

○11月23日、「北陸新幹線延伸計画—巨大トンネルはアカン！一緒に歩こう」パレードに240人
京都市内中心に、18以上の「延伸計画の中止を求めるグループ」が作られて活動

1. 北陸新幹線京都延伸計画とは巨大トンネル計画—延伸の7つの大問題

① 掘削残土は大量

まともな処理計画はない—西京極球場に積み上げれば600mの山

総距離は140km、そのうちトンネルは80%。トンネル距離の概算は112km。トンネルの内径は山岳トンネルの場合、10m、都市トンネルは10~13m。

- 立坑は5キロおきに（市内）—上賀茂神社の北西、銀閣寺の北、京都駅南など—京都市内をダンプカーが走り回る事態に 全域で160万台以上
- 京都市周辺の山や谷に捨てれば、大雨で崩壊—すでに「崩壊」が起こっている
- ・京都府環境影響評価専門審議会（2020年3月12日）の議論から—「北海道新幹線の延伸事業では、土をどこに持っていか決まらないまま事業が進んでいる（4p）」「今回の事業は、世界的に見ても1、2を争う非常に長いトンネルであることから、掘削発生土は膨大な量になることが見込まれる・・・、本事業内での再利用や、他の公共事業への有効利用等で消費できる量ではないと考えられる」（資料8：「方法書」への追加意見）
- ・機構は残土をどのように処理するのか、展望を持っていない

② ヒ素が出る可能性は大（地図）

- ・産業総合研究所の重金属分布図—京北の場倍どこを通っても基準値の数十倍から100倍近く
- ・ヒ素（亜ヒ酸など）の毒性
地上で酸素に触れたり水に触れたりすると亜ヒ酸などに変化
長期間接種すると皮膚疾患や発がん、神経疾患、免疫抑制など慢性ヒ素中毒による健康被害が発生
*森永ヒ素ミルク中毒事件—13000名以上の乳幼児がヒ素中毒に。130名が死亡

③ 京都の水循環を破壊する（地質図）

- ① 「トンネルは水を嫌う」—京都の地下にある巨大な「水盆」は琵琶湖の70%の水量
- ② 鴨川、桂川、由良川の三河川などを横切る巨大トンネル
「鴨川の水が涸れる？」「そんなん、絶対あかんわ！」—子どもたち
鴨川などを横切ることについては、「対策」の言及無し。「影響を及ぼすおそれがある」
- ③ 水循環に与える影響—京都の森や産業、環境への影響 「新日本風土記」から
350年間、二度も火事があったが、同じ井戸の水を使い続けている理由は
この井戸があるから（家元）
「京都のお豆腐—地下水がプルンと塊りになったもの、京都のお水を食べている」
伏見の酒造組合—最初から意見を出した—中心部は避ける→「大変心配している」
機構が持っている知見「地下水については当機構だけでは十分な知見を有していない」

④ 地震と安全性（国交省とのやり取り）

- ・「トンネルと水と地震と」（京都新聞 2020.7.26 の「天眼」）尾池和夫京都芸術大学長（当時）

- ・そもそも活断層を横切るルートは危険―「トンネルに耐震基準はない」吉村昭「闇を割く道」
- ・「断層運動でトンネルが容易に切断される」
- ・北陸新幹線延伸ルートも「耐震問題」「鉄道の断絶問題」など全く議論されていない

(資料：国交省とのやり取り)

⑤ 陥没問題―「大深度地下活用法の適用を検討する」ということ。旧京都市部は大深度

⑥ 建設費は膨張する―すでに「投資効果」はない

- ・金沢～敦賀間の建設費は、当初 1 兆 1858 億円。2018 年、資材や人件費の高騰などを理由に約 2260 億円膨らみ、総事業費は 1 兆 4121 億円。さらに 2880 億円増える。約 1 兆 7000 億円。同区間の工事延長は約 114.6km、1km あたりの建設費が 148 億円
- ・2兆1千億円（1 キロ 150 億円）は甘すぎる―すでに 4 兆円を上回るという発言も

⑦ 並行在来線問題―山陰線は大丈夫か？

- ・「平行在来線」とは、「新幹線が完成後、JR が営業面から経営判断して切り離す路線」

2. 混迷する推進勢力―2022 年末から 2023 年末

- ① 「2023 年度春着工」断念
- ② 与党プロジェクトチームが圧力を掛け、12 億 3500 万円の「事業推進調査費」がつく
 - ・内容は？
- ③ 推進派の中心人物、自民党西田昌司参院議員が 12 月 29 日京都新聞で「西田提起」

