

開 会 午後1時

●好井七海委員長 ただいまから、総合交通政策調査特別委員会を開会いたします。

報告事項は、特にございません。

議事に入ります前に一言ご挨拶申し上げます。

このたび、総合交通政策調査特別委員会の委員長の大任を拝しました、好井七海でございます。もとより不慣れで力不足ではございますけれども、これから選任されます副委員長、また各理事の皆様のお力添えをいただきながら、山積する札幌市の総合交通政策の諸課題、新幹線のことやまた丘珠空港のことなど、しっかりと皆様の活発な議論をいただきながら、前に進めていきたいと思っております。

委員の皆様におかれましては、温かいご支援・ご協力を賜りますよう、何とぞよろしくお願い申し上げます。

これでご挨拶とさせていただきます。（拍手）

●好井七海委員長 それでは、議事に入ります。

最初に副委員長の互選を行います。（和田勝也委員「委員長」と呼び発言の許可を求む）

●和田勝也委員 副委員長指名推選の動議を提出いたします。

副委員長には佐藤 綾委員を推選することの動議であります。

●好井七海委員長 ただいまの動議のとおり決定することにご異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

●好井七海委員長 異議なしと認め、副委員長には佐藤 綾委員が選任されました。

それでは、副委員長席にご移動の上、就任のご挨拶をお願いいたします。

●佐藤 綾副委員長 ただいま副委員長に選任いただきました佐藤 綾でございます。

市民の関心の高いバスの問題や、また、先ほど

委員長おっしゃいましたように新幹線の課題など、重要な問題の多い委員会であります。

至らぬ点もあるかと存じますが、実りある委員会となりますように、好井委員長を支えてまいる所存です。

皆様方のご指導、またご協力をお願い申し上げまして、就任挨拶といたします。どうぞよろしくお願いいたします。

●好井七海委員長 引き続き、各会派から理事の氏名の申出をお願いいたします。

（「自由民主党 和田勝也委員」「民主市民連合 篠原すみれ委員」「公明党 小口智久委員」「日本共産党 池田由美委員」と呼ぶ者あり）

●好井七海委員長 それでは理事は、自由民主党 和田勝也委員、民主市民連合 篠原すみれ委員、公明党 小口智久委員、日本共産党 池田由美委員、以上4人ということで確認させていただきます。

次に、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）についてを議題とし、資料に基づき、理事者から説明を受けます。

●稲垣都市計画担当局長 本日は、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）につきまして、説明をさせていただきます。詳しい内容につきましては、資料に基づきまして、新幹線推進室長の上野からご説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

●上野新幹線推進室長 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）につきましては、本年3月に、国土交通省の北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に関する有識者会議におきまして、現時点では、おおむね2038年度末頃の完成・開業を見込み、工程への影響が大きい更なるリスクが生じた場合、さらに数年単位で遅れる可能性があるとの報告書を取りまとめ、座長から国土交通大臣に報告したところでございます。

本日は、配付させていただいております資料の

1 ページ目の目次のとおり、北海道新幹線の概要、有識者会議報告書、札幌市内の工事状況等、札幌市の対応につきまして説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

それでは資料に沿って説明させていただきますが、お時間を多少いただきますので、着座にて説明させていただきます。

それでは2 ページをご覧ください。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の概要でございます。

左側の線区概要図のとおり、新函館北斗駅から八雲、長万部、倶知安を通り、小樽を抜けて札幌に入ってくるルートとなっております。

右側の路線の概要をご覧ください。総工事費は約2兆3,200億円、工事延長は約211.9キロメートル、その約8割がトンネルとなっており、所要時間としては、新函館北斗・札幌駅間が約1時間で結ばれる予定です。

続いて3 ページをご覧ください。

左上の札幌市内の工区割図のとおり、札幌トンネルは小樽市から続く約26キロメートルのトンネルでありまして、札幌市内については、西側から星置工区・富丘工区・札幌工区・桑園工区の四つの工区に分かれております。

そして、地上部においては、新幹線札幌駅と札幌車両基地の工事も順次進めているところでございます。

トンネル工事の進捗状況につきましては、右上の表のとおりとなっておりますが、札幌工区の掘削の進捗率が24%と低い状況です。これにつきましては後ほど状況をご説明いたします。

また、市街地を拡大した位置図と、縦断のイメージ図を示しておりますが、手稲山方面からトンネルが続き、桑園駅や石山通を越えて、札幌駅周辺で地上部に出て、現在の札幌駅の在来線があるホームの高さまで上がってくるルートとなります。

続いて4 ページをご覧ください。

4 ページから6 ページは、3月に公表されました国の有識者会議報告書の概要となっております。

まず、背景でございますが、2015年度に政府・与党申合せにおきまして、2030年度末の完成・開業を目指すこととされておりましたが、昨年5月に、鉄道・運輸機構から国に対しまして、2030年度末の完成・開業については、極めて困難との報告がなされました。

これを受けまして、国の有識者会議において、機構からの報告内容が合理的か、講じることができる方策がないか、開業に関する今後の見通し、この3点につきまして議論が行われてきました。

また、工程短縮策の検討に当たり、下段にもありますが、地質不良対策等検討ワーキングチームを立ち上げまして、その議論も経ながら、検討結果を取りまとめております。

続いて、5 ページをご覧ください。

土木工事については、工程のポイントとなる渡島トンネル・羊蹄トンネル・札幌トンネルの3トンネルを中心に議論し、特に遅延リスクの高い工区を示しております。

札幌トンネル富丘工区では、対策土受入れ地の確保や、地質不良などの遅れが生じておりますが、1台の重機で一方向に掘削するのではなく、2台の重機を用いて、小樽方面と札幌方面に向けて、二方向同時に掘削を行う2切羽施工によりまして、工程短縮を図ります。

札幌工区でも地質不良などの遅れが生じておりますが、電気設備や消火器などを設置する器材坑を、トンネル内から一部地上化することで、工程短縮を図ります。

そのほか、市外の渡島トンネルや羊蹄トンネルの各工区では、地質不良や岩塊の出現などのリスクが考えられ、さらなる遅れが生じる可能性があるとしております。

最も遅れております渡島トンネルの台場山工区につきましては、主に地質不良の影響によりまし

て、工区境の変更などの工程短縮策を行いましたが、2030年11月頃に土木工程が終了する見込みとのことでございます。

続いて、6ページをご覧ください。

左上の最も遅れている台場山工区では、土木工事が終了した2030年度以降も、軌道工事と電気工事に約5年、監査・検査に約2年9か月がかかる見込みとのことです。

右側中段に赤枠で記載しております検討結果でございますが、1点目としては、機構の報告内容は合理的、2点目としては、現時点では完成・開業はおおむね2038年度末頃の見込み、3点目としては、特に工程への影響が大きい更なるリスクが発現した場合、さらに数年単位で遅れる可能性があるとしております。

