

開 会 午前10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。

報告事項であります。三神委員、山口委員からは欠席する旨、それぞれ届出がありました。

それでは、議事に入ります。

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、札幌市内の工事の進捗など、現在の状況をご報告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、新幹線推進室長の飯岡から説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

●飯岡新幹線推進室長 本日は、配付させていただいております資料、表紙の目次のとおり、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の概要、札幌市内の工事進捗、新幹線工事に伴う発生土、手稲山口地区における地域振興、そして広報啓発活動及び要望活動についてご説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

まず、1 ページ目をご覧ください。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で、工事延長約 211.9 キロメートルのうち、約 8 割がトンネル区間となっております。

完成・開業時期については、昨年の本委員会においてご説明したとおり、国の有識者会議から、現時点ではおおむね2038年度末頃を見込むと報告があったところです。

総工事費は、令和 5 年 3 月の事業再評価時には 2 兆 3,200 億円と示されておりますが、令和 7 年 12 月に事業主体である鉄道・運輸機構により、最

大 1.2 兆円の事業費の増加のおそれがあるとの報告が国になされたところです。

現在、国の有識者会議において、事業費増嵩に関する精査を行っているところでありますが、その一方で、事業費増嵩に伴う地方負担は、令和 5 年 3 月の認可変更から現在まで、いまだに示されていない状況であります。

続いて、2 ページ目をご覧ください。

北海道新幹線建設促進期成会が、本年 5 月 25 日の定期総会で公表した北海道新幹線札幌延伸による経済波及効果の調査結果を記載しております。

2038 年度末開業の場合、札幌延伸による経済波及効果は約 1,820 億円で、2013 年度に北海道が公表した調査結果の 1.7 倍となっており、開業が遅れる場合であっても、経済効果は非常に大きいことが改めて確認されたところであります。

また、右の円グラフのとおり、札幌市の経済波及効果は、全道の約 7 割の 1,283 億円を占めることとなっております。

さらなる効果として、ラピダスの立地、本格稼働をはじめ、GX や AI-DX プロジェクトの始動など、人的・物的交流の活性化が見込まれ、新幹線の役割はますます高まっております。

続いて、3 ページをご覧ください。札幌市内の工事概要についてご説明いたします。

左上の札幌市内の工区割図のとおり、札幌トンネルは、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。

地上区間においては、新幹線札幌駅と札幌車両基地の工事も順次進んでいるところであります。トンネル工事及び地上区間の進捗状況は、右上の表のとおりとなっております。

山岳区間に位置する星置工区と富丘工区につきましては、工事が順調に進めば、両工区の掘削が全て完了するのは来年度中と見込まれております。

また、下の図では、市街地区間における縦断の概要図を示しております。

続いて、4 ページ目をご覧ください。札幌市内

の直近の工事状況であります。

左上の写真は星置工区ですが、山岳部の星置工区や富丘工区は、ダイナマイトを使用して掘削するNATMと呼ばれる工法により、工事を進めております。

右上の札幌工区は、シールド工法により、札幌駅に向かって掘削中です。

左下の新幹線札幌駅は、国道5号に橋桁がかかり、現在は建築工事等が進んでいる状況であります。

車両基地工区では、上屋鉄骨が順次組み上がってきており、東2丁目線との交差部では、壁面が立ち上がってきたところであります。

続いて、5ページ目をご覧ください。

星置工区及び富丘工区の状況ですが、本年6月10日に両工区の境界部が貫通し、7月27日には、主催者である施工業者が地域の方々や近隣の小学校の児童などを招待して、貫通式を開催したところであります。

6ページをご覧ください。

札幌工区の状況ですが、令和6年3月より、西宮の沢にある発進立坑から札幌駅方向への掘削を開始し、順次掘削を進めております。

シールド機の点検により、上段左側の写真にありますとおり、一部のビットで摩耗が進んでいることが確認されたため、その他のビットについても摩耗していることが想定されますことから、残りの区間の掘削を円滑に進めていくために、ビット交換を実施する計画としております。

ビットの交換作業は、現在の位置から約1キロメートル先、JR発寒中央駅を約350メートル通過した地点において実施する計画であり、当該地点では既に準備工事に着手しております。シールド機の内側から交換作業ができないことから、シールド機前面に空間を設けて、その空間に作業員が入り込んで作業を実施します。作業空間を設けるに当たり、地盤の崩落を防ぐために、地盤改良工法の一つである凍結工法を用いる必要があります。

す。右下の図のとおり、作業ヤードから地中に凍結管を埋設して掘削することで、ビット交換作業を行います。

現在の予定としましては、令和8年度冬頃までにビット交換位置に到達後、ビット交換の作業を実施する見込みです。

続いて、7ページをご覧ください。

ここからは、新幹線工事に伴う発生土についてご説明します。

トンネルから発生します土のうち、土の中に含まれている自然由来の重金属等の量が基準を超えるものについては、適切な対策を講じる必要があります。このいわゆる対策土については、住民説明会やオープンハウス、議会での議論を経て、令和3年12月より手稲山口受入れ地へ運搬しております。なお、事前のボーリング調査により、当初は全体土量230万立方メートルのうち、約半分の115万立方メートルを対策土と想定しておりました。

続いて、8ページをご覧ください。対策土の運搬を行っている手稲山口受入れ地の概要についてです。

平面図の黄色に着色した部分に盛土を形成しております。

受入れ地の受入れ容量は、当初90万立方メートルと想定しておりましたが、のり面の安全性確保のため、のり面の途中に小段を設けることや、重金属を吸着させるための吸着層を小段内に設ける対策を取ったことで、約83万立方メートルとなる見込みです。令和8年7月1日現在で、対策土は73万立方メートルの運搬が完了しております。

なお、最終的には、断面図のように、遮水シート層や覆土層等により外に漏れ出ないような対策を取り、盛土の高さは最大16.5メートルになる予定です。

9ページ目をご覧ください。対策土の発生状況と運搬状況であります。

図の太枠で示した箇所が、当初、対策土が発生

すると想定していた区間で、緑色が対策土、黄色が無対策土として掘削が終了した区間です。図でお示したとおり、対策土想定区間からは、おおむね想定どおりの対策土が発生しております。

また、左下の表のとおり、現在97万立方メートルの対策土が発生しており、先ほどご説明したうちの73万立方メートルを手稲山口受入れ地へ運搬しております。そのほか、隣接する小樽市の張碓受入れ地にも、一部である3万立方メートル、中間処理施設には21万立方メートルを運搬しております。

