

# 恐ろしく杜撰な 北陸新幹線延伸計画

2022年6月27日

FOE オンラインシンポジウム

田歌区北陸新幹線問題対策委員長

長野宇規

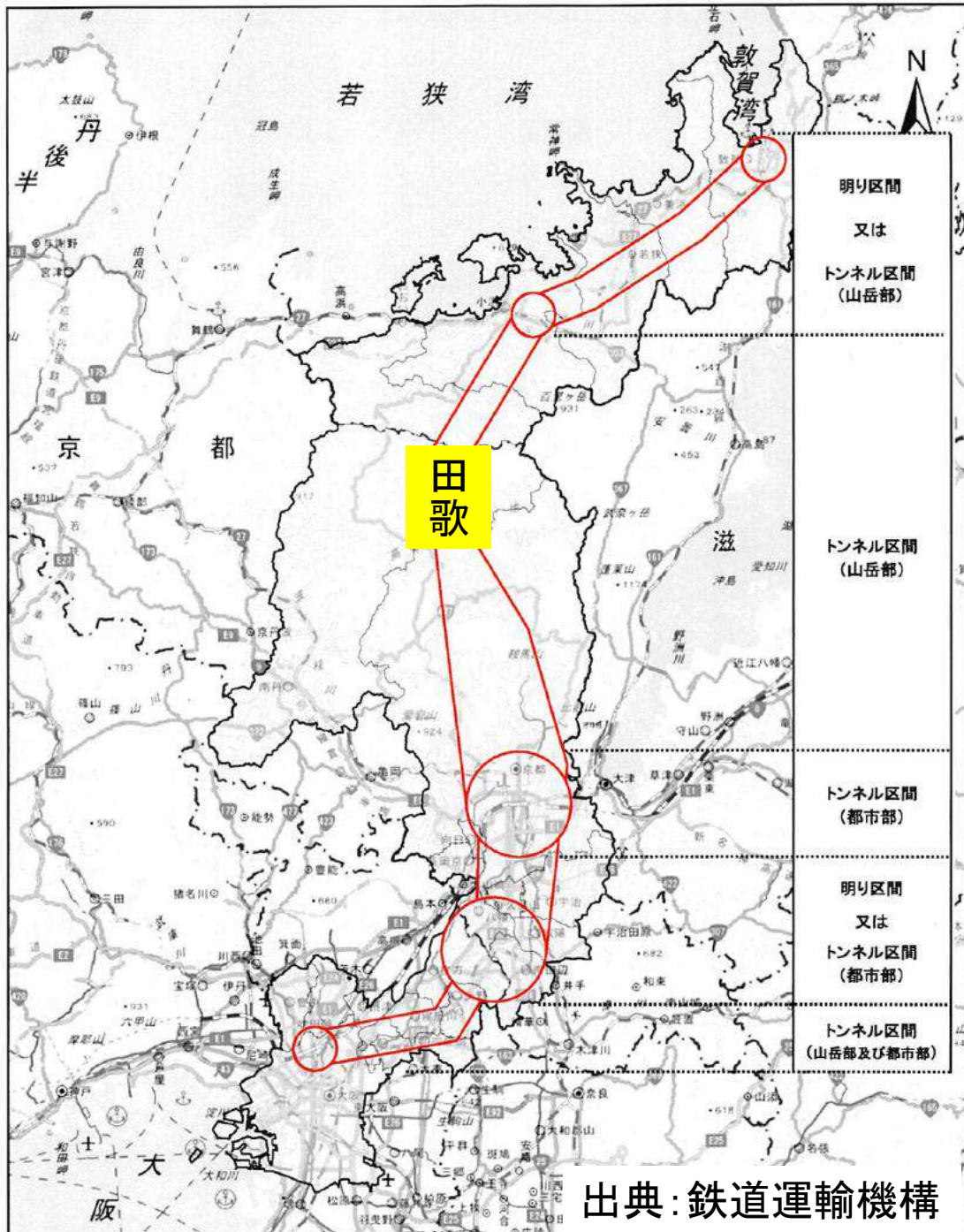
# 自己紹介

- 南丹市美山町の建設当該地区（田歌）に20年前から住んでいます。
- 2019年に建設計画を知り、それから会を結成して仲間と新幹線問題について調べてきました。
- 当区は環境影響評価の受け入れを保留しています。それはこの計画の経緯が極めて杜撰（ずさん）で説明がないからです。
- 詳しい情報はHPをどうぞ