下段にあります、今後の対応の欄の1点目では、現時点の開業見通しには相当程度の不確実性が残るため、トンネルの貫通に一定の目途が立った段階で、改めて全体工程を精査し、開業時期を定めることが適切との記載があります。

また、3点目では、事業費に与える影響について、工事の進捗と併せて注視することとされており、開業の遅れに伴う事業費への影響については示されていない状況となっております。

続いて7ページをご覧ください。

札幌市内の工事状況等についてご説明いたします。

左上の写真は富丘工区を掲載しておりますが、山間部の星置工区や富丘工区は、ダイナマイトを使用したNATM工法により、順次掘削を進めております。

右上の札幌工区はシールド工法にて、手稲区西宮の沢から札幌駅方面へ市街地を掘削中です。

左下の札幌駅高架橋については、昨年12月に国道5号に橋桁が架かりました。

そのほか、右下に参考でお示ししておりますが、札幌駅から苗穂駅の間には、札幌車両基地を整備新幹線では初めて高架橋形式で整備中であり

まして、本年5月に壁面デザインが公表されたところでございます。

続いて8ページをご覧ください。

3ページで触れました掘削進捗率が低い札幌工区についてでございますが、手稲区西宮の沢からの発進立坑から小樽市方面へは、2023年4月までで掘削が完了しております。

一方、札幌駅方面につきましては、昨年10月から本格的に掘削を開始いたしましたが、現地の地質状況によりまして、進行が低下しているところでございます。

具体的には、右側の写真でお示したシールド機のカッタービットに粘性土が付着しており、高圧洗浄等の対策を行いながら掘削を進めている状況でございます。

続いて9ページをご覧ください。

札幌市内の新幹線建設工事で発生する自然由来重金属等の基準値を超えた土、いわゆる対策土につきましては、左側でお示ししております手稲山口受入れ地へ2021年から運搬を開始しておりまして、本年6月1日現在で、約6割程度の対策土を運搬済みです。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の開業は遅れる見込みでございますが、市内の工事は順次進められておりまして、手稲山口受入れ地には、当初の予定どおり、2027年度までの運搬を予定していると、鉄道・運輸機構から聞いております。

そのほか、右側にお示ししておりますが、鉄道・運輸機構と札幌市にて、受入れ地の工事状況の確認や、受入れ地の活用、地域振興などについて意見交換を行います、手稲山口地域協議会をこれまで全12回開催しております。

昨年度は、これまでの協議会の意見を基に、受入れ地活用の考え方や視点をまとめた、受入れ地活用の方向性案をお示して、参加者の方々と意見交換を行ったところです。

最後に10ページをご覧ください。

札幌市の対応についてご説明いたします。

本年4月4日には、北海道新幹線建設促進期成会におきまして、北海道や沿線自治体、経済団体などとともに、国土交通大臣に対し緊急要望を実施いたしました。

要望内容は記載の5点でございまして、主に開業の遅れの影響の最小化に向け、幅広い分野の包括的な支援や、新たな財源の確保などを求めたところでございます。

また、4月13日には、北海道主催の北海道新幹線札幌延伸推進会議におきまして、国や鉄道・運輸機構から有識者会議報告書の説明を受けました。

札幌市からは、完成・開業が遅れることで本来得られるべき利益が先送りされる可能性があること、影響を最小限とするための国の支援や、新たな地方負担が生じないような適切な措置などを要望いたしました。

最後に、今後の対応といたしましては、引き続き、北海道や関係団体と連携いたしまして、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の開業遅れの影響につきまして、国土交通省が主体となった政府としての対応を求めていく考えでございます。

私からの説明は以上でございますが、引き続き、国や鉄道・運輸機構へ、一日も早い完成・開業を求めてまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

●好井七海委員長     それでは質疑を行います。

質疑はございませんか。

●和田勝也委員     私から3点についてお伺いをいたします。

本年3月に開催された北海道新幹線の整備に関する有識者会議において、現時点での完成・開業時期は、おおむね2038年度末頃になるとの見込みで示されました。さらに、今後の工事進捗や技術的リスクによっては、数年単位でさらに遅れる可能性も指摘されました。完成・開業に大幅な遅れが生じる見通しとなったことは、人の流れの変化や経済効果発現の時期の遅れに直結し、開業によ

り生じるはずであった機会や利益の損失が極めて大きなものになると考えます。

さきの代表質問において、我が会派からこの開業遅延が札幌市のまちづくり、民間投資、経済波及効果に及ぼす影響の大きさを指摘し、単に国に対応を求めるだけでなく、札幌市としても主体的に支援策を整理し、明確に要望すべきでないかと問い、市長からは、4月に国土交通大臣に対して、経済的損失を補う包括的な支援を緊急要望したとの答弁があり、また、今後開業の遅れに伴う影響を具体的に把握した上で、国に対して要望していく考えも示されたところでございます。

そこで質問ですが、北海道新幹線の完成・開業の遅れにより、国に対し、具体的にどのような包括的な支援を求めるのかお伺いをいたします。

●上野新幹線推進室長     国に求める包括的な支援についてお答えいたします。

完成・開業が遅れることによりまして、経済面においては、企業誘致への影響があることに加えまして、既存商業施設・宿泊施設では期待していた集客効果・収益が見込めないことなどによりまして、経済波及効果発現の時期が遅れるということになりますから、企業の立地促進や観光振興に資する取組への支援の拡充などを求めてまいります。

都市開発におきましては、新規事業の遅延や継続事業への影響など、都心の再開発事業や民間投資の機運低下につながるおそれがあるということから、この状況の中で都心の再開発事業を計画的に推進していくことが重要であり、十分な財源措置を求めてまいります。

また、交通施策におきましては、札幌延伸を念頭にした新幹線東改札口交通広場の整備時期の見直しや、新幹線の二次交通利用者が見込めなくなるなど、駅周辺の計画や公共交通への影響も考えられますことから、交通広場などの整備時期の変更に合わせて財源措置や公共交通事業者への財政支援の拡充などを求めてまいります。

加えまして、新幹線の完成・開業の遅れに伴いまして、必要性がより高まる骨格道路の整備促進なども国に対して要望してまいります。

●和田勝也委員 こうした国への要望を実効性あるものとするためには、開業の遅れによって、どのくらいの経済的損失が見込まれているのか、どの分野にどれだけの影響があるのか、その根拠を定量的に示すことが不可欠であると考えます。

