知事】 新幹線に関し、発生土の処理についてであります。鉄道・運輸機構においては、トンネル工事の着手前に、受入地を確保することを基本に、発生土の処理を進めているところでありますが、受入地の環境影響調査などに時間を要する場合は、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もあるものと承知をいたします。</p> <p>鉄道・運輸機構では、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」において、仮置きの保全方法を定めるとともに、周辺環境への影響に十分配慮し、仮置きの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、道といたしましては、今後とも、機構や沿線自治体などと連携をし、札幌開業に向け、受入地確保に積極的に取り組んでまいります。</p> <p>【知事】 発生土の処理などについてであります。鉄道・運輸機構においては、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、周辺環境に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をいたします。</p> <p>トンネル発生土の適正処理は、新幹線の建設工事を円滑に進める上で、重要な課題でありますことから、道といたしましても、沿線自治体や鉄道・運輸機構などで構成をする連絡・調整会議において、要対策土の処理方法や、受入適地の確保などについて、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> <p>【知事】 北海道新幹線の収支についてであります。国及びJR北海道によりますと、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ることなどから、収支は改善するとしていただいております。</p> <p>道といたしましては、札幌までの一日も早い開業が、JRの経営再生の観点からも、必要と考えるところであり、新幹線の開業効果が全道に波及し、持続的な鉄道網の確立に資するよう、引き続き、関係団体と連携を図りながら、積極的に取り組んでまいるとともに、引き続き、今後の収支見通しについて、できるだけ早く公表するよう、JRに求めてまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>【再質問】 JR北海道は、札幌延伸で利用者増加と収支改善をうたっているようですが、その根拠、知事はどのように聞いていらっしゃるでしょうか。札幌開業までの青函トンネルの老朽化対策などは、どう見込んでいるのか伺います。</p> <p>2 地域の財政負担の考え方について ただいま、35億円の収支改善効果ということでしたが、それは赤字額が47億円としていたときの試算ではないですか。改めて根拠を明らかにして試算をしないおすべきではありませんか。</p> <p>知事は、JRへの財政支援を前提に国に地方財政措置を求めているようですが、財政負担に言及しているところはなく、負担ありきへの誘導ではないでしょうか。道と市町村が財政負担をすると、どこで、誰が決定しましたか、決定経過をご説明願いたいと思います。</p> <p>3 地方財政負担とこれまでの道の主張と整合性について 支援と協力を表明している地域はあっても、財政負担まで踏み込んでいるところは承知しておりません。知事はどこを想定して、地方財政措置を求めるのですか。国が中心になって役割を果たすべきというこれまでの道の主張とも齟齬を生じるということになるのではないですか。</p> <p>4 道民の声と国への一丸となった要請について 資金不足への対応と、新幹線札幌開業までの経営収支をどうしていくのか、分科会審議では全く見えませんでした。バス転換や地域の財政支援を前提にした議論など地域は受け入れようがないと声を上げています。知事はどう受け止めていらっしゃるのかお聞きいたします。</p> <p>トンネルの公共インフラとしての国の責任を明らかにすること、災害からの早期復旧や経営安定基金の取り崩しを可能にするなど、私どもが提案してきた新たなスキームも視野にいれて、道民や縁の方も含め、JRとも一丸となって、国を動かす、これこそ知事が全力を傾注すべきことではないのですか。伺います。</p> <p>ただいま、国の実効ある支援とおっしゃいましたが、これでJR再生が出来るというふうには到底考えられないということを指摘して、次の質問に移ります。</p>	<p>【知事】 北海道新幹線の収支についての重ねてのご質問でございますが、国では、交通政策審議会において、整備新幹線の新規着工に当たり、新幹線事業を実施する前後を比較し、営業主体に生じる収支の改善効果を算出しているところであり、新函館北斗・札幌間の開業により、新幹線利用者の増加などによる収益が見込まれることからJR北海道に年間35億円の収支改善効果があるとされているところであります。</p> <p>道におきましても、交流人口の拡大や新幹線利用者の状況などに注視するとともに、関係機関と連携を図り、高速化に向けた取組を進めるなどして、新幹線が安定的に運営されるよう取り組んでまいりたいと考えております。</p> <p>【知事】 地域の支援・協力についてでございますが、JR北海道の危機的な経営の状況を踏まえ、これまでどおりJRの取組や国の支援だけでは持続的な鉄道網を確立することは困難でありますことから、住民の最適な公共交通を確保する観点から、JRの徹底した経営努力と、国の実効ある支援の枠組みのもと、地域の皆様方とともに可能な限りの協力・支援を行うことが必要と考えるものであります。</p> <p>道では、これまで、私自身をはじめ道幹部が地域に入り、様々な情報を提供しながら、費用負担のあり方も含めて地域における検討や協議を進めてきたところであり、引き続き、道の交通政策総合指針に基づき、持続的な鉄道網の確立に向け、検討・協議をさらに進めてまいりたいと考えております。</p> <p>【知事】 地方財政措置についてでございますが、JR北海道の経営再生と持続的な鉄道網の確立に向けては、JRの徹底した経営努力を前提に、国の実効ある支援とともに、地域における可能な限りの協力・支援を行うことが重要であり、道といたしましては、こうした考えのもと、道や市町村が行う取組に対する支援制度の創設・拡充について、昨年12月、国土交通大臣に要請をいたしましたところであります。</p> <p>道といたしましては、引き続き、交通政策総合指針に基づく持続的な鉄道網の確立に向け、JRの経営再生に中心的な役割を担う国に対し、道や市町村の負担軽減に向けた地財措置などを十分考慮した国の実効ある支援の考え方について、早期に提示するよう求めてまいります。</p> <p>【知事】 今後の取組についてでございますが、道では、交通指針に基づき、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していく必要があると考えております。</p> <p>道といたしましては、巨額の経常赤字の発生が見込まれるJR北海道の経営再生に向けては、これまでの経緯を踏まえ、国が中心的な役割を担う必要があると考えるものであり、道では、昨年12月の国交大臣への要請や先般の関係者会議においても、青函トンネルの維持管理に要する経費といった本道固有のコスト負担軽減や鉄道運輸機構の特例業務勘定を活用した設備投資等に対する支援策など、国の実効ある支援を求めてまいりたいと考えており、引き続き、強く働きかけてまいります。</p>