中間処理についてですが、現在、シールド工法により発生する土の対策土、無対策土の判定は、石狩湾新港にある判定ヤードで行っておりますが、中間処理を行ったうちのほとんどが令和6年11月に、この判定ヤードができる前に札幌工区から発生した土となっています。

札幌工区の対策土についてですが、事前のボーリング調査では、工事の終盤に対策土が発生すると見込まれており、工事の進捗等から勘案し、札幌工区以外からの対策土は全て手稲山口受入れ地に運搬し、ほぼ満杯となる見込みで、この後は受入地の後地活用に向かいます。

続いて、10ページ目をご覧ください。札幌工区の対策土想定区間及び地質状況であります。

現状は、粘性土層または砂質土層ですが、事前のボーリング調査では、JR琴似駅付近を通過後、砂、礫、玉石が混ざり合った砂礫層が出現すると想定されています。対策土が発生する区間についても砂礫層と想定されており、隣接する桑園工区で実際に掘削した土も、砂礫層が確認されたところでもあります。

この砂礫層をシールド機で掘削する際には、加泥材と呼ばれる粘土質の添加材が必要になります。

シールド工法では、掘削した土はシールド機の先端にあるチャンバーと呼ばれる部屋に取り込まれ、そこで土の壁を作り、外側の地盤を押していくことで力のバランスを保ちながら、安全に掘削

を進めます。

しかし、砂礫層のように、石と石との間に隙間が多いと、土の壁で地盤を均一に押す力のバランスが崩れてしまうおそれがあります。

そこで砂礫層では、掘削した砂礫に、先ほどご説明した加泥材を混ぜ合わせ、隙間のない土の壁を作る対策を行う必要があります。加泥材を添加すると、右の写真のような泥状となり、盛土として使うことができないため、産業廃棄物として中間処理施設へ運搬することとなります。

中間処理施設では、発生土の水を抜く作業に加え、資料右側の絵にありますとおり、重金属が水に溶け出さないよう、不溶化材を混ぜる作業も行われます。

鉄道・運輸機構からは、加泥材が必要か否かの判断は、本年度予定している桑園地区のシールドトンネル到達立坑付近の土を採取し、詳細な調査を実施して判断するとともに、発生する土の性状や土量に合わせた受入れ場所や処理方法を検討すると聞いています。

11 ページをご覧ください。手稲山口地区における地域振興についてご説明します。

手稲山口地区の事業の推進に当たりまして、地域住民等による手稲山口地域協議会を設置し、受入れ地の工事状況の確認や地域振興などについて意見交換を行っており、これまで全16回開催しております。

昨年度の協議会では、受入れ地の利活用について、活用の方向性や受入地活用構想として取りまとめて、今年度の7月の協議会において、市に対し、提案されたところであります。

本年度は、この受入地活用構想で示された内容を踏まえ、民間事業者による利活用の可能性を探るために、サウンディング調査を実施し、民間事業者から広く意見を聞くこととしており、その調査結果については、協議会等で適宜共有していくとともに、手稲山口地区の地域振興に資する検討についても、積極的に意見交換を行ってまいりま

す。

受入れ地の利活用につきましては、中段右に示したスケジュールのとおり、サウンディング調査を経て、民間事業者の参画が見込めると判断できた場合には、令和10年度に事業者公募を行い、令和11年度以降に整備・活用と進めていく予定です。

また、資料下段に記載のとおり、手稲山口地区の特産品の魅力等を発信することを目的としたマルシェイベントを開催する予定であり、引き続き地域の方々と連携し、地域振興に取り組んでまいります。

12ページ目をご覧ください。広報啓発活動についてご説明します。

昨年度は、左に記載した各イベントにおいて、ブース出展、パネル掲示や啓発品配布等を行っております。資料右側に記載のとおり、北海道新幹線の新青森・新函館北斗間の開業から10周年を記念して、新函館北斗駅前イベント広場で開催された記念イベントにおいても、札幌延伸のPRを行いました。

今年度も同様に、各イベント会場等でPR活動を実施してまいります。

最後になります。13ページをご覧ください。要望活動についてご説明します。

北海道、沿線自治体、経済団体等で構成された北海道新幹線建設促進期成会として、1月17日に開催された北海道新幹線札幌延伸推進会議と併せて、国や鉄道・運輸機構に要望を実施したほか、5月26日には、国土交通副大臣に対して要望を実施しました。

また、札幌市独自の要望として、令和9年度札幌市重点要望では、開業遅れに伴う影響最小化のための包括的な支援、開業時期の早急な明示と早期完成、地方負担の軽減と、新たな地方負担を発生させないための措置等を求めたところです。

このほか、例年、札幌市が会長自治体である北海道新幹線建設促進関係自治体連絡協議会でも要望活動を行っており、今年度は11月に実施する予

定です。

引き続き、沿線自治体等と連携を密に行い、国や鉄道・運輸機構に対して、早期の完成開業等を要望してまいります。

また、北海道新幹線に対する市民の機運醸成を図ることや、手稲山口地区をはじめとする地域の皆さんに対して、引き続き丁寧なご説明に努めるとともに、市議会の皆様方にも適宜適切に情報をご提供してまいりますので、引き続きよろしくお願いいたします。

●好井七海委員長 それでは、質疑はありませんか。

●和田勝也委員 私からは4点、お伺いをいたします。

北海道新幹線は、交流人口の拡大や経済の活性化など、札幌はもとより、北海道全体の発展に大きく寄与する重要な国家プロジェクトであり、我が会派としても、一日も早い札幌延伸の実現を強く求めてきたところであります。

一方で、本年3月には、完成・開業時期がおおむね2038年度末頃となる見通しが示され、さらに数年単位で遅れる可能性も示されております。

また、昨年12月には、資材価格や人件費の高騰などにより、事業費が最大で約1.2兆円増加する可能性が示されておりますが、その増加分に関わる地方負担については、いまだ具体的な考え方が示されておられません。

加えて、本年5月には、軌道敷設工事の入札をめぐる談合疑惑が報じられ、直近ではトンネル工事における品質管理試験の不適切な事案も明らかとなりました。こうした事案が相次いでいることは、市民の信頼を損ないかねないものであり、大変遺憾であります。

しかしながら、北海道新幹線の札幌延伸が、札幌そして北海道の将来にとって極めて重要であることに変わりはありません。だからこそ、安全性や品質、事業への信頼をしっかりと確保した上で、これ以上の遅れを生じさせることなく、一日も早