開業が約8年遅れるということは、札幌市として見込んでいた経済効果が大きく失われるということを意味します。つまり、滅失利益とも言えるべき損失が発生しているわけであり、これを定量的に捉えない限り、国に対して補完的な支援を求める際の説得力が欠けてしまうと考えます。経済的影響を定量的に把握し、裏づけを持った上で国との交渉を進めるべきと考えます。

そこで質問ですが、開業の遅れに伴う経済的損失の試算を行う予定かお伺いをいたします。

●上野新幹線推進室長 開業の遅れに伴います経済的な損失の試算についてお答えいたします。

経済波及効果につきましては、平成25年度の北海道の試算によりますと、開業時期を2035年度とした場合の、札幌市の開業初年度の生産波及効果が683億円とされております。これは開業時期を2030年度とした試算でございせんが、単年度の生産波及効果を683億円とした場合、開業が2030年度から2038年度の8年間遅れるものとしますと、経済的な損失は単純計算でも5,000億円を超える規模になると想定されます。

ただし、試算した当時と現在では社会情勢が変化しており、改めての試算が必要になるものと考えております。

前回の試算は、北海道におきまして、北海道全体及び地域別の試算を行っており、札幌市といたしましては前回同様、経済的な損失の試算につきまして、北海道などの関係者に対し、対応を行う

ように求めてまいります。

●和田勝也委員 前回、経済波及効果を平成25年ということで、もう十数年たっておりますので、しっかり札幌市独自でも、損失を計算するようお願い申し上げます。

5月の代表質問でも市長から、関係者と連携して開業の遅れの影響を具体的に把握した上で必要な対応を検討し、様々な機会を通じて国の支援を強く要望していく、また国に対し、北海道や関係自治体と共に取り組んでいくが、札幌市としても積極的に要望していきたいとの答弁がございました。

今後、国や鉄道・運輸機構との協議を進め、必要な財源措置や制度的対応を引き出すためには、明確なロードマップと戦略的な要望活動の展開が欠かせないと考えます。

そこで質問ですが、具体的には、今後どのようなスケジュールで要望活動を行うのかお伺いをいたします。

●上野新幹線推進室長 今後の要望活動のスケジュールについてお答えいたします。

まず今年度の動きであります。先週、札幌市重点要望といたしまして、開業の遅れに伴う影響の最小化に向けた方策などを盛り込み、国に対して要望活動を行ったところでございます。

次に、札幌市が事務局を務めます、沿線自治体と構成いたします北海道新幹線建設促進関係自治体連絡協議会の活動といたしまして、例年と同様に来月に総会を開催し、年内には国や鉄道・運輸機構に対し要望活動を行う予定でございます。

さらに、北海道、沿線自治体及び経済団体と構成する北海道新幹線建設促進期成会としての要望活動などについても、関係者と連携して対応してまいります。

なお、これらのスケジュールにつきましては、先般閣議決定されました経済財政運営と改革の基本方針2025、いわゆる骨太の方針に、開業の遅れによる影響への対応について沿線自治体等からの

聴取により丁寧に取り組むということが明記されたことなどを受けまして、今後の国などの動きを注視しながら、随時調整してまいりたいと考えております。

●和田勝也委員 4月に市として国土交通大臣に対して要請されました、一日も早い開業の実現、経済的損失を補う包括的な支援パッケージ、新たな地方負担を生じさせない措置、この3点については、札幌市の将来を左右する極めて重要な要素であり、確実に実現を図っていくべき課題と認識しております。

その上で、これらの要望を実効性のあるものとするためには、開業の遅れによって、札幌市にどのような経済的損失が生じるかを定量的に把握し、可視化することが不可欠だと思います。

観光や交流人口の減少、再開発の遅れといったいわゆる滅失利益について、数値的根拠を持って明示し、国に対して説得力のある要望を行っていく必要があります。

実際に福井県では北陸新幹線の延伸に際し、開業遅延による経済的損失や追加工事への補填措置、並行在来線への財政支援の強化、さらには延伸区間の早期着工と、財源確保まで含めた包括的な要望を国に対して行っており、国も丁寧に対応している例があります。

また調べたところによりますと、平成19年から21年にかけて、本市の調査特別委員会においても、正副議長と共に国へ北海道新幹線の建設促進を求める要望活動が行われていた記憶がございます。過去のこうした取組も今後の活動の参考になるものと受け止めております。

最後に、今後の要望活動に当たっては、こうした他都市の事例や本市の過去の活動も踏まえた上で、北海道や沿線自治体・経済団体との連携を強化し、議会と行政が一体となって、札幌市独自の政策提案と情報発信を積極的に行い、主体的に国への働きかけを継続していただきたいことを強く申し述べ、質問を終わります。

●ふじわら広昭委員 私は3項目質問します。

1項目めは、札幌工区の進捗の遅れについて、2項目めは、手稲山口の要対策土受入れ地の満杯になる時期について、3項目めは、建設負担金の確認方法についてです。

始めは1項目め、札幌工区の進捗の遅れについてです。

最初の質問は、工事の遅れている原因についてです。

先ほどの補足説明の中でもありましたけれども、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）は約211キロメートルのうち、トンネルの総延長距離は約169キロメートル、全体の約80%を占めております。

今年5月、鉄道・運輸機構が公表した資料ではこのうち、札幌市内のトンネル工区、4工区の総延長距離が先ほどの資料の中にも示されております。特に、札幌工区は延長8,446メートル、掘削延長2,053メートル、進捗率は24%という四つの工区の中でも極めて進捗率が低くなっております。

そこで質問でありますけれども、札幌工区の掘削の進捗率が24%となってますが、計画に対してどのくらい遅れており、遅れている原因は何なのか、改めて伺いたいと思います。

●上野新幹線推進室長 札幌工区の進捗の遅れについてお答えいたします。

有識者会議の報告書にもありましたとおり、札幌工区の土木工事は工程短縮を図っても、最終的には当初の予定から約3年11か月の遅れとなる見込みと、国や鉄道・運輸機構から聞いております。

遅れている原因といたしましては、先ほど資料を用いて説明しましたが、地質不良が主な原因となっており、シールド機のカッタービットに粘性土が付着したものであるということでございます。

