

鉄運北陸建調一第 210818001 号

令和 3 年 8 月 23 日

京都府南丹市美山町田歌区

区長 鞆岡 誠 殿

北陸新幹線対策委員長 長野 宇規 殿

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

北陸新幹線建設局長 堀口 知巳



北陸新幹線敦賀一大阪間の建設計画についての公開質問状に係る回答について

2021年7月10日付でご質問のありました表題の件について、以下のとおり回答いたします。

質問 1. 整備新幹線の竣工後営業主体である JR への貸付料は固定額となるのでしょうか。JR の当該線運営に赤字が発生した場合、貸付料減免等の措置がとられるのでしょうか。つまり計画通りの収益が得られなかった場合、それは JR の損失ではなく、国民負担となるのでしょうか。

[回答] 機構は、鉄道施設の完成後、営業主体に対して鉄道施設を貸し付け、その貸付料収入を建設費に充てています。新幹線鉄道の貸付料の額については、整備新幹線事業を実施する前と後を比較して、整備新幹線の営業主体に発生する、開業後 30 年間の受益、収支採算性を平均したものを基準としています。

営業主体への貸付料の具体的な取り扱いについては、現時点で確定したものではございませんが、これまでの整備新幹線においては、いずれも営業主体から定額の貸付料を受領することとしております。

営業主体の運営に赤字が生じた場合であっても、これまでのところ、定額の貸付料額の減免等の措置を行ったことはございません。

いずれにいたしましても、JR の当該線運営の赤字が、国民負担となることは想定されておりません。

質問2. 今回桂川・由良川中上流域で計画されている山岳トンネル掘削工事でも膨大な量の残土が出ることとなりますが、北海道新幹線建設時と同様に斜坑近隣の谷を盛り土で埋め立てるような残土処理を計画しているのでしょうか。また国定公園内においてそのような処理が許容されるとお考えでしょうか。

[回答] 発生土の見込み量については、詳細なルート等が決まっていない現時点では、具体的な建設発生土量を計算することができないため、残土処理計画についても決まっておられません。環境影響評価法に基づく調査・検討の結果を踏まえ、発生土の見込み量や残土処理計画について検討を行いますので、まずはしっかりと調査・検討を進めてまいります。

なお、京都丹波高原国定公園内においては、規制に基づき対応してまいります。

質問3. 貴機構は北海道新幹線の小樽一札幌間のトンネル工事においてヒ素が検出された有害残土の処分地をめぐり事前に十分な説明と合意形成を怠り地域住民に大きな不安と混乱を引き起こしています。そもそも貴機構はなぜ残土の受け入れ土地所有者との契約において有害土(要対策土)の受け入れを拒めない形としているのでしょうか。

[回答] 北海道新幹線の小樽一札幌間のトンネル工事により発生する対策土に関しては、対策土の受け入れ地周辺地域の皆様にご理解いただけるよう、令和3年7月10日現在、説明会等を計54回開催するなど、丁寧に説明を積み重ねてまいりました。

北海道新幹線の発生土受入地では、自治体のご協力を得ながら、関係する皆さまのご理解が得られるよう丁寧に説明し、自治体、土地所有者及び機構の三者の合意に基づき、対策土、無対策土の受け入れについて協定を締結しております。

御指摘の「有害土(要対策土)の受け入れを拒めない形」の具体的に意味するところが必ずしも明らかではありませんが、機構と発生土受入地の土地所有者との契約においては、受け入れ土が対策土か無対策土かを明確にしており、契約にない土の受け入れを拒めないという事実はありません。



質問4. 桂川・由良川中上流域の岩盤もヒ素含有率が高く、小浜・京都ルート建設の際にも大量の要対策土が発生する可能性が高いことは認識されていますか。

[回答] ヒ素等の重金属等は、人間も含めて全ての動植物に微量に存在している物質であり、通常環境でも、土壌にも含まれているものです。トンネル発生土に含まれる自然由来重金属等については、国土交通省が定めたマニュアルに準じて、対応することとしており、確認された重金属等が、地下水環境基準値等以下となるよう対策工を検討・選定し、また、これらの対応は、学識経験者等の専門知識を有する第三者による委員会での審議・検討を踏まえ、決定することを考えております。

本事業において想定される、トンネル発生土に含まれる自然由来の重金属等については、環境影響評価及び事業実施段階において、文献調査や現地調査を実施して把握してまいります。

質問5. 今回の計画では斜坑とその周辺の仮置き場、最終処分候補地は環境影響評価の対象としているのでしょうか。

[回答] 現在、北陸新幹線敦賀―新大阪間の事業において計画されている山岳トンネル斜坑坑口周辺では、環境影響評価法に基づく調査・予測・評価を行い、環境保全措置を検討のうえ準備書に反映させてまいります。

一方、仮置き場及び発生土受入地については、今後、関係機関と協議を行い、受入候補地等とした時点で、環境影響評価法令に定める基準に基づき、環境影響評価が必要となる場合には同法令に基づく調査、予測及び評価を行うとともに、環境に影響を与えると判断した場合には適切に保全措置を講じてまいります。

質問6. 新幹線建設は15年に渡る長期の工事により丹波高原国定公園の観光業に負の経済影響を与えることは確実です。なぜ環境影響評価でこのことを評価しないのでしょうか。

[回答] 環境影響評価法上、環境影響評価とは、事業の実施が環境に及ぼす影響について環境の構成要素に係る項目ごとに調査、予測及び評価を行うとともに、これらを行う過程においてその事業に係る環境の保全のための措置を検討し、この措置が講じられた場合における環境影響を総合的に評価するものとされており、経済影響について評価するものではありません。

いずれにいたしましても、京都丹波高原国定公園内のルート検討にあたっては、同公園を通過する延長を極力少なくするとともに、環境影響評価法に基づく工法、構造及び環境保全措置について検討を行い、本事業実施に伴う国定公園の風致景観への影響を極力低減するよう努めてまいります。

質問7. 終着駅である新大阪駅は標高が0mに近く、ここで大深度地下法を利用した建設を行った場合、トンネルや駅は海面下40mに設置されることとなります。南海トラフ巨大地震や洪水・高潮の際に浸水による過酷事故の発生可能性が高いことは認識されていますか。

[回答] 新幹線施設の建設に当たっては、建設する地域それぞれにおける自然条件に応じた設計を行うこととしております。トンネルや駅の設計時には、地震や洪水・高潮等の影響を可能な限り回避できるよう、国土交通省が定めた技術基準に基づき必要な防災対策を講じてまいります。