い完成・開業に向けて取り組むことが重要であります。

同時に、これまでの開業の遅れや事業費の増加は、地方自治体に起因するものではなく、国家プロジェクトとして事業を着実に進める一方で、新たな負担を地方に求めることがあってはならないと考えております。

そこで質問ですが、一日も早い完成・開業を実現するとともに、新たな地方負担を生じさせないため、札幌市は今後どのような考えの下、国との協議や要望活動を進めていくのか、お伺いをいたします。

●飯岡新幹線推進室長 早期の完成・開業の実現と、新たな地方負担を生じさせないための国との協議や要望活動についてお答えいたします。

北海道新幹線札幌延伸の大幅な遅れに加え、新たな開業時期も示されていない中で、地方負担増額の可能性が生じてきていますことは、沿線自治体への影響は非常に大きなものになると認識しております。

一方で、国におきましては、有識者会議の知見をいただきながら、工程や事業費の精査を進めていることに加え、ＪＲが負担する貸付料の在り方についての議論も進められてきているところであります。

札幌市としましては、こうした議論の動向を注視し、工程短縮に向けた検討による早期の完成・開業や、貸付料等のさらなる建設財源の確保も含めた新たな地方負担を生じさせない適切な措置について、北海道や沿線自治体のほか、国土交通省等も参加する北海道新幹線札幌延伸推進会議等の場で協議するとともに、適宜適切に要望を続けてまいりたいと考えております。

●和田勝也委員 次に、北海道新幹線札幌延伸による経済波及効果についてお伺いをいたします。

私は、昨年６月の本委員会において、北海道新幹線の開業遅延により、札幌市が受ける経済的影響、いわゆる逸失利益について、可能な限り、定

量的に把握し、その根拠をもって、国に対し、包括的な支援を求めていくべきと申し上げてまいりました。

そうした中、本年５月、北海道新幹線建設促進期成会から、札幌延伸による経済波及効果が公表されました。それによりますと、札幌延伸による経済波及効果は年間約１,８２０億円、そのうち札幌市は、全道の約７割に当たる約１,２８３億円を占めるとされております。

この調査結果は、札幌市が北海道新幹線の開業による大きな効果を享受する都市である一方、開業が遅れることで、こうした効果が発現する時期も先送りされることを意味しており、本市のまちづくりにも大きな影響を及ぼすものと考えます。

さらに今後、半導体産業の集積やＧＸ、ＡＩ、ＤＸ関連産業の成長が進めば、新幹線開業による効果は、今回示されたもの以上に広がっていく可能性があります。その意味でも、開業遅延による影響を、現時点での経済的な損失だけではなく、将来の投資や交流、都市の成長機会への影響も含めて捉えていくことが重要であると考えます。

そこで質問ですが、今回公表された経済波及効果の受止めと、開業の遅れが本市のまちづくりに及ぼす影響をどのように捉え、今後、国に対するより説得力のある要望活動や包括的な支援の実現にどのようにつなげていく考えなのか、お伺いをいたします。

●飯岡新幹線推進室長 経済波及効果と開業遅れがまちづくりに及ぼす影響への認識と、国への要望活動や支援実現への活用についてお答えいたします。

経済波及効果への受止めといたしましては、開業が遅れてもなお大きな効果があるものの、札幌延伸の完成・開業が遅れば、効果の発現自体が先送りとなり、例えば、都心の再開発や民間投資の機運低下につながるおそれがあるなど、まちづくりへもマイナスの影響が懸念されることから、引き続き、早期開業が必要不可欠であると改めて

認識しているところであります。

次に、この結果を踏まえた国への要望等としましては、まず調査結果の公表翌日5月26日には、北海道知事らとともに札幌延伸の重要性を改めて訴えるなど、スピード感を持って対応を行ったところであります。

今後も今回の調査結果に基づく事業の必要性を国に対し強く示しながら、早期開業や開業遅れの影響の最小化に向けた包括的支援を求めてまいります。

●和田勝也委員 次に、手稲山口地区における地域振興について伺いをいたします。

手稲山口地区は、これまでも様々な形で札幌市のまちづくりを支え、市全体の発展に貢献してきた地域であります。

そうした中、北海道新幹線の札幌延伸に際しても、トンネル工事に伴う要対策土を長年にわたり受け入れるなど、国家プロジェクトの推進に大きな役割を果たしております。

私はこれまで、こうした長年にわたる貢献と協力に、札幌市としてもしっかりと応えていく必要があると申し上げてまいりました。要対策土の受入れを単に完了させるだけではなく、これを契機として、将来にわたって地域の発展につながる地域振興を具体的な形にしていくことが重要であると考えております。

こうした中、受入れ地の後地活用については、現在、サウンディング調査を実施し、民間事業者の参入可能性を含め、構想の具体化に向けた検討を進めているとのことでした。

そこで質問ですが、現在の進捗状況と今後の進め方について、伺いをいたします。

●飯岡新幹線推進室長 手稲山口受入れ地の後地活用の進捗状況と今後の進め方についてお答えいたします。

現在、実施していますサウンディング調査におきましては、5月以降、札幌市のホームページ等を通じて積極的な参加を促し、7月6日、7日の

2日間に説明会及び現地見学会を実施したところであります。今後は8月下旬から民間事業者と個別に対話を行い、受入れ地活用のアイデアや、実現に向けた課題等を把握してまいります。

その上で、今年の秋には、今回の調査で得られた利活用の方法や課題について取りまとめて公表し、その後、必要な庁内等での調整を経て、年度内に整備方針として決定する予定であります。

●和田勝也委員 一方で、私がこれまで申し上げてきた手稲山口地区の地域振興は、受入れ地の後地活用だけではありません。地域の皆様のこれまでの協力にしっかりと応えていくためには、受入れ地の活用にとどまらず、手稲山口地区全体の将来を見据えた地域振興を進めていくことが重要であると考えております。

実際に地域の皆様からも、後地活用のみならず、地域の魅力向上やにぎわいの創出など、手稲山口全体の振興を求める声を日頃から伺っております。

そこで質問ですが、今後の地域との関わりやその他の地域振興策についてどのように考えているのか、伺いをいたします。

●飯岡新幹線推進室長 手稲山口地区の地域振興策の考え方についてお答えいたします。

地域協議会におきましては、受入れ地の活用検討に加え、その他の地域振興策についても、課題の共有や意見交換を進めてきたところでありまして、先ほど資料でご説明したマルシェイベントは、まさしく手稲山口地区内外の多くの方に、手稲山口地区の魅力に触れていただく機会とする考えであります。