●ふじわら広昭委員 答弁では、シールドの刃に粘性土、粘土のような物が付着をするというよ

うな答弁でありましたけれども、札幌市内の新幹線工事は当初、手稲区宮の沢までトンネルで来て、その先は札幌駅を経て札幌車両基地まで高架構造でありました。

2012年、平成24年11月、鉄道・運輸機構主催の札幌市内の地域説明会が開催され、参加者から高架が通ることによる様々な影響に対する懸念の声が多く上がりました。整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループの第2回会合において、人口密集地等での用地買収や設計協力などが挙げられ、支障移転を極力少なくするため、現在地下ルートを検討中であり、現行の高架ルートと比較し、適切なルートを決定する予定と示され、鉄道・運輸機構が札幌市内ルートの検討に着手しました。

2015年、平成27年1月、政府・与党整備新幹線検討委員会において、札幌開業の時期を5年前倒し、2030年度末の完成・開業を目指すことを決定しました。

また、2016年12月、鉄道・運輸機構は地下ルートを想定した場合の環境影響調査を公表し、翌年の2017年2月から3月にかけて、札幌市が主催した沿線の地域説明会を開催、同年6月30日、変更認可が国土交通大臣から鉄道・運輸機構理事長になされております。

その後も地質調査などが実施されたと思うわけでありまして、そこで質問ですが、事前に地質調査を行い粘性土が出るのが分かっており、進捗が落ちることも当然予想できたのではないかとこのように思うわけでありまして、そうしたことを考慮して、余裕を持った正確な計画を示さなければならなかったのではないかとこのように思うわけでありまして、この点について伺いたいと思います。

●上野新幹線推進室長 札幌工区の計画についてお答えいたします。

事前の地質調査で委員ご指摘のとおり、粘性土区間の把握をしておりまして、想定以上にカッ

タービットに粘性土が付着したということで、より掘進速度が低下したということが遅れの原因ということで鉄道・運輸機構こう聞いております。

●ふじわら広昭委員 鉄道・運輸機構は別に北海道新幹線が初めてのトンネル工事ではありませんので、こうした粘性土のトンネルの対策というのは十分承知だというふうに思います。

例えばその一つの方法として薬剤、具体的にはいろんな種類がありますけれども、ベントナイトというようものを使用して、付着する比率を下げていくという対策もしていたと思うんですけども、鉄道・運輸機構に対して、札幌市はそうした取組をいつからしていたのかということも確認しているのでしょうか。鉄道・運輸機構任せにしていたのであれば、やはりこうしたことについて問題が大きくなって、このような状況にならないと、市民や議会にも明らかになってこないという問題があるというふうに思うわけでありまして。

ぜひ改めて鉄道・運輸機構に対して、薬剤をどの時期から使って現在に至っているのか、そうしたことについても明らかにしていただきたいというふうに思います。

私が調べた状況の中では、現在、宮の沢からシールドマシンで札幌方面に掘削をされておりますけれども、そういう粘土層もあって追分通、この前後にいるということが情報として入ってきているわけでありまして、この粘土層についても全てが続くわけではありませぬので、ぜひ今後も事前の地質調査に向けて、しっかりと対策を取っていくように、札幌市から鉄道・運輸機構にしっかりと申し入れていただきたいということを要望しておきたいというふうに思います。

次は2項目、手稲山口の要対策土受入れ地の満杯になる時期についてでございます。

先ほども概略説明報告がありましたけれども、札幌市はごみ埋立地として、手稲山口に取得していた土地の一部を市内トンネル工事の掘削から出る要対策土の一部、約90万立米を受け入れること

を2021年、令和3年6月24日、鉄道・運輸機構と協定を締結しております。

現在、1日約200台のダンプ、10トンダンプで1台当たり約4立米、1日約800立米の要対策土を搬入されております。

そこで質問ですが、手稲山口の受入れ地の受入れ容量は約90万立米ですが、市内各工区のトンネル工事の進捗状況から手稲山口受入れ地はいつ頃に満杯になるのか、改めて伺いたいと思います。

●上野新幹線推進室長 手稲山口の受入れ地が満杯になる時期についてお答えいたします。

2027年度、令和9年度頃想定していると鉄道・運輸機構より聞いております。

●ふじわら広昭委員 次の質問は、今後の要対策土の対応についてです。

鉄道・運輸機構がこの間公表しております、札幌市内のトンネル掘削工事から出る残土は約230万立米、そのうちの半分の要対策土は約115万立米発生すると公にしているわけであります。

今、90万立米がここに入ったとしても、残りの約25万立米の要対策土について、受入れ地が不足しているのではないかというふうに思うわけであります。

そこで質問ですが、今後、鉄道・運輸機構と札幌市でどのように対応する予定なのか、改めて伺いたいと思います。

●上野新幹線推進室長 今後の対策土の対応についてお答えいたします。

市内の対策土につきましては、今委員ご指摘のとおり、115万立米発生する想定でございますが、手稲山口の受入れ地は約90万立米の受入れが可能でありまして、現在も対策土の受入れ地が不足している状況と鉄道・運輸機構から聞いております。

しかしながら、対策土の量はあくまでも想定でございますが、今後、対策土がどの程度発生するのか掘削の状況を注視する必要があると考えております。

引き続き、鉄道・運輸機構と連携しながら、発生する対策土の量に応じた受入れ地の確保に努めてまいりたいと考えております。

●ふじわら広昭委員 今の手稲山口の場所を確保するに当たってもかなりの時間がかかって、多くの市民・地域の方もいろんな懸念を持たれて現在に至っているわけであります。

室長の答弁を聞いていますと、確かに掘ってみないとどの程度、出る出ないというのは分からないところもあると思います。

しかし、鉄道・運輸機構が115万立米程度出るという見通しを立てて公表しているのであれば、出ても出なくても、やはりそうした受入れ用地をしっかりと確保しておかなければ、手稲山口でもご承知のとおり、金山でもご承知のとおり、やはりありがた迷惑施設として敬遠をされ、かなりの時間を要するわけです。これをしっかりと、新たな対策土受入れ地を設けておかなければ、さらにまた、2038年度末以降に新幹線の開業・完成が遅れてしまう懸念もありますので、改めてこのことについて、鉄道・運輸機構とどのように協議しているのか、向こうは、115万立米が出る見通しは低いから楽観的な形でいるのか、札幌市としてはどのように分析しているのか、もう一度札幌市の考え方について伺いたいと思います。

●上野新幹線推進室長 札幌市の今後の対策土の対応についての考え方でございますが、鉄道・運輸機構に対しましては、日頃から掘削量などにつきまして情報をいただいておりますが、その状況をよく勘案しながら、我々としても必要に応じた対策、受入れ地確保を含めまして考えていきたいと思っております。