# 北陸新幹線 敦賀—新大阪間 建設計画

- 2016年12月に与党プロジェクトチームが北陸新幹線の建設ルートを小浜・京都ルートに決定
- 建設に向けた環境影響評価が2019年に開始
- 2023年の着工を目指している
- 通称小浜・京都ルート



# 通称「小浜・京都ルート」の概要

- 総延長143km
- そのうち約8割がトンネル区間（地下鉄）
- 東小浜・京都・松井山手に停車駅を建設
- 山岳部は直径10mのトンネル
- 都市部は直径10-13mのトンネル
- 大深度地下利用法の場合、地表から40m以深を通る（新大阪駅の標高は海拔0.5m）
- 建設費用2兆1000億円（米原ルートの3倍）
- 費用便益比1.05（実際は赤字になる）

# 小浜・京都ルートに関する経緯

- 2009年 関西広域連合、米原ルート、小浜・亀岡ルート、湖西ルートの検討開始。
- 2013年3月 関西広域連合が上記3ルートの比較結果を米原ルートを採用
- 2015年 政府与党の整備新幹線建設推進プロジェクトチーム(与党PT)発足。米原ルートが白紙に
- 2016年 与党PTが小浜-京都ルートを正式採用
- 2017年 予備調査開始
- 2019年5月 計画段階環境配慮書の発表
- 2019年11-12月 福井県、京都府、大阪府において環境影響方法書を発表。説明会を実施
- 2023年3月 環境影響評価準備書の発表予定(ルートが確定)





出典：国土交通省鉄道局、H28

# 工事費の安い米原ルートは採択されず

検討ルート	①小浜舞鶴京都ルート	②小浜京都ルート	③米原ルート
駅の設定	敦賀-小浜市附近(東小浜)-舞鶴市附近(東舞鶴)-京都-新大阪	敦賀-小浜市附近(東小浜)-京都-新大阪	敦賀-米原
建設延長	約190km	約140km	約50km
概算建設費(H28.4価格)	約25,000億円	約20,700億円	約5,900億円
想定工期	15年	15年	10年
所要時間			
敦賀・新大阪間	約1時間0分	約43分	約1時間7分
福井・新大阪間	約1時間7分	約55分	約1時間17分
金沢・新大阪間	約1時間31分	約1時間19分	約1時間41分
運賃・料金			
敦賀・新大阪間	6,460円	5,380円	6,560円
福井・新大阪間	8,420円	6,460円	9,780円
金沢・新大阪間	10,140円	8,740円	11,190円
輸送密度(開業初年度)	約34,700人キロ/日・km (敦賀・新大阪間)	約41,100人キロ/日・km (敦賀・新大阪間)	約36,100人キロ/日・km (敦賀・米原間)
総便益(B)	約7,100億円	約8,600億円	約5,300億円
総費用(C)	約9,700億円	約8,000億円	約2,400億円
B/C	0.7	1.1	2.2

試算は2031年着工を想定

出典:国土交通省鉄道局、H28

# 説明されていない不可解な点

- リニアの名古屋開通が2027年、新大阪開通が2037年に予定されている。つまり小浜・京都ルート of 竣工予定が2046年(2031年着工)であれば名古屋以西の東海道新幹線のダイヤは過密ではない(米原接続に支障はない)。
- 国土交通省の費用便益比の算定では名古屋と北陸を結ぶ「しらさぎ」の旅客が名古屋から京都経由で現行と同規模で北陸に移動することを想定されている。
- つまり今回の算定は便益を意図的に過大評価して無理やり費用便益比を1以上にしている可能性大。



# 建設費も過小算定ではないか

- 工事費用：金沢－敦賀(125km)でも当初予算（認可額1兆1,858億円）の1.2倍（2019年：1兆4,121億円）さらに2020年11月工期延長で費用2658億円増）
- 過小見積もりで採算性があると見せかけ、結果として建設費用が高騰するということが繰り返されている。
- 費用の可能性の幅を本来は示すべき。

# 整備新幹線着工の条件

1. 安定的な財源見通しの確保
2. 収支採算性
3. 投資効果
4. 営業主体であるJRの同意
5. 平行在来線の経営分離への沿線自治体の合意

「整備新幹線の整備に関する基本方針」2009年  
(国土交通省)

# 環境影響方法書説明会で明らかになった建設概要