今後も地域協議会を継続し、受入れ地の後地活用のみならず、その他の地域の課題につきましても丁寧に意見交換を重ね、対応可能なものから順次取り組んでまいります。

●ふじわら広昭委員 私は、大きく4項目の視点から質問いたします。

1項目めは利便性について、2項目めは工事の進捗状況について、3項目めは桑園地区の工事状

況について、4項目めは工事負担金等についてです。

初めは、1項目めの利便性についてです。

最初の質問は、北海道新幹線の利便性についてです。

北海道新幹線新函館北斗駅と札幌駅間は約211キロメートル、トンネル区間が約170キロメートル、約80%がトンネルとなっています。

札幌トンネルは約26キロメートルのうち、札幌市内エリアのトンネル区間、約17キロメートルを4工区に分けて工事が進められています。星置工区は約3.3キロメートル、富丘工区は約4.5キロメートルで、山岳のため、これらはNATM工法を採用し、また、札幌工区約8.4キロは都心部なので、シールド工法が採用されています。

財務省は、2026年4月23日、北海道新幹線の費用対効果B/Cを公表しました。その内容は、札幌延伸は中止に相当するとの内容であります。

整備新幹線の着工は、建設によって利用者やJRが得られる便益を数値化し、事業費で割って1を上回ることを条件としています。財務省は、事業の上振れを踏まえ、費用負担の在り方を議論するために行ったとのことであります。

公表した試算によると、新函館北斗から札幌間延伸事業費の費用便益比は、2023年3月の前回再評価時の0.9が0.6になっているとのことであります。国土交通省の評価基準で、基本的に中止に該当する水準であることも判明しております。財務省は、人口減少下での大規模事業の収益性精査の重要性を指摘する一方、JR各社等に負担要請など、財源確保の検討も始めています。

具体的に、建設費の増加分に便益が追いつかないとして、事業の収益から適正な貸付料を算出することが適切としております。単純試算では、事業全体の便益を1兆9,014億円と2023年3月の再評価時の額を据え置き、一方で、トンネル工事費の長期化などで1兆2,000億円増え、事業全体の費用は3兆5,200億円になるとの見通しになって

おります。

また、中止する水準に相当するとした一方で、物価上昇に伴う収益の増加や、不動産収益及び需要予測を踏まえて、便益の上積みがあれば、費用対効果B/Cの上振れをする可能性もあるとしております。今後、B/Cの評価次第で、JR北海道が支払う貸付料は増える可能性があり、経営の影響が懸念されます。

このように北海道新幹線をめぐっては、開業時期の延期や事業費の増嵩、費用対効果の低下に加え、談合やコンクリート試験の不正など、市民の不安を招く報道が続いており、新幹線事業に対して市民の懸念が広がっています。

しかし、本来、新幹線は高い利便性と極めて大きな経済効果をもたらす重要なインフラであります。こうした厳しい状況だからこそ、事業の原点であります延伸の意義を改めて見詰め直す必要があります。

そこで質問ですが、札幌延伸によってもたらされる具体的なメリットや利便性について、札幌市の所見をまず伺いたいと思います。

●飯岡新幹線推進室長 北海道新幹線延伸のメリットについてお答えいたします。

新幹線は構造上、飛行機や在来線に比べまして、降雪時も遅延や運休が少なく、冬季の交通手段の定時性と安定性に大きなメリットが期待されます。

また、札幌から新函館北斗駅まで約1時間といった時間短縮効果により、新たな人の流れが促進され、札幌はもとより、道内全体の経済活性化にも寄与します。

このように、北海道新幹線は市民や観光客など、多くの人にとって、メリットや利便性のある交通機関であると言えます。

●ふじわら広昭委員 こうした費用対効果、B/Cの関係について、提言を申し上げておきたいと思います。

先ほども申し上げましたけれども、利便性の観点から、今後の工事費財源、新幹線のJRに対す

る貸付料などの問題があります。私たち札幌市議会も、国に対して、何とかすべきであるというだけではなくて、具体的な提言をしていかなければならないと言えます。

これまで札幌市は、北海道新幹線の工事費用が、開業後の利用者の運賃や新幹線特急券の値上げにつながらないための負担軽減及びJRの負担軽減に向けた財源の在り方などを国に提言するために、検討をしてきたとは思いますが、私は改めて出国税に着目をすべきだと考えております。

出国税は2種類ありますが、そのうちの一つ、旅行者全員が対象の国際観光旅客税、一般的な出国税があります。この出国税は法改正が行われ、2026年7月1日から、現在の税額1,000円から3,000円に引き上げられております。このことによって、新たに年間約2,000億円近い財源が確保される見通しとなっております。この財源の一部を北海道をはじめとする新幹線建設及び維持管理費に使えるようにしなければならないと、私は考えております。

オーバーツーリズム対策など、様々な財源確保の課題がありますが、ぜひこうしたことを実現するために、札幌市及び札幌市議会は、新幹線沿線自治体のリーダーシップを発揮して、出国税の一部を新幹線の建設や維持費などに使えるように、国に働きかけていくべきだという提言を申し上げておきたいと思っております。

次は、工事の進捗状況についてです。

先ほどの答弁にもありました、効果を一日も早く発揮させ、市民の不安を解消するためには、当然ながら、工事の着実な進捗と、完成・開業への見通しが不可欠であります。

先ほどの説明では、星置工区で89%、富丘工区で99%とのことで、貫通が間近である一方で、市街地部のトンネル工事は進捗に遅れがあるように見受けられます。

そこで質問ですが、市街地部の札幌工区及び桑園工区の進捗状況は、当初計画と比較してどの程

度なのか、伺いたいと思います。

●飯岡新幹線推進室長 札幌工区及び桑園工区の工事の進捗状況についてお答えいたします。

建設主体であります鉄道・運輸機構が開示した情報及び札幌市が聞き取った内容によりますと、札幌工区については、当初計画より3年程度の遅延が発生しています。また、桑園工区のトンネル区間につきましては、労働時間規制の影響などで、当初想定していた工程よりも多少遅延が生じているものの、札幌工区ほどの遅れではない状況と聞いております。