●ふじわら広昭委員 ぜひ、しっかりその辺の調整していただきたいと思います。

同時に、万が一予定どおりの115万立米、あと25万立米が出ると想定した場合には、やはり早期の完成をするためには、新たな土地を見つけるよりも、私どもの会派も以前に、函館の近くにあり

ます上磯の太平洋セメントを訪問して、高熱処理して、これをセメントの原料の一部に活用する、こうしたことについて十分、太平洋セメントも受入れは可能であると。しかし、JR貨物や何かで運ぶと輸送賃などが加算されますので、いろいろな角度からも検証していかなければなりませんけれども、そうしたこともしっかり念頭に置いて、新幹線の札幌延伸がさらに遅れることのないような対策をしっかりと取っていただきたいと思います。

次は、最後3項目めの建設負担金の確認方法についてです。

建設負担金については、2013年、平成25年12月2日に開催された、札幌市の経済対策新幹線等調査特別委員会でも、私どもの会派で質疑を行っております。具体的には当時、北海道から札幌市の新幹線建設工事費の負担割合と額が示される前に新聞報道された経緯、及び経済波及効果と負担割合、金額について質疑をしてきたところであります。

建設費の負担は、全国新幹線鉄道整備法第13条及び同法施行令第8条に基づいて負担割合が定められております。2011年、平成23年国土交通省が公表しました、新函館北斗・札幌間の工事实施計画認可額は、約1兆6,700億円をもとに、2013年、平成25年6月、北海道総合政策部交通政策局新幹線推進室が策定しました、北海道新幹線延伸による経済波及効果調査事業の概要で、札幌市内の建設費用は約2,000億円と試算しており、そのうち地方負担分は700億円、札幌市の負担割合が5割のため、札幌市は約350億円負担することになっております。

残りについては、例えば、全体の66%はJR北海道が鉄道・運輸機構から線路を使用するための費用、残りの34%を国が3分の2、そして地方が3分の1ずつというふうになっているわけですが、厳密に言うと5割でなくて55%、札幌市が負担をするような状況になっているわけで

あります。

そこで質問ですけれども、2014年、平成26年から毎年建設負担金を支払っておりますけれども、これまでの合計金額はどのように内容を確認しているのか、まず伺いたいと思います。

●上野新幹線推進室長 建設負担金の合計金額と確認方法についてお答えいたします。

建設負担金につきましては、北海道が各自治体分を取りまとめていることから、札幌市の負担金については毎年、年度末に北海道から請求がある状況でございます。この請求に基づきまして、平成26年度から令和6年度までの、札幌市の建設負担金の合計金額でございますが、約169億1,300万円となっております。

また、建設負担金の内容の確認方法といたしましては、北海道から掲示されます工区等の細目に分けた当該年度の実績内訳が実態に即しているかを精査するとともに、不明な点は北海道へのヒアリングも実施しているところでです。

今後も、北海道から示される札幌市の建設負担金の金額が適正であるかどうかについて十分精査し、必要に応じて北海道に対しヒアリングなどを行いながら、しっかりと確認を行ってまいります。

●ふじわら広昭委員 答弁では総額で169億円、これまで11年間払い続けているということでもあります。

北海道から来るのもやむを得ないと思います。しかし、工事の発注主体は鉄道・運輸機構なんですよね。鉄道・運輸機構から工事のかかった費用の資料が北海道庁に行かないと、道庁は計算が十分にできないというふうに思うんですね。

やはり札幌の350億円という額、これはかなり大きな額であり今後もこれが増えていく可能性が十分あるわけでもあります。

例えば、先ほどの資料にありますけれども、有識者会議の報告書の中には、例えば土木工事が先に行われて、これはトンネル工事などですけど

も、そのトンネル工事が終わった後に軌道工事、そして電気工事があって、その後に鉄道・運輸機構の監査、そしてJR北海道の検査を行って、試運転走行が行われて、開業に至るわけでありすけれども、やはり我々議会としては350億円、こうした額が今申し上げた土木工事・軌道工事・電気工事、こうした項目別にどのくらいの金額になっているのか、こうしたことが極めて重要になってくるわけでありすけれども、この点についてどのように精査しているのか。

この質問をするに当たって、事前に札幌市の新幹線推進室を通じて、鉄道・運輸機構に確認してもらったら、それは示すことができないという答弁でありました。これは極めて遺憾であり、やはりどのような予算規模に基づいて、札幌市が最終的に毎年払っていくのかということが明らかにならなければ、やはり議会や市民の理解が今後十分に得られていかないというふうに思うわけでありす。

そして今後、先ほども少し触れましたけれども、当初の建設予算よりも6,500億円増えて、2兆3,000億円程度になるという説明、報告があったわけでありす。2038年度以降になることによって、今後も人件費や資材高騰などによって、さらなる費用の負担が増えることは確実でありす。

そこで質問ですけれども、建設負担金について、北海道から示される内訳を基に、確認・精査しているという先ほどの答弁でありすますが、議会に対してもその内訳の情報をしっかり提供すべきではないかと思ひすけれども、考え方を伺いたひと思ひす。

●上野新幹線推進室長 建設負担金の内訳の情報提供についてお答えいたします。

この建設負担金の内訳情報については、適宜適切にしっかりと提供していきたくと、そういうふうに考へております。

●ふじわら広昭委員 要望を申し上げて終わりますけれども、今申し上げた北海道から示されて

おります内訳については、例えば決算議会のときにしっかりと議会に、大まかな数字で新たに資料を作るのではなくて、生の資料をしっかりと議会に報告することを強く求めておきたいと思ひす。

また、いろいろ質問するに当たって、札幌市の新幹線推進室に通じて、鉄道・運輸機構に確認をさせていただきましたけれども、残念ながら私たちが求めている資料、そうしたものが十分に出てきていない状況でありす。

以前も、この調査特別委員会が設置されたときには、鉄道・運輸機構の札幌の理事の方に参考人として出席をいただき、各会派での議論のやり取りを行った経緯がありす。そういう意味では、今後、この調査特別委員会に、札幌市議会の委員会条例第24条の参考人制度を活用して、鉄道・運輸機構の出席を求めておきたいと思ひすので、ぜひとも委員長におかれましては、今後、この委員会を開くに当たって、各会派の理事と協議をして、そうした取組を実現していただきたい。このことを申し上げて、質問を終わります。

