

先日の国交省レクでのやり取りの概略です。榊原、長野、佐々木でまとめたものです。

- ・倉林参議院議員、石田、榊原、長野、井崎、佐々木他
- ・国交省側は、田牧さんと田中さん

①、国交省が出している「令和5年度北陸新幹線（敦賀・新大阪間）関係予算についての文書での12億3500万円の内容説明（国交省から）

＜今後の取り組みのイメージ＞で次の4点をあげたものの施工上の課題

1 用地関係調査

- ・「公図を調べる。土地所有者不明になっているところを調べる」「後でないといけないものでもない」

○一本のルートが決まってない現状で「所有者不明の土地の調査」ができるのか
幅広いルート全体での「所有者不明の土地の調査」をするのか？できない

いでしょ。→「帯で示している中」「ピンポイントで調べることはできない」

○公図も全域で調査するのか？→この調査はそんなにお金はかからない

2 発生土関係調査・受け入れ地事前協議

- ・「発生土の土量確認や詳細な地質調査を行う。受け入れ地について自治体と話す」「地下水の成分分析など、説明するための準備。認可前にやった方がいいと思っている」

○令和3年の6月17日の指名競争入札参加者の選定手続きにかかる文書では、「工事に伴うトンネルからの発生土置き場・盛り土設計」などに関して、「工事用道路設計」も記されている。ルートが決まって、初めてその近くでの発生土の置き場や工事用道路設計などが検討できるのでは？それがわからずに「取り付け道路」をどこにつけるかなど検討できるのか？→どの文書について言われているか、よく分かりませんが、関係者と協議に入っていく。

3 鉄道施設の概略設計（必要な地質調査等を含む）

- ・「京都駅は後で難しいとしないようにする。トンネルは詳細な事前調査をして、トンネルの安全対策をする」

○京都駅の地下駅については、すでに「北陸新幹線（敦賀・新大阪間）、地下駅概略設計検討業務1（令和5年度）説明書」が鉄道運輸機構から出され、「地下駅概略設計」などの役務について希望する企業・グループからの入札が呼びかけられている。（資料や見積もり、その他）。この作業と12億円に関わる別の場所での駅舎に関する調査は、二重に進められるのか？

- ・それは機構の出している文書ですね。

4 道路・河川等管理者との設計事前協議が示されている

- ・「詳細な地質調査、管理者との協議をする」

○道路・河川管理者と言えば京都府だが、例えば「鴨川の下を通るとか、どの道

路の下を通るとか示さないで、京都府とどんな協議をするのか？それとも、実際は“ルートは決まっています、こっそり教えますが”と話して、協議に入るのか。府がそんな協議を受けるのか？これらは、本来、環境アセスメントが終了し、「一本のルート」が決まってから行うべき事業。コースなど一切発表されていないのに、上記の具体的協議や調査に入るとなれば、それは環境アセスメント法の趣旨を完全に踏みにじるものとなる。

- ・「精度を高めるため、それも踏まえて対応」

② 長野さんから

○「認可前の予算について、“事実上の認可”などと北陸の県では報道されているが国交省としてはどういう判断か」

- ・「我々は、整備法に基づいて国が認可した時を『認可』と認識している」

○西田提起について一京都駅の地上化の話が出てきたが、この発言の前提として、与党 PT で『京都駅は困難』と話し合われたと推測される。前与党 PT 委員長の発言は影響力がある。従来と全く違う話がなぜ出てきたのか、背景を知りたい。国交省から西田氏に何らかの情報提供があったのか？国交省は与党 PT に常時出席しているのか？与党 PT で『京都駅地下化は困難』という議論があったのか？

- ・新聞ベースで知った。京都・大阪の課題は大臣も認識している。

- ・与党 PT については答える立場にない

○与党 PT の会議に出ているのか

- ・誘われたときには出る

○西田提起で、南丹市美山町新駅の話が出ているが、その駅や新ルートについては、これまでの建設可能性区域の中の範囲か？

- ・与党 PT については答える立場にない

○新駅がこれまでの建設可能性区域外となった時は、改めて環境影響評価がやり直しになるという理解でよいのか

- ・区域外に新駅を設置する場合は、環境影響評価はやり直しとなる

③ 倉林さんから

○認可前の「事前のこうした調査について、過去に例があるのか」

- ・学識経験者の意見に基づいて行った。前例はない。

○12 億円で多くの支出がかかる部分はどこか？

- ・それは言えない