●ふじわら広昭委員 答弁では、労働時間規制の影響などが一部あるということではありますが、工事の進捗状況について再質問をいたします。

資料にありますように、特に札幌工区では進捗率が43%ですが、これまでの主な遅れの原因について伺いたいと思います。

●飯岡新幹線推進室長 札幌工区の進捗の遅れの原因についてお答えいたします。

札幌工区につきましては、西宮の沢の発進立坑から先の区間で粘性土が続いておりまして、機構からは、シールド機のビットにこの粘性土が付着したため、想定どおりの進捗にならなかったことが主な原因と聞いております。

このほか、令和6年4月から労働時間の規制が強化されたことも一因と聞いているところであります。

●ふじわら広昭委員 粘土質のものが出てきているというようなことも答弁の中でありましたが、また、先ほどの答弁の中でも、労働時間の規制という問題がありましたけれども、これは理由にはならないと思うんですね。やはりしっかりとした地質調査をある程度やってきているわけでありまして、さらに、この働き方改革によりまして労働時間規制は、建設業については、約4年間の猶予期間を置いて、2024年度から適用になっていると思うんですね。国会では、その前から

そうした議論が始まっているわけでありますから、やはり国の機関の一つとしての鉄道・運輸機構、それを監督する国土交通省として、やはりその段階からどのように工事を進めていくのか、そうしたことをしっかり検討してこなかったことが、こうしたことにもつながっているのではないかと思います。

また、地質調査の関係については、後ほどの質問の中でも触れますけれども、やはりそうした地質調査についても、私は不十分でなかったのかというようなことを考えているところであります。

次に、工事の進捗状況の関係で、貫通時期について質問いたします。

札幌トンネルの貫通時期について、想定ではいつ頃になるのか、改めて伺いたいと思います。

●飯岡新幹線推進室長 札幌トンネルの貫通時期についてお答えいたします。

機構からは、先ほどの資料でご説明したビット交換に要する時間や、工事再開後の工程につきましては、現在精査中でありますことから、現在、その貫通する時期をお答えすることが難しいと聞いているところであります。

●ふじわら広昭委員 確かに、国の有識者会議などの判断も仰がなければならないと思うわけでありますけれども、やはり現時点での見通しなどを沿線自治体や市民にもしっかりと公表していく責任が鉄道・運輸機構にはあるかと思うわけであります。

先ほどの答弁の中では、この工事の進捗状況の関係で、凍結工法を採用するということがありましたけれども、この関係について質問をしたいと思います。

今、答弁のありましたビット交換についてですが、凍結工法により地盤改良を行った後に交換作業を行うということでありますけれども、この凍結工法とは、具体的にどのようなものなのか、伺いたいと思います。

●飯岡新幹線推進室長 凍結工法についてお答

えいたします。

凍結工法とは、地上から地下40メートル付近の地中へと、直径100ミリメートル程度の凍結管を110本程度挿入し、その管内にマイナス25度程度の不凍液を循環させることにより、地盤を凍結させ固める方法であります。

●ふじわら広昭委員 凍結工法によって、地盤をマイナス25度程度まで凍結をさせるということでありますけれども、この関係について再質問したいと思います。

地面が隆起したり、周辺の影響があるとの懸念がありますが、どのように考えているのか、まず伺いたいと思います。また、凍結するまでの時間及び作業終了後は融解させることになると思いますが、どのように融解をさせるのか、またその際も影響は出ないのか、伺いたいと思います。

●飯岡新幹線推進室長 凍結工法の影響についてお答えいたします。

機構からの聞き取りによりますと、凍結時には、その影響範囲は地表面で半径60メートル程度、最大5ミリメートル程度の隆起が想定されております。

この最大5ミリメートル程度の隆起は、道路部におけるものと想定されておりますが、周辺の民地も含め、工事による影響の有無を調査することとあります。

次に、融解時については、凍結管を除却し埋め戻した後、3年程度の期間を経て、自然に融解させることとなります。

なお、この期間で最大25ミリメートル程度の沈下が見込まれておりますが、融解終了まで変位の計測を続け、影響がないことを確認することとあります。

●ふじわら広昭委員 凍らせる段階で約5ミリぐらいの隆起があり、また、融解をさせるときには25ミリぐらいのそうした地盤沈下が想定されるのではないかとということでありました。札幌市の市道のところに、これが位置するわけであります

けれども、この間、私どもの会派でも、議会で指摘してまいりました、札幌市のアスファルトは1回だけでなく、もう2回も3回も使いまわしをしています。リサイクルをしているんですけども、やはり十分な添加剤を入れていないために、議会とのやり取りの中で、新しい材料を50%加えたものに、今後、交通量の多いところから使っていくということでもあります。

札幌市の今の舗装材は、粘着性や弾力性が極めて弱いわけでありまして、こうした5ミリや25ミリ程度の隆起や沈下によって、やはり周辺の道路が、やはり大きな影響を与える可能性が私は大きいと思います。そういう意味では、道路管理者であります札幌市も、しっかりと道路管理をいたしまして、通行車両や人、または家屋などの影響が発生しないように、やはり常時監視して、問題があれば、鉄道・運輸機構に対してそれを報告して、対策を求めているように思います。

次の質問は、工事の進捗状況の関係で、桑園地区のマンション周辺の問題について質問いたします。

市内の用地取得を進めているマンションについて、敷地の直下でトンネル工事を行うに当たり、地盤改良工事を行い、安全を確保すると聞いていますが、その工法の効果や、将来的なマンションの安全性確保について、どのように住民に説明してきたのか。また、現在、工事の進捗はどのようなものなのか、伺いたいと思います。

●飯岡新幹線推進室長 桑園地区のマンション周辺における工事の状況について、お答えいたします。

薬液注入工法による地盤改良は、シールド機が通過する際に一時的に懸念されます地盤の緩みの発生や拡大を防止する効果があると、機構から聞いております。また、シールド機が通過した後はトンネルの躯体が構築され、地盤が安定した状態になりますことから、将来的にもマンションの安全性に影響を及ぼすような地盤の変状が生じるこ

とはないとのことです。

次に、住民への説明としましては、対象となるマンション2棟の住民に対しまして、説明会等を通じ、工事の内容や安全性について、丁寧に説明してきたとのことでもあります。

また、地盤改良工事の進捗につきましては、2棟のうち1棟は令和7年3月までに完了したところであり、別の1棟につきましては、今後、順次着手すると聞いております。

●ふじわら広昭委員 残りの1棟については、いろいろな情報によりますと、居住者などとの合意が十分にまだ至っていないと。鉄道・運輸機構も、強制収用などを頭に入れているようでありますけれども、そこはやはりしっかりと時間をかけて、丁寧に説明して合意を求めているように、札幌市からも鉄道・運輸機構に改めて対応をしていただきたいと思います。