●小口智久委員 私からも工事について特化した質問をさせていただきたいと思ひす。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の工事延長は、先ほどのふじわら委員への説明にもありましたとおり212キロメートル、そのうち8割がトンネルという特殊な工事でございます。当初から地質の見通しに不確実性を有し、つまり断層による地層の変化が予想され、硬い火成岩や柔らかい堆積岩などが入り交じり、掘削工法が固い地層に得意なNATM工法がいいのか、柔らかい地層に得意なシールド工法がいいのかは判断が難しく、難工事が予想され、さらに自然由来の重金属対応も懸念されておりました。

したがいまして、スタート時から工事期間を短縮するため、トンネルの並行工事、2方向掘削などを行ってまいりましたが、今の説明のとおり完成・開業がおおむね2038年度末頃の見込みと大き

く遅れることが説明されました。

最も工事が遅れている工区は、NATM工法で掘っており、渡島トンネルで32.7キロメートルと一番長いトンネルですが、中でも七飯町から西にある台場山工区は地下水の圧力が高く、新第三紀の地層、新しい時代の地層で、つまり柔らかく崩れやすい特徴を有する地層に当たってしまったため、切羽、掘削面を地盤改良で固めながら掘削するというので、掘削速度は当初の計画より3倍もかかっております。このJR TT、鉄道・運輸機構が公表している資料から私が計算しましたが、ざっと見積もって4年半で完了するところ、14年半もかかると。10年オーバーと、そういう非常に長くなる工区が存在する。また、少し北に位置する南鶉工区は私もよく分析していましたが、スメクタイトという水で膨張する膨潤性粘土層に当たってしまい、穴を掘っても時間とともに粘土が膨張するため、トンネルが閉塞、腸閉塞のようになってしまうので、難工事となる最悪の地層と言われております。この工事も倍以上の時間を要し、7年オーバーでございます。

また、よく報道されますが、倶知安駅より南に位置する羊蹄トンネル比羅夫工区では、コンクリート5倍の硬さの安山岩の岩塊群がシールドマシンを止めてしまい、取り除くために迂回トンネルや地上からの岩塊を撤去する工事を行わねばならず、これらも4年以上のオーバーとされております。

現在遅れている工区は様々な短縮策を講じており、それでも2038年度末の完成・開業です。

では質問に入ってまいります。札幌市内の工事についても遅れが生じないように、沿線自治体の協力体制を整えなければなりません。まず初めに、現在の市内工事の進捗状況と、工程短縮策について伺います。

●上野新幹線推進室長 市内工事の進捗状況と、工程短縮策についてお答えいたします。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）全体の完

成・開業につきましては遅れる見込みでございますが、鉄道・運輸機構からは一日も早い開業を目指しまして、札幌市内の工事についてもトンネルや高架橋等の工事を順次進めている状況と聞いております。

まず星置工区でございますが、対策土の受入れ地の確保難航によりまして工事着手が遅れ、さらに地質不良と労働時間規制の影響により工事が遅れておりますが、掘削の進んでいる隣接工区との境を変更することにより、工程短縮を図っているところでございます。

次に、富丘工区でも星置工区と同様の理由で遅れが生じておりますが、2切羽施工によりまして工程短縮を図っており、現在、札幌方面については、山岳部を抜けて住宅街の直下を掘削しているところであります。

続いて札幌工区でございますが、こちらは主に地質不良による遅れが生じているため、高圧洗浄等の実施により掘進速度の改善を図り、さらに地中に設置する器材坑につきましては一部地上化したしまして、9か所を4か所に集約することで、工程短縮を図っております。

そのほか、札幌駅周辺の工事については、国道や市道上に橋梁を架ける工事などが順次進められているところでございまして、このうち札幌車両基地では工事の設計段階から、施工者の意見を取り入れますECI方式と呼ばれる入札契約制度を導入いたしまして、手戻りを防止することで、円滑に施工が進むよう、進めているところでございます。

●小口智久委員 ただいま答弁いただきました札幌市内のトンネルや高架橋の工事が順次進んでいるという、星置工区では隣接工区との境を変更することにより工程短縮、富丘工区は今まさに住宅街直下にてトンネルの掘削が行われ、札幌工区では粘土がカッターに付着する、先ほどの質問にもございましたけれども、その課題を高圧洗浄等で改善し、さらに器材坑を集約して工程短縮

と。また札幌駅周辺では、車両基地等の構造物をECI方式で進んでいるということで、市内の工事が本格化しているということです。

今後、市内の工事が本格化することで、振動と騒音、地盤沈下など、周辺環境へ配慮することが必要となります。特に富丘工区については、NATM工法で住宅直下を掘削しておりますが、昨年、私たちは富丘斜坑から入って、トンネル内を視察した状況を申し上げますと、ドリルジャンボや粉砕機、アジテーター等が設置されている切羽付近で、直径10メートルの工事状況を確認しました。NATM工法では、ダイナマイト等で1日4メートルを掘り進めること、そのときは安山岩でございましたけれども、掘削した岩ずりは粉砕機で破碎され、ベルトコンベヤーで坑外へ搬出と。1メートルの掘削で100立方メートルの岩ずりが発生しますので、収容できるヤード容量が重要であり、あふれないようにトラックの搬出回数も計算をされて施工されております。

安全や効率に配慮した現場でしたけれども、一方で周辺への影響、特にダイナマイトを使用するNATM工法ですので、住宅街での振動と騒音が心配されます。

そこで質問ですが、富丘工区の工事に伴う振動と騒音への対策について伺います。

●上野新幹線推進室長 富丘工区での工事に伴う振動と騒音の対策についてお答えいたします。

富丘工区につきましては、住宅街の直下を通る状況でございまして、振動・騒音に配慮して工事を進めていると鉄道・運輸機構から聞いております。

具体的には、住宅街での施工に際しまして、高性能電子雷管と呼ばれる装置を採用しております。富丘工区では、1回の発破に平均100個のダイナマイトを使用いたしますが、この高性能電子雷管は、点火のタイミングを高精度に制御する装置でございまして、振動の増幅を抑制することが

できるというものでございます。

これによりまして、住宅街で発生する振動を震度1未満で管理することで、ほとんどの人が振動を感じないように、周辺環境への配慮に努めているところでございます。

また、周辺の公園や道路上で計測機器を用いまして、振動・騒音を計測しているほか、周辺の住民の方々に発破開始時間を直前にお知らせすることを目的に、LINEによる通知を行っているところでございます。

さらに、万が一、工事の施工に起因する建物などの損害が発生した場合に備えまして、工事前後の建物の状況を把握する調査を行うこととしております。

●小口智久委員 今答弁いただきました富丘工区の振動・騒音対策については、高性能電子雷管と呼ばれる装置を採用と、点火のタイミングを高精度に制御する装置で、住宅街で発生する振動を震度1未満で管理すると。私の記憶ですけれども、この起爆設定を1ミリ秒単位で設定して、振動の重なりを軽減・共振をしないように行う、そういうようなものだと思います。