京都駅の位置の変更。地上駅にする。中部に新駅

西田事務所に質問したが「まだ何も決まっていないので答えられない」
- ④ 年末の「読売新聞」―国交省の現役幹部の発言「環境影響や費用対効果を調べた結果、着工できなくなる可能性もある。その場合にどうするか、考えなくてはいけない」(別紙)
- ⑤ 「米原ルート」を再浮上させようという動き―石川県の自民党重鎮「私の持論は米原ルート」
 - ・漫画ビックコミックで 3 回連載
- ⑥ 2024 年着工は困難―国交省が与党 PT で説明
 - ・「2024 年度中の認可は難しい」(国交省)
 - ・高木氏―「2025 年度中の着工を求めたい」
 - ・「事項要求」はできず―「アセスが 2 段階残っており、事項要求はできない」(福井新聞)
 - 事業内容が決められず、金額無しの要求も難しいということ
 - ・引き続き、来年度「推進調査費」
 - ・8 月 25 日の国交省発表文書

3. 京都市長選への立候補予定者

- ・福山さん
- ・維新の特別党員の村山さん
- ・元自民党府議の二之湯さん
- ・自民・公明・立憲が推す松井さん

最後に：「延伸ルート―巨大トンネル計画」は必ず中止できる

- ① 問題点が明らかになる中で、世論も大きく変化。知ってもらえば大きく変わる
- ② 京都市長選挙で、「白紙撤回」の人が当選すれば、この計画は終わります

補論：「投資効果」という問題

○建設費は JR の「借り賃」と税金（残りの三分の二を国が、地方自治体が三分の一）

○投資」に対する「経済効果」はどのように計算されているか

—そもそも「費用対効果」（費用便益比）が 1 以下では×

その後、資材など建設費そのものがどんどん上がっている

2017 年の 1, 1 も、まったく実現できない

「建設費 2 兆 1 千億円」、その 1, 1 は 2, 3 兆円—現在では 4 兆円以上

投資効果についての計算—関西経済連とのやり取りから

「数式は明らかにできない」。粘る中で、「交流人口と市の周辺地域の人口がベースになる」

「インバウンドはあまり関係ない」

・「流動人口」は 2015 年以降、数字が出されていない

・数字は、2046 年を 2030 年に前倒した数字

○日本の人口予想

2017 年の人口—1 億 2670 万人→2050 年に 9515 万人（国交省）

* マイナス 25%（ちなみに、2030 年の推計は、1 億 1662 万人）

○経済合理性もない計画を推進する与党 PT（自民党・公明党）と維新の党はいかがなものか

○「京都延伸ルート」決定に大きな役割を果たした「自民・公明」の与党 PT

・西田氏の責任は重大—科学的な見識もなく、強引に「米原」ルートを変えた

・公明党の竹内氏の役割も大—2016 年 3 月 5 日開催の「北陸新幹線京都府北部ルート誘致促進同盟会総決起集会」での竹内議衆院議員の発言「厚労副大臣になる前は自分も与党 PT のメンバー。西田氏と共に『米原ルートなどどんでもない』と PT の厳しい議論を巻き返し、ようやく舞鶴を含む京都ルートに道を開いた。この場で余り政治的発言はなじまないが、あえて言いたい。1973 年の列島改造の時、整備新幹線の計画に『小浜』を明記させたのは、福井県知事が夜討ち朝駆けで田中角栄邸を訪ね、やっと思き込ませた。ようは『政治力』がものを言う」（穀田衆院議員の永戸秘書メモ）

○維新の党—「身を切る改革」というが、こうした問題に全くメスを入れられない維新の党

○高度経済成長期の経済政策—新たな需要を作り出す。人口増。海外輸出でも利益を上げる

今、新たな需要は作り出せないのに（人口も減）、政治力で無理やり税金を流し込めば、何とかなるという一部の人々（政治家）の経済政策

* 「国商」に詳しい

そもそも、「採算の取れない“経済政策”」を強引に推し進める現在の日本資本主義の在り様

炙り出されているのは、自公の与党 PT の政治—そして維新の政治と国民との矛盾

これに対する反発と運動が、現在の事態を生みだしている