工事の進捗状況の関係で、桑園地区のマンションの周辺の問題の再質問をいたします。

薬液注入によって工事するというものでありますけれども、どのような薬液を使用して、その材料は環境への影響はないのか、伺いたいと思います。

●飯岡新幹線推進室長 薬液注入工の環境への影響についてお答えいたします。

この地盤改良工事で使用する薬液は、水ガラス系溶液というものでありまして、これは安全性重視の観点から定められた国の指針に基づいていると、機構から聞いております。

また、当該指針では、工事開始前に周辺に井戸を設け、工事着手前、工事期間中及び工事完了後に水質の確認を行うこととされております。このため、既に工事が完了している1棟につきましては、水質に問題がないことを確認しており、残り1棟についても、同様に水質を確認した上で工事を行うこととなります。

●ふじわら広昭委員 水質調査は、工事完成後だけでなく、数年にわたって行う必要がないのか。その辺について、運輸機構から何かお聞きし

ているのであれば、伺いたいと思います。

●飯岡新幹線推進室長 機構としましては、数年にわたって、状況については注視していくと聞いているところであります。

●ふじわら広昭委員 最後の質問になります。
次は負担金についてです。

工事の進捗と併せて、札幌市にとって非常に大きな課題となるのが地方負担です。2014年、平成26年度から、2025年、令和7年度までに札幌市が負担した建設負担金の合計金額は約198億7,500万円となっております。11年間で、1年当たり平均約18億円支払っているわけでありです。談合疑惑や事業費の増加の影響を受けて、一層の負担金精査が必要だと思いますが、どのように負担金の確認を行っているのか、伺いたいと思います。

●飯岡新幹線推進室長 建設負担金の確認方法についてお答えいたします。

建設負担金は、北海道が当該年度の工事内容や実績等を機構に確認した上で、毎年度末に係関係自治体に対して請求するものであります。

札幌市では、請求額の根拠となる工事等の費用について、北海道と連携して機構へのヒアリングを実施するなど、請求額が適正であるか、確認を行っているところであります。具体的には、例えば札幌市の建設負担金の対象とならない車両基地など、本線以外の施設に関する工事費が誤って含まれていないかなど、請求内容の妥当性について、詳細に確認を行っているところであります。

●ふじわら広昭委員 要望を申し上げて、質問を終わりたいと思います。

しっかりとした工事費の精査をするということでありすけれども、ただ単に車両基地の部分が入っていないとか、項目だけではなくて、やはりその工事に係る歩掛単価などをしっかりチェックをしていかなければ、本当にそれが適正なものなのかということがチェックできないと思います。そうしたことをしっかりやっていただきたいと思いますし、また、設計変更が多数生じているわけ

でありますけれども、これは鉄道・運輸機構の事前の調査及び判断が不十分なために、こうした設計変更が起こっているものだと思うわけでありす。こうした設計変更の追加工事費用は、本来、札幌市や沿線自治体が支払うべきものではないと、私は考えております。

今後、沿線自治体と連携して、北海道及び鉄道・運輸機構に追加工事の費用負担は除外することを求めるとともに、北海道から示される工事費の負担根拠をより正確に精査することを強く求めておきたいと思ひます。

また、今日はあえて質問はしませんでしたけれども、先ほど来説明がありました手稲山口の埋立地の関係でありますけれども、今後、鉄道・運輸機構から、この埋立地の環境観測を札幌市が担うことになるわけでありすけれども、こうした準備をしっかりとさせていただきたいと思ひます。

また、この委員会では、当事者であります鉄道・運輸機構が参考人として出席しておりませんので、やはり今後は可能な限り、鉄道・運輸機構に参考人として出席をいただきまして、直接やり取りができるような場を設定していただくように、委員長にも強くお願いを申し上げたいと考えております。

また、青函トンネルの工事の際には、先進導坑などを掘って、トンネル工事を進めていきました。海底の中ですので、海底の中からボーリング調査をするわけにいかないの、先進導坑を採用したということでありすけれども、先ほど来からも申し上げておりますように、トンネル部分で170キロメートルという状況の中で、掘っていかなければ分からないという、こうした状況も、この211キロの新函館北斗から札幌の間で様々な事象が起きているわけでありす。現状としては、もう難しいわけでありすけれども、やはりこうした先進導坑などをやはりしっかりと導入してこなかった鉄道・運輸機構にも責任が多いと思ひわけでありす。

こうしたことを踏まえて、私ども議会としても、札幌市の取組、そしてまた、鉄道・運輸機構の対応に注目していきたいと思いますので、新幹線推進室のご尽力を期待して、質問を終わりたいと思います。

●小口智久委員 私からは、今後、札幌工区において掘削される対策土区間砂礫層の処理について質問いたします。

10ページについて質問になります。

北海道新幹線の札幌開業を一日でも早く成し遂げるためには様々な課題がありますが、特に対策土の処理は、受け入れる土地の選定、調整に時間がかかるため、最重要と考えます。特に対策土については、事前に把握、そして準備ができるため、正確な予測を基に対策土の質、量から処理方法の検討、準備などを計画的に行う必要があります。

先ほどの説明から、手稲山口の受入れ地の残り容量は約10万立米であるということや、現在の工事進捗から発生する対策土は、9ページの表にありますけれども、想定 of 115万立米から97万立米を引いた18万立米であるということ踏まえ、札幌工区の工事終盤に発生する砂礫の対策土は約10万立米ということが考えられ、それが手稲山口受入れ地に入り切らない見込みであるというような説明でありました。

その砂礫の対策土は、シールド工法において、加泥材を使用するとなれば、通常は中間処理、加泥材を使用しなければ、新たな受入れ地を確保して搬出するという事となると思います。

そもそもシールドマシンは、掘削時に切羽の安定、地山の緩みや水を止める止水などを行いながら掘進していくもので、カッターと一体となったチャンバー内に取り込まれる掘削土には、塑性流動性と切羽安定性が求められます。そのため、掘削土だけで十分に切羽の安定性が確保される場合、加泥材は不要となる場合もありますが、私の経験では、基本的にベントナイトなどの加泥材を使用することが多かったと記憶しております。