また周辺の公園や道路上で、計測機器を用いて振動・騒音を継続し、周辺住民に発破開始時間をLINEで通知と、さらに工事前後の建物の状況を把握する家屋調査を実施するというところでございました。

周辺住民へ配慮して一日も早い開業を目指し、工事を進めていただきたいと思います。一方で富丘工区と同様に工事が本格化している都心の交通規制について伺います。

一般的に工事工程は、土木工事の後工程として軌道・電気工事などの設備工事が行われるため、前工程の土木工事に左右されるというものでございます。今まで述べた各工区の土木工事が遅れているということから、新函館北斗・札幌全体の軌道・電気工事等の工程が詰まってしまうということが考えられ、札幌駅周辺の設備工事の時期が先

送りされ、その結果、都心の交通規制が長期化するのではないかと懸念しております。

そこで質問ですが、工事に伴う交通規制の期間が延びることへの対応について伺います。

●上野新幹線推進室長 交通規制の長期化に伴います対応についてお答えいたします。

市内の工事期間が延長されることによりまして、資材、それから発生土などの運搬車両の通行期間が延び、市民生活への影響が生じるというふうに考えております。特に都心におきましては、設備工事等の時期によりまして、交通規制の期間が長くなることが考えられまして、交通規制が長期化する場合は、市民の方々や来札者の方々の通行に不便を強いることになり得ると考えております。

これまで鉄道・運輸機構におきましては、橋梁を架ける工事などの交通規制情報についてホームページに記載するとともに、広告物を定期的に配布して周知に努めてきたところでございます。

札幌市といたしましては、交通規制の長期化の影響について、周辺住民の方々などへ丁寧で分かりやすい説明、広報活動を行うように、鉄道・運輸機構に対し、引き続き要望してまいります。

さらに交通規制情報を札幌市のホームページに掲載することに加えまして、特に影響が大きい交通規制に関しては、広報さっぽろやLINEやXを活用した周知を行っておりまして、札幌市といたしましても、市民周知に最大限協力していく所存でございます。

●小口智久委員 ただいまの答弁では、交通規制の期間が長くなるということが考えられ、周辺住民への丁寧で分かりやすい説明、広報活動を行うように、鉄道・運輸機構に対して、要望すると。交通規制情報を本市ホームページに掲載。特に影響が大きい交通規制については、広報さっぽろ、LINE及びXで市民周知に最大限努力していくということでした。

札幌市民の皆様は、新幹線の開業を一日でも早

くと待っておりますので、沿線自治体である札幌市の工区での工事が安全円滑に行われるよう、協力体制に万全を期すことを要望して、質問を終わります。

●太田秀子委員 私からも3点質問いたします。

昨年、2024年5月8日、鉄道・運輸機構が北海道新幹線の2030年完成・開業の目標達成は困難と判断して国土交通大臣に報告し、大臣は有識者の知見もいただきながら開業目標に関する今後の見通しについて検討を行うので、機構もその検討作業に対応すること、このような指示を出しました。

それにより、改めて全体工程の精査を行う北海道新幹線の整備に関する有識者会議と、日程を短縮するための様々な検討を行い、一日も早い完成・開業を目指す、地質不良対策等検討ワーキングチームを並行開催することとなりました。大臣は完成・開業が2038年以降になるという、鉄道・運輸機構の判断が合理的なのか。開業目標に関する今後の見通しの検討作業を開始し、工程延期を短縮するための様々な検討を行い、一日も早い完成・開業を目指すこととしていますので、有識者会議の報告はいかに工程を早めるかと、そういう検討内容になっているところです。

まず安全について伺います。

工事延長の8割がトンネルですけれども、資料には所要時間は東京・札幌間で4時間55分、最高速度320キロメートル化により、さらなる時間短縮効果が見込まれると書かれております。

そもそも整備新幹線の時速は260キロメートル規格ですけれども、JR北海道が要望し、防音などの費用負担を行うことで320キロメートルにしよう、そういうお話だと聞いています。

これまでトンネル構内を中心に労働災害、死亡事故が起こっておりますから、スピードを上げていくわ、掘削前には分からなかった巨大な岩塊や想定を上回る地質不良は継続しているわと、こう

いう状況で早く工事を進め、開業を急げというやり方で大丈夫なのかと、そう心配する声もあるところ。何よりも安全が最優先であるべきだと考えます。

ここで質問いたしますが、工事過程において、本日、先ほどの説明の中に安全についてのものはありませんでした。より一層の安全対策が必要だと思いますけれども、どのように安全確認を行っているのかを伺います。

●上野新幹線推進室長 新幹線工事の安全対策について、お答えいたします。

国や鉄道・運輸機構に対しまして、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の一日も早い完成・開業を求めているところではございますが、安全の確保が最優先であるものと認識しております。

工事中の安全対策といたしましては、労働安全衛生法の基準遵守は当然でございますが、工事を安全適切に実施するため、各種安全対策に係る取組を行っている、鉄道・運輸機構から聞いております。

具体的には、鉄道・運輸機構が日頃の品質確認などの立会いの際に、現場内での不安全設備や不安全行動がないか、事故防止対策が適切に実施されているかなどの確認や指導を行うほか、定期的に鉄道・運輸機構と受注者が現場パトロールを行い、事故の未然防止の徹底を図っているところであります。

さらに、定期的に鉄道・運輸機構内部におけます工事安全推進の体制や、取組が有効に機能しているか監査を行いまして、監査結果を踏まえて、現場の工事安全推進を図る取組を実施し、工事を進めていると聞いております。

札幌市におきましては、鉄道・運輸機構に対しまして、これまでも安全確保に万全を期すように求めてきたところでありますが、今後も必要な対策を講じた上で工事を進めていくよう求めてまいります。

●太田秀子委員 今後も、必要な対策を取る

ように求めていくということでありました。安全パトロールですとか、現場のパトロールですとかというお話がたくさんありました。これまでやってきたという中身であろうと思っているんですけども、今回急いでやるに当たっては、働く人も、それから重機なども増えますので、これまでと同じ安全対策であれば、やはり不十分なのではないかと、そのようにちょっと心配したところでありました。

