工期遅れ解消へ向け国に要請

新幹線・総合交通体系対策特別委員長

吉田（よしだ） 正人（まさと）（稚内市選出）

――2030年度末の北海道新幹線の札幌延伸に向け、札幌駅の駅舎工事も本格的に始まりました。

道民の間でも開業への期待が膨らんできた時期ではないかと思います。その反面、さまざまな課題もあります。

昭和35年稚内市生まれ。東海大学海洋学部卒業後、水産会社に勤務。平成15年道議初当選。5期目。現在、自民党道連副会長、北海道地方議員連絡協議会会長など。

――どんな課題ですか。

まずは並行在来線の問題です。この2年間の委員会議論では、札幌延伸した後、特に小樽―長万部間をどうするかという話が多く出ました。並行在来線をどうするかは基本的に各市町村が決めることですが、道としてどんなサポートができるのかという観点で話し合いを進めました。

トンネル工事で発生する残土をめぐっては、住民の反対などにより受け入れ地の選定が遅れ、工期に影響が出ています。5月に委員会を代表し、国土交通省鉄道局や鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対し、2030年の開通に間に合わせるように要請しました。

また、札幌延伸後を考えると、新幹線がただ人を乗せるだけでは飛行機に勝つのはなかなか難しい。飲食やイベントができる車両やビジネス利用に特化した座席を用意するなど、サービス面の充実が必要です。JR北海道にはきめ細やかなサービスを期待しています。

――新幹線以外については。

人口減少が進み、地方では路線バスの維持が厳しくなってきています。乗り合いタクシーや自動運転技術の導入が検討されていますが、市町村で費用をすべてまかなえというのは限界がある。税金でどうカバーできるかを考えていく必要があると思います。

――令和2年には道内主要7空港の運営が民営化されましたが、コロナ禍の影響により運営会社「北海道エアポート」の経営は厳しい状況が続いています。

新千歳空港では3年前に国際線ターミナルがリニューアルしたものの、その直後に出入国が制限され、思うように集客ができませんでした。インバウンドの受け入れは大きな経済効果を生みます。今年7月に国際線の発着が2年4カ月ぶりに再開されましたが、いま一度、受け入れ体制を強化するべきです。