そして、加泥材を投入する場合は、投入量が重要で、後工程に影響を与えます。加泥材の投入量は、地山の地質に関係し、今回想定している砂礫層の場合は空隙、隙間が多いので、それを埋めるために多くの加泥材が必要と考えられますので、最終的に対策土の性状が変わってしまいます。建設資材として使えないような柔らかな状態になると、中間処理が必要かどうかの判定をしなければなりません。

そこで、札幌工区終盤の砂礫の土質の調査について、今年度、詳細な調査を実施して判断するとの説明がありましたが、加泥材の要否についてはどのような調査を実施するのか。また、産業廃棄物として中間処理施設へ運搬しなければならないと判定する基準は何か伺います。さらに、それはいつ頃判定する見込みなのか、伺います。

●飯岡新幹線推進室長 札幌工区終盤の土質等の調査についてお答えいたします。

札幌工区終盤の土質等につきましては、2段階の調査を行うと、鉄道・運輸機構から聞いております。

1段階目は、加泥材の要否を判断するものでありまして、桑園駅付近の到達立坑付近から採取した土を用いて、土の流動性を確認するスランプ試験という方法で行います。

次に、この調査で加泥材が必要となった場合は、2段階目として、加泥材添加後の土の硬さを測るコーン試験という調査を実施いたします。その結果、土の硬さを示すコーン指数が200キロニュートン毎平方メートルを下回った場合には、産業廃棄物として処理が必要となりますので、中間処理を行うこととなります。

これら一連の調査結果は、本年秋頃に判明すると、機構から説明を受けているところであります。

●小口智久委員 今、答弁いただきました調査は2段階で行うと、また資料は到達立坑、そこも砂礫の対策土でありますので、それを使うと。そして、加泥材の要否というのは、土の流動性を確

認するスランプ試験、次に加泥材を添加後の土の硬さを測るコーン試験を行い、中間処理となる場合は、発生土がコーン指数200キロニュートン毎平米未満が基準。これは建設汚泥利用マニュアルでいいますと、ダンプトラックに山積みができず、その上を人が歩けないような流動性を呈する状態ということでありまして、本年秋頃、判明するということです。

このコーン指数を下回った場合、産業廃棄物として処理が必要となり、中間処理を行うとの説明でありましたが、中間処理とは、具体的にどのような処理なのか、伺います。また、中間処理された土はどのような取扱いになるのか、伺います。

●飯岡新幹線推進室長 中間処理の方法と土の取扱いについてお答えいたします。

今回、中間処理を行うこととなった場合、具体的には、重金属が水に溶け出さないよう、不溶化材と呼ばれる薬剤を混ぜ、水に溶け出す溶出量を土壤汚染対策法に定める基準値以下にする作業を行うとともに、水分を抜く作業も同時に行うこととなります。

こうした中間処理後の土の取扱いとしましては、通常の土と同様となり、例えば建設現場における埋め戻し用の土などとして、有効活用されることとなります。

●小口智久委員 中間処理泥は脱水、そして不溶化材を入れ、重金属の溶出量基準以下にして、埋め戻し材などの建設資材として活用ということでありました。

受入先は民間の処理施設となりますが、10万立米ものの量を適正に処理できるのかをお聞きしたいと思います。

北海道建設汚泥利用マニュアル等では、建設汚泥の処理実績が年間10万トン、比重から考えますと10万立米以下という記述がありまして、今回発生する汚泥全量は10万立米でありますので、全てを中間処理する想定はできているのか、素朴な疑問

問を持ったところであります。

そこで質問ですが、これらの施設との調整状況と今後の見込みについて伺います。

●飯岡新幹線推進室長 中間処理施設との調整状況について、お答えいたします。

中間処理施設につきましては、札幌市近郊に複数の民間施設がありまして、令和4年に札幌工区で発生した対策土については、先ほどの資料でもご説明しましたとおり、既に20万立方メートル程度を中間処理した実績もあります。

今後、札幌工区終盤に発生する想定約10万立方メートルにつきましても、既に調整に着手しており、受入れが可能な見込みであると、機構からは聞いているところであります。

●小口智久委員 もう既に20万立米の中間処理実績があつて、量的なめどはついているということでありまして、この建設発生汚泥のこのリサイクル率というものが随分発達したんだということが分かりました。

中間処理についての理解はできましたけども、次にこの中間処理による方法と、新たな受入れ地での処理方法、この二つの処理方法の比較検討について質問をいたします。

仮に加泥材を使用せず、中間処理を行わないとすれば、新たな受入れ地の確保が必要になるとのことですが、新たな受入れ地の確保に当たっては、手稲山口の例を見ると、事前調査や地盤改良工事など、受入れまでに相当な時間と費用がかかった経緯があります。

先ほどの答弁で、約10万立方メートルは中間処理が可能である旨の答弁がありました。中間処理には一定の費用を要しますが、新たな受入れ地を準備し、市がその後も管理するランニングコストを踏まえると、全体としてはむしろ中間処理の方が安価になる可能性があるのではないかと考えます。中間処理と受入れ地整備等の比較はどのように検討されているのか、伺います。

●飯岡新幹線推進室長 中間処理と新たな受入

れ地整備の比較についてお答えいたします。

委員ご指摘のとおり、新たな受入れ地を整備する場合には、事前の準備等で一定の期間を要することとなります。

また、コストの面につきましては、一般的に土の量が多くなればなるほど、受入れ地を整備したほうが安価にはなりますが、10万立方メートル程度では、手稲山口受入れ地と同様な地盤改良等の対策を実施する場合、中間処理の方が安価になるとの試算もあります。

機構としましては、今後実施します詳細な調査により、土の性状や発生量を見極め、準備期間やコストなどの比較検討を実施した上で、年度内に方向性を示すとのことであります。

●小口智久委員 新たな受入れ地には、事前の準備等に一定の期間を要する。また、スケールメリットから考えると、10万立米の場合、中間処理のほうが安価になる試算がある。また、最終的には、年度内に方向性を決めるということでありました。

私たちはこれまで、対策土の処理は経済性だけでは測れないことを経験しました。受入れ地を探す膨大な時間、地域住民との合意形成、継続的な広報活動や説明会の実施、リスク管理のための現場の事前評価、環境アセス、工事中・工事後モニタリング、そして風評対策、さらに建設資材等のリサイクル評価、後地活用など、これをまとめますと、もう市民の心配を取り除くための活動が本当に多かったんじゃないかと思います。

