

## 北陸新幹線敦賀・新大阪ルート建設計画に関する公開質問状

京都府知事 西脇隆俊 様

現在京都府の環境影響評価条例の下で行われている北陸新幹線（敦賀・新大阪間）環境影響評価について、南丹市美山町田歌区は2020年8月24日に開催した常会において環境影響評価本調査の受け入れを当面見合わせることを決議し、同9月30日に鉄道建設・運輸施設整備支援機構に通知しました。当区は今回の新幹線ルート誘致の経緯と環境影響評価の前提に不明な点が多いことを問題視していますので公開質問をさせていただきます。責任者である京都府から納得いく回答を文書で頂きたいとお願いする次第です。

### 質問

1. 京都府はSDGs（持続可能な開発目標）を推進する立場であることを表明しています。今回計画されている北陸新幹線はSDGsのどのゴール・ターゲットに貢献するのでしょうか。なるべく定量的な形でお示し下さい。日本は2050年にカーボンニュートラルを目指すことを先日菅首相が表明しました。二酸化炭素の排出量削減は喫緊の課題です。計画されている工事は二酸化炭素排出量削減に貢献するのでしょうか。
2. 京都府は現京都丹波高原国定公園（平成28年3月25日指定）の指定に向けた活動の中で、由良川・桂川の上中流地域を「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」と位置づけ、府として「将来にわたる財産として後世に伝えたい」と宣言しています\*。今回計画されたルートはこの国定公園の核心部を縦断するもので15年の工事期間に無数の建設関係大型車両が往来することになります。また北陸新幹線が明かり区間において地上を通ることになれば未来にわたって京都の奥座敷と呼ばれてきたこの地域の静謐は失われることになります。京都府は「後世に伝えたい財産」の核心部でこのような大規模な開発行為を行うことに矛盾はないとお考えなのでしょうか。
3. 由良川・桂川中上流地域の人々が長年にわたり地道に自然を守る暮らしを続けてきたからこそ今日の地域の魅力があり、国定公園に指定されるに至りました。豊かな自然に依拠して多くの住民が観光業をはじめとする生業を営んでいます。また豊かな自然がUターン者やIターン者を生み、この地域の人口減少が緩和されています。新幹線建設は確実にそれらの生業に負の影響を長期に渡り及ぼし、UターンやIターンの流れを絶つもので、各集落の急速な衰退を招きます。地域内の道路の道幅は狭く、迂回路もありません。無数の工事車両の往来は住民・来訪者の交通利便と安全を脅かすものになります。計画にあたり、これらの影響は考慮されているのでしょうか。住民は損害に対して賠償を受けるのでしょうか。
4. 今回の環境影響評価以前の問題として、もともと検討されていた米原ルート、小浜・京都ルート、舞鶴・京都ルートから小浜・京都ルートが選択された経緯に納得できる説明がされていません。平成28年に国土交通省が3つの候補ルートを比較した結果、米原ルートの建設費用5,900億円、費用便益比2.2に対し、小浜・京都（・学研都市）ルートは建設費2兆2900

億円、費用便益比 0.9、舞鶴・京都ルートは建設費 2 兆 5000 億円、費用便益比 0.7 と報告しています\*\*。公共工事としての経済性は明らかに米原ルートが勝っている上、小浜・京都ルートは便益が費用を下回り、公共工事としては不適當なはず。小浜・京都ルートに絞った環境影響評価には実質代替案がなく、合理性を欠きます。本来であれば費用便益比と環境影響評価双方に基づいてルート選択がされるべきではないのでしょうか。小浜・京都ルートが選択された合理的な理由を示してください。

5. 今回計画されているトンネル掘削工事では膨大な量の残土が出ます。また産業総合研究所の地質情報総合センターの情報によれば、敦賀から由良川、桂川中上流地域まではヒ素濃度の高い地域です。実際に北陸新幹線工事において敦賀近傍の深山トンネル工事において環境基準値を大幅に上回る濃度のヒ素が検出されました。北海道新幹線の小樽－札幌間でもヒ素が検出され有害残土の処分地問題が発生しています。由良川、桂川中上流地域においても新幹線建設に伴う残土の処分地、処分方法が地域社会に大きな不安をもたらすことになることは容易に想像されます。近年京都府下においても極端気象現象で洪水災害が頻発しています。もしトンネル掘削残土が由良川・桂川上中流域で埋め立て処分されることになれば、表面流出率の上昇、過酷災害時の土砂崩れなどで下流地域の洪水対策に負の影響を及ぼすことになります。また有害土壌が埋め立て処分されることになれば、本地域の特筆すべき良好な河川環境が毀損され、住民飲料水、漁業、農業に悪影響を及ぼすことが懸念されます。京都府として工事残土の埋め立て処分はどこにすべきと考えているのでしょうか。残土が斜坑近傍で埋め立て処分される可能性はあるのでしょうか。
6. 上記と関連しますが、トンネル掘削時に山間部では 4－7km 間隔で設置するとされる斜坑周辺が掘削土砂の仮置き場となります。鉄道トンネル工事では残土の最終処分が迅速に進まず、仮置き場に残土が長期保存される例が多発しています。自然公園法では屋外での土石・廃棄物の集積、貯蔵は許可・届け出が必要な行為とされています。規模や性質により自然に負の影響を及ぼすことが懸念されるからです。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なっているのでしょうか。

2020 年 11 月 10 日

京都府南丹市美山町田歌区

区長 長野宇規



注

\* 「由良川・桂川上中流域の国定公園指定に向けて一京の奥山のすぐれた自然と古都を支えた歴史・文化を未来へ 地域の活性化・持続的な発展をめざして」京都府、平成 26 年

\*\* 「北陸新幹線敦賀・大阪間のルートに係る調査について」、国土交通省鉄道局、平成 28 年 11 月 11 日