事業費について質問します。当初、総事業費は約1兆6,700億円とされましたけれども、2023年、鉄道・運輸機構が札幌延伸工事を試算し直した結果、約6,450億円の増額となる計画変更が出されて認可をされています。足しますと2兆3,150億円ということです。今日、先ほど説明いただいた資料には、2月1日現在で総工事費2兆3,200億円と書かれておりました。現状で50億円ほど増額されたと見ていいのかなと思って読んでおりました。

札幌市の負担額は、2023年3月当初、350億円とされていましたが、総事業費の増額が発表されて以降、負担額は示されていません。有識者会議の報告が出る前からも、札幌市は負担する工事の範囲における工事費は示されていないことから、札幌市の負担は示すことはできないと、そういう説明をしてきました。

地質不良対策等検討ワーキングチームは、札幌トンネル富丘工区において、追加調査工程短縮策として、2切羽施工で工期を2年短縮できるとしました。通常一つのトンネル工事では、1台の重機で一方向に掘削していきますけれども、2台の重機を用いて、2方向同時に掘削を行うことで工程短縮を図るということですから、当然、資材高騰だけではなく、事業費は拡大するということがよく分かります。

ここで伺いますが、本市は事業費の地方負担が増えるという認識をお持ちだということでもいいのかどうか伺います。また、自治体の負担額を含めた見通しはいつ示されるのかを伺います。

●上野新幹線推進室長 地方負担額の市の認識と今後の見通しについてお答えいたします。

委員ご指摘のとおり、令和5年3月に国が変更認可した北海道新幹線の事業費は、新函館北斗・札幌間全体の事業費でございますが、札幌市が負担する工事の範囲における工事費は示されていない状況でございます。

また、本年3月に示されました有識者会議の報告書におきまして、足下の物価高騰、工程遅延や工程短縮策の実施等が事業費に与える影響について、工事の進捗と併せて注視することとの記載があり、全体事業費や地方負担額及びその提示時期については、国からは示されていない状況であります。

このため、開業の遅れによる事業費の増嵩も懸念されておりますけれども、現段階では札幌市の負担を示すことはできない状況でございます。

引き続き国や鉄道・運輸機構に対しまして、できる限りの地方負担の軽減とともに、開業の遅れによる新たな地方負担を発生しないための適切な措置を講じた上で、各自治体負担額の見通しの早急な提示を求めていく考えでございます。

●太田秀子委員 この資料の中の6ページの下のところですが、事業費に与える影響について工事の進捗と併せて注視することと、ここにとどまっているんだということを今説明していただいたんだと思いますけれども、私が聞いたのは、札幌市として、皆さんとして、地方の負担は増えるだろうと、そういう認識なのかどうかということを伺いました。それについてお答えください。

●上野新幹線推進室長 地方負担が増えるかどうかとの見通しについてお答えいたします。

先ほどご説明いたしました有識者会議の報告書によりますと、物価高騰とか工程延期や、工程短縮策の実施等が与える影響について、工事の進捗と併せて注視することという形で書いてございますので、増嵩する可能性はあり得るというふうには

考えております。

●太田秀子委員 増えると思っているんですよね。だけど、どれぐらいか分らないと、見通しもないままとにかく早く開業することだけは合意して進めていると。そういうふうには見えなわけですね。

2014年から2023年の10年間で、本市が負担した建設負担金の合計額は約133億1,200万円、2024年度の予算は50億でした。2025年度の予算は56億です。負担金が増えることは、本市の現在と将来の財政運営に関わります。先ほど、経済波及効果の質疑なども少しありましたけれども、やはり確実に見込めるものなのか、それは分らないと私は感じたところでした。

地方負担の3分の1は法律で決まっていますけれども、北海道の割合は協議して、本市は道との折半です。経済効果が高いからという理由のようでもありますけれども、他の沿線自治体は、道との割合は10分の1だそうであります。開業後の経済効果はほぼ見込めないけれども、負担はあると、そういうことなのかなと思っていました。

本市は沿線自治体と北海道と一緒に、事業費が増えた場合、新たな地方負担が発生しないように国に対策を求めていますけれども、例えば、それじゃあ国が負担すると言ったとしても、国民の税金を使うということでもあります。あまりにも具体ではない中に、札幌を含め沿線自治体は、その示されたそのまま事業費負担をしていくということであった場合、多くの市民は全く納得できません。私は今日の今までの質疑を聞いても、自治体の関わり方が非常に少ないというか、小さいというか、そういうふうに感じました。

先ほど粘性土のことで質疑がありましたけれども、鉄道・運輸機構任せだったのではないかなというふうなお話がありましたけれども、鉄道・運輸機構が新幹線の事業を始めたならば、用地買収ですとか、地元住民の理解促進なども含めて、自分たちの仕事だと言っていました。けれども、札幌

市は、これらのことも一緒に協力しながら進めてきているわけです。しかし、こういうところをもっとこうしてほしいと、負担を減らしてほしいということが、機構やＪＲと同等で物を言っているという立場にあるのかということが、質疑を聞いてもよく分からない、疑問なわけであります。

地質不良対策等検討ワーキングチームの報告を踏まえた工期短縮策で、富丘工区においての２切羽施工の実施を先ほどもお話ししましたが、この工法は既に2023年、令和５年の４月から実施されているんです。大臣は、完成・開業が2038年以降になるという鉄道・運輸機構の判断が合理的なのか、これも検討するように指示しましたが、様々な検討を行っても、開業見通しは2038年度末だということが報告書に書いてあります。

2038年度末の開業であれば、13年先です。かかり続ける事業費負担に加え、2013年に北海道が北海道新幹線札幌延伸による経済波及効果調査事業による推計を出したときにも、人口減少などに伴い、将来の交通需要が減少するということも予測しているわけです。

先ほどの質疑で、経済的損失などの数字的な根拠をしっかりと出して、それをもって国に求めるべきなんだというやり取りがありました。私も数字的根拠というのはとても大事だと思っています。私はむしろ、その根拠をもって、じゃあ札幌でどうするのかという検討する必要があるんだろうと思うんです。そして市民にも、こういう数字が出たけれども、皆さんに情報提供しますよということがなければいけないと思うんです。

機構からの負担金額や、北海道からの経済波及効果の数字などを待つのではなくて、札幌市として、北海道新幹線の札幌延伸による需要予測を行い、資材や燃料価格、人件費の高騰といった経済社会情勢に対応した経済効果や、負担金などの経費の見直しについて、検討することが必要である

ということを申し上げ、また、市民への情報提供は適宜行うということも求めて、私の質問を終わります。

●好井七海委員長　ほかに質疑はございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

●好井七海委員長　なければ、質疑を終了いたします。

以上で、委員会を閉会いたします。

---

閉　会　午後２時16分