

令和4年1定 予算特別委員会 総合政策部審査 開催状況

開催年月日 令和4年3月17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交通企画課

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>二 北海道新幹線について (一) 北海道新幹線工事に伴う残土処理等について 1 中間処理施設について 鉄道・運輸機構は、北海道新幹線札幌延伸工事における札幌トンネルの札幌工区について、トンネル本坑からの発生土を当面、石狩市内の中間処理施設に運ぶ方針を1月10・11日の工事説明会で示しました。この経緯と、その理由について明らかにしてください。</p> <p>2 産業廃棄物処理について 発生土の判定ヤードが稼働するまでの間は、要対策土と無対策土の選別ができないため、鉄道運輸機構は発生土の一部を産業廃棄物処理します。産業廃棄物処理される発生土は、どれだけの量を想定し、どう処理されることになりますか伺います。</p> <p>3 再資源化について 20万立法メートルの土だと言うことと、それから有害な重金属が水に溶け出さない処理をして、それが建設資材になっていると言うことであります。 「平成30年度建設副産物実態調査結果」によりますと、建設汚泥の再資源化は94.6%であるとされています。建設残土を産業廃棄物として処理する場合に、再資源化についてはどう取り扱われますか。最終処分場に廃棄することはありませんか。また、発生土を不溶化処理すると言うことですが、それが無害化されたことを誰がどう確認するのか伺います。</p>	<p>【新幹線推進担当課長】 新幹線工事に伴う発生土の対応についてでございますが、鉄道・運輸機構では、札幌トンネルの一部区間の掘削工事に伴い発生する土砂につきまして、自然由来の重金属等の量を分析・評価し、「対策土」と「無対策土」に分別し、適正に処理するためには、判定ヤード及び仮置き場が必要となりますことから、石狩湾新港西地区の海面処分用地を候補地といたしまして、地元関係者との調整を行ってきたところでございます。 今後、判定ヤード等の稼働に向けて、環境保全対策などを策定するための地質や地下水などの調査や、その調査結果などに関します地元関係者への説明、発生土の管理を適切に行うための施設・設備の整備などを行う必要がありますことから、こうした手続きや準備が整うまでの間、トンネル工事を円滑に進めるため、発生土の一部を中間処理施設に搬入し、処理することとしたものと承知をしているところでございます。</p> <p>【新幹線推進担当課長】 発生土の中間処理についてでございますが、鉄道・運輸機構からは、石狩湾新港西地区を候補地としている判定ヤード等につきましては、所要の手続きや環境保全対策などの整備を行った上で、令和5年下期からの稼働を予定しており、それまでの間、中間処理施設に搬入される発生土の量につきましては、約20万立方メートルと想定していること、また、その処理方法につきましては、自然由来の重金属が基準値を超える場合には、重金属等が水に溶け出すことがないよう不溶化材を混合した処理が行われ、こうした処理を行った土砂は建設資材などに再利用されるとの説明を受けているところでございます。</p> <p>【新幹線推進担当課長】 土砂の再利用等についてでございますが、鉄道・運輸機構からは、中間処理を行った土砂につきましては、盛土材や路盤材などの建設資材として再利用されており、産業廃棄物の最終処分場に廃棄されることはないこと、また、処理後の土砂につきましては、中間処理事業者自らが試験・分析を行いまして、環境基本法などの各種法令で定める基準値以内であることを確認の上、販売しているとの説明を受けているところでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>【指摘】 有害な重金属を含む土については、不溶化処理と、全く無害化して無くなってしまいうということではなく、水に溶け出さないような処理するということですね。その処理をしたことについて、調べるのは、その業者が自分で試験分析するという答弁でした。私は、北海道などの公共あるいわ第三者の研究機関が検査することで信頼性が担保されるものだと。この点は、指摘しておきたいと思えます。</p> <p>4 産廃処理に伴うコストについて 発生土を産廃処理することは、受入地に搬入するよりもコストが増嵩するものと考えます。このまま要対策土と無対策土の全を産業廃棄物として処理をせざるを得なかった場合、量とともにコストも膨大なものになるのではないですか。伺います。</p> <p>有害重金属等を含んでいる要対策土と、そうではない無対策土を分けずに発生土の全てを産廃として不溶化処理するやり方で、ただいまの答弁では、相当なコストアップということでありました。