

2021年7月10日

## 北陸新幹線敦賀－大阪間の建設計画についての公開質問状

与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム  
北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会委員長  
高木 毅 様

京都府南丹市美山町田歌区  
区長 鞆岡 誠  
北陸新幹線対策委員長 長野 伸規

当区は現在鉄道・運輸機構が本地域で進めている環境影響評価現地調査の受け入れを見合わせています。その理由は建設ルートが小浜・京都ルートに決定された経緯や、2016年に国定公園に指定されたばかりの丹波高原国定公園の中心を貫く工事が何故計画されたのか、公的に説明した文書が一切存在せず、環境影響評価の前提に納得できないからです。

京都府はこのルート決定は国によるものだと認識を我々の公開質問状への回答（2020年12月28日）で示しました。一方政府はこの判断は貴委員会に委ねられたとの見解を政府答弁（内閣衆質二〇四第一四四号）で示しました。そこで貴委員会に以下の質問を致します。ご回答頂きますようよろしくお願い致します。

1. 2016年の貴委員会において、何故建設費用が最小であり費用便益比が最も高かった米原ルートが採用されず、小浜・京都ルートが採用されたのか、建設ルート上の住民から疑問の声が多く寄せられています。ルート決定に至った理由が公表されていないからです。そこで整備新幹線の着工5条件（安定的な財源見通しの確保、収支採算性、投資効果、営業主体であるJRの同意、並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意）に照らし合わせ、今回のルートが採択された理由をお示し下さい。
2. 現ルート案の建設費用は2017年の国土交通省の試算によると2兆1000億円で費用便益比は1.05です。北陸新幹線の金沢－敦賀間の建設費用は認可時の1兆1858億円から現在16,779億円まで増加していることを考えると、京都・小浜ルートの建設も結果的に費用便益比が1を大きく下回る可能性が高いことは認識しておられますか。
3. 2017年の国土交通省の小浜・京都ルートの便益算定において、特急しらさぎを利用して名古屋・金沢間を移動する旅客が2045年に現在と同規模で東海道新幹線名古屋から京都を経由して新設北陸新幹線で金沢に移動することが想定されています。この想定は非現実的ではありませんか（米原・敦賀間は新快速線利用で28分です。わざわざ乗り越して遠回りする理由が見当たりません）。

4. 今回の建設ルートは京都府南丹市および京都市右京区内で丹波高原国定公園の中心部、由良川・桂川の上中流地域を縦断する計画です。工事は15年にわたります。この地域は「原始的な自然をはじめ、京都の歴史・文化を支えた豊かな自然環境が残る地域」として政府が2016年3月に国定公園に指定しています。なぜこのような地域を縦断する計画が必要となったのでしょうか。
5. 現在鉄道・運輸機構が行っている環境影響評価に本計画が国定公園地域住民の多くの生業である観光業へ与える負の影響評価が含まれていません。工事は15年にわたり、地域の多大な損害を与えます。費用便益比算定において旅客の経済効果を評価しているのに、なぜ環境悪化がもたらす負の経済効果が無視されているのでしょうか。
6. 新聞記事には、北陸新幹線金沢敦賀間竣工（2023年末）とともに小浜・京都ルートの着工を目指すとの貴委員会委員の発言が散見されますが、これは貴委員会の総意でしょうか。
7. 2037年開通予定のリニア中央新幹線では名古屋新大阪間に松井山手駅が設置される計画となっています。松井山手ー新大阪間で北陸新幹線とルートが重複するのは問題ではないのでしょうか。
8. 2030年に向けて温室効果ガスの2013年比46%削減が政府方針として今年決まりました。非化石燃料起源の発電源が不足する中、整備新幹線の新設工事は二酸化炭素排出量を増加させ、逆に政府の目標達成を阻むことになりませんか。現在は高速鉄道網の整備より全産業と国民生活の基盤となる再生可能エネルギーの導入比率向上の方が政策課題として優先度が高いではありませんか。