以上のような事柄を経験しておりますので、今回の10万立米については、市民に負担をかけない配慮も大変重要だと思いますので、その点も考慮した総合的な判断をしていただきたいと思います。

どうか工事が円滑に進み、北海道新幹線の札幌開業が一日も早く成し遂げられるよう要望して、質問を終わります。

●池田由美委員 私からは、2点質問させていただきます。

1点目は、北海道新幹線工事をめぐる不正についてです。

7月21日、鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、北海道新幹線札幌延伸工事のうち二ツ森トンネルの工事で、鉄建建設など4社でつくるJVが、トンネル内のコンクリートの品質管理試験で、少なくとも3回不正を行っていたと発表しました。僅か2か月ほど前の今年5月には、札幌延伸工事のレール敷設をめぐり、建設会社などが受注調整を行った際の談合疑惑が発覚し、現在も公正取引委員会により調査が続いているとのことであります。

北海道新幹線工事をめぐる不正は、2023年、後志管内ニセコ町の羊蹄トンネルの工事でも、別のJVがコンクリートの品質管理試験の必要回数について、虚偽の報告をしていたことも判明しております。

このように繰り返し行われた不正であります。報道によりますと、鉄道・運輸機構の関係者は、今回の不正は意図的に試験結果を操作しており、前回の不正よりも悪質性が高いと指摘しております。1999年に山陽新幹線の福岡トンネルで、トンネルの強度不足が原因で、重さ約200キロのコンクリートの塊が走行中の新幹線を直撃し、座席の上に穴が開いたという事故が起きていますが、このたびの不正は、こうしたことを想起させるものであります。これほど危険なことであり、しかも不正は繰り返され、談合は調査中という状況であります。このまま工事を続行していいのかと、市民も懸念していると思います。

ここで質問をいたしますが、談合疑惑や不正行為は徹底究明すべきであり、究明されるまで工事は凍結すべきではないかと考えます。札幌市として、鉄道・運輸機構と国に徹底究明と工事の凍結を求めるべきと思いますが、いかがか伺います。

●飯岡新幹線推進室長 談合疑惑及びコンクリート品質管理試験における不正行為の報道を受けた対応についてお答えいたします。

談合や不正行為は決して許されるものではなく、

国や機構に対し、真相究明と信頼回復に向けた対応を厳しく求めてきたところであります。

一日も早い完成・開業を求めてきた札幌市としては、今回の談合疑惑や不正行為の報道について、今後、国や機構において適切に対応がなされるべきと認識しております。

●池田由美委員 安全確保が大前提だというのは当たり前だと考えます。安全のために看過できない不正が起こっているわけですから、このような不正が正され、繰り返さないことを、本市は追求しなければならないのではないかと感じています。

安全確保を大前提としながら、一日も早い完成・開業に向けて、国や機構が適切に行くと認識していると、そういった旨の答弁でありました。あまりに危機感の薄い答弁であると言わざるを得ません。安全大前提というのは、工事を行う上での基礎、土台です。その土台の上に、新幹線工事をする方や、新幹線を利用する方の命がかかっているのですから、本市は安全確保に責任を持っていただきたいと思います。

北海道新幹線延伸工事での度重なる不正の徹底究明と、再発防止の確立を行うこと、これらが実施されない下での工事は全面停止すべきであると求めていると思います。

次に、今後の要対策土の受入れについて伺います。

今回の説明資料、札幌工区の対策土想定区間及び地質状況では、札幌工区の琴似駅を過ぎると、地層が砂礫層になっていくと示されています。

砂礫層とは、砂と小石が混じり合ってきた地層のことで、隙間が少なく、しっかりと締まっていることが多いため、安定した地盤になっていきます。しかし、資料にあるように、トンネル工事の掘削には不向きなようで、砂礫層に加泥材を混ぜ、隙間を粘土で塞ぎ、柔らかくして掘削していきます。

先ほど小口委員が詳しく質疑しておりましたが、

加泥材を混ぜた土は柔らかくなるため、手稲山口の残土受入れ地での盛土としては使うことができないということで、資料には、「産業廃棄物として中間処理施設への運搬を検討」と書いてあります。中間処理施設では、自然由来の重金属やヒ素などが基準値を超える場合、重金属が水に溶け出さないよう、不溶化材を混合した処理を行うと、基準値以下になるとのことです。資料の中間処理の例として、不溶化が書かれていますが、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聞いているところです。

そうしますと、これまで新幹線工事に伴う発生土のうち、重金属を含む対策土は手稲山口受入れ地に搬入していましたが、不溶化の処理を行えば、再利用ができるということではないでしょうか。対策土として積み上げるより、再利用したほうがよいですし、今後、受入れ候補地とされている地域を外していく方向の見直しができるのではないかと考えているところです。

ここで質問いたしますが、現在、対策土の受入れの候補地となっています手稲金山、厚別山本の両地区は、今後どのように取り扱われるのか、伺いたいと思います。

●飯岡新幹線推進室長 新たな受入れ地の取扱いについてお答えいたします。

機構からは、今後実施します札幌工区終盤の土質等についての調査結果を踏まえて、手稲金山、厚別山本の両候補地の取扱いについて、年度内に一定の方向性を示す予定と聞いております。

札幌市としましても、早期に結論が出ることを望ましいと考えておりまして、機構に対し可能な限り迅速な検討を求めてまいりたいと思います。

●池田由美委員 早期に発生土の取扱いについて整理する必要があると言っておられました。しかし、どの立場で考えるのかが、私は重要だと思っています。

2023年、手稲区の住民から、手稲金山の採石場後地を北海道新幹線札幌トンネル工事に伴う重金

属含有の有害掘削土の受入れ候補地から除外してくださいとの陳情が上がっています。陳情では、土石流の発生源となる場所に、要対策土を盛土することへの不安や、水道水の安全と住民の健康が脅かされることなどの心配、生活環境を保全してほしい、つまり安全な状態を今後も維持してほしいということが語られておりました。

また、厚別山本では町内を挙げて反対し、候補地取下げを求めています。

先ほどの質疑で、対策土の中間処理施設での処理か、新たな対策土の受入れ先の整備かを財政比較もしておりましたが、財政で判断するのではなく、将来にわたり、安全で住み続けられる地域であることを優先すべきではないのかと、私は思いました。再利用する技術があるのですから、加泥材を含まない要対策土も、中間処理施設での処理は可能だと思います。

中間処理施設に持ち込み、処理することを検討し、対策土の受入地の見直しを行うよう求めて、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 午前11時16分