ただでさえ新幹線工事は、膨大な建設費が、更なるコストアップするということであり、道民の受け止めも様々になるはずであります。</p> <p>5 情報公開について 発生土の中間処理にあたって、道では莫大な鉄道整備事業費負担金を拠出していることから、計画変更についての説明はもちろん、十分な情報公開を機構に求める責務があると考えます。 今回伺った発生土の廃棄物処理については、住民への情報公開を積極的に機構に働きかけるべきではないでありませんか。お考えを伺います。</p>	<p>【新幹線推進担当課長】 発生土の処理についてでございますが、鉄道・運輸機構からは、このたびの札幌トンネル工事に伴います発生土の中間処理につきましては、石狩湾新港西地区を候補地としている判定ヤード等が稼働するまでの間における当面の措置でありますことや、また、札幌工区からは、約130万立方メートルの発生土が見込まれておりますが、仮に、これを全て中間処理する場合におきましては、相当なコストアップに繋がるのが想定されるとの説明を受けているところでございます。 このため、道といたしましては、判定ヤード等の早期の確保に向けまして、機構が策定します環境保全対策などについて、地元の関係者の方々のご理解が得られるよう、関係機関と連携し、適切に対応してまいります。</p> <p>【新幹線推進担当課長】 トンネル発生土に係る住民等への対応についてでございますが、鉄道・運輸機構では、沿線自治体と協議し、幅広く受入候補地などの選定に当たるとともに、地域住民の方々などのご理解が得られるよう、周辺環境への影響に十分配慮した発生土の処理方法などの説明に努めていると承知をしております。 道といたしましては、新幹線の建設工事を円滑に進めていく上で、地域住民や関係者の皆様のご懸念やご不安を解消していくことは、極めて重要なことと認識しておりまして、発生土の受入地などの確保や適正な処理につきまして、関係自治体や地域の関係者の皆様のご理解が得られますよう、より丁寧な対応を機構に求めてまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>【指摘】 より丁寧な対応と言うことでありますけれども、発生土を要対策土と無対策土に分けないで、両方を産廃処理するやり方は、2030年度の完成予定が、既に大幅に遅れている中で、苦し紛れの進め方だと思います。住民との合意形成も不十分なままで工事を進めておりまして、完成期日ありきの姿勢が、様々な歪みを生み出している、その姿の一つだと思います。発生土については、現在も受入れを反対する住民や説明会の開催を求める声が上がっています。</p> <p>道として、対応を機構任せとせず、住民の声に耳を傾けて、道として機構に積極的に働きかけることが必要であるということについて指摘をさせていただきます。</p> <p>(二) 北海道新幹線鉄道整備事業費負担金等について</p> <p>1 鉄道整備事業費負担金について 我が会派の一般質問において、北海道新幹線新函館－札幌間の総事業費は1兆6,700億円、今後発生する地方負担は約2,100億円と見込んでいるとの答弁でありました。これまでの道負担金の累計額、総負担金額をお示し下さい。</p> <p>2 工事実施計画の変更について 北海道新幹線工事実施計画の認可・変更について、新青森から新函館北斗の間と、新函館北斗から札幌間、それぞれ工事実施計画は何度変更されましたか。認可額はどう変化してきましたか。当初の総工事費の試算額との差を明らかにして下さい。</p> <p>新青森・新函館北斗間で6回変更し、更にそこから札幌までに4回の計画変更、工事費の追加も膨大な額であります。どこまで工事費が膨らむのか恐ろしい感じさえいたします。</p>	<p>【新幹線推進担当課長】 新幹線の整備に係る地方負担についてでございますが、新函館北斗・札幌間の建設費に伴います地方負担額については、工事が開始されました平成24年度から令和4年度までの間におきまして、約1,400億円となっております。</p> <p>また、全体の地方負担額につきましては、各年度の事業費や建設財源となりますJRからの貸付料の北海道への配分額などが明らかにされていないことなどから、正確に見込むことは難しいところでございますが、現時点では、貸付料や国費などを一定の条件により推計し、約3,500億円と見込んでいるところでございます。</p> <p>【新幹線推進担当課長】 工事実施計画などについてでございますが、新青森・新函館北斗間におけます工事実施計画につきましては、軌道、駅舎などの開業設備の追加など、6回の変更が行われておりまして、工事費につきましては、国が行った試算では、当初の総工事費は、4,670億円とされていたところでございますが、最終的な工事予算額は、5,783億円と、当初の試算に比べまして約1,100億円増加したところでございます。</p> <p>また、建設中の新函館北斗・札幌間におけます工事実施計画につきましては、長万部駅や倶知安駅の高架化、札幌市内の地下ルート化など、これまでに4回の変更が行われ、工事費につきましては、国が行った試算では、当初の総工事費は、1兆6,700億円とされており、このうち、用地やトンネル、高架橋などの路盤関係の整備に係る工事費予算額として、約1兆2,400億円が認可されているところでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>3 知事意見について</p> <p>工事実施計画が変更される際には知事意見を付していることと承知しています。鉄道・運輸機構から示される工事費の妥当性についてどう検証を行ったうえで同意したのか伺います。</p> <p>工事実施計画が変更される際の同意について、伺いましたけれども、度々行われ、その都度、工事費の増額について、知事が同意してきたと言うことであります</p> <p>4 さらにコスト縮減について</p> <p>知事意見において「引き続きさらなるコスト縮減に取り組むこと」とこれまで述べてきています。知事意見に付した付した意見がどう実行されましたか、道は把握されているのか伺います。</p> <p>工事計画が変更されて、その都度、知事がコスト縮減に取り組むようにと意見を付けていますが、その後また工事計画が変更され、工事費が膨らむ。また、知事が同じ意見を付けることが繰り返しおり、知事の意見は活かされていないこととなります。</p> <p>5 機構への働きかけについて</p> <p>道が負担する新幹線鉄道整備事業費負担金については、新幹線鉄道整備事業費負担金については、毎年度機構から提示される金額を道は唯々諾々と受け入れ、支出を続けてきており、来年度予算案において、公共事業費全体は23億円の減額となっている中で、新幹線鉄道整備費は大幅な増額となっております。私どもは、北海道新幹線建設をいったん立ち止まって見直せという立場でありますけれども、せめて総事業費のこれ以上の増額を行わないことを強く機構に申し入れて、道民負担がこれ以上増大しないための具体的措置を講じるべきではありませんか。</p>	<p>【新幹線推進担当課長】</p> <p>工事実施計画の変更についてでございますが、新幹線の建設にあたりましては、全国新幹線鉄道整備法の規定に基づき、鉄道・運輸機構が工事の区間や工事の方法、予算額等を記載しました工事実施計画を変更する場合は、国土交通大臣の認可を受けることとされており、認可の都度、その内容について、国から示されております。道では、機構から計画の変更内容や工事費の増減理由などの説明を受けた上で同意しているところでございます。</p> <p>【新幹線推進担当課長】</p> <p>工事実施計画に係る道の意見についてでございますが、道では、全国新幹線鉄道整備法の規定に基づきまして、鉄道・運輸機構が行う工事実施計画の変更にあたり、必要に応じて、国に対し、コスト縮減に取り組むよう求めてきており、機構からは、こうした意見を踏まえまして、材料費の縮減、設備や工法の見直しなど、できる限りのコスト縮減に努めているとの説明を受けているところでございます。</p> <p>【新幹線担当局長】</p> <p>北海道新幹線の整備についてであります。新函館北斗・札幌間の工事実施計画につきましては、平成24年度に、国におきまして、営業主体に生じる収支の改善効果や投資効果などを確認の上、事業費を含め認可されたところであります。</p> <p>道といたしましては、高速かつ大量輸送機関である北海道新幹線につきましては、道内の圏域間の円滑な移動をはじめ、地域経済の活性化や広域観光の推進など、広大な本道の更なる発展に大きな効果が期待できますことから、2030年度末の札幌開業に向けて、建設工事が円滑に進むよう、鉄道・運輸機構や関係自治体などと連携しながらトンネル発生土の受入地の確保や諸課題の解決のための検討・調整など、建設促進に取り組むとともに、地方負担の軽減が図られるよう、引き続き、国に対し、貸付料はもとより、公共事業の拡充など、更なる財源確保や財源措置の拡充につきまして、あらゆる機会を通じ、強く要請して参ります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>強く要請してくということですが、またこれまでと同様に増額が繰り返すことにならないかと思われるが、これまでと違う強い要請、増額は一切認めないという姿勢でなければ、効き目があるのか疑問である。増額をどこまでも認めるのであれば、道民の批判も強まります。一旦立ち止まって賢明な選択を取られることを改めて申し上げて質問を終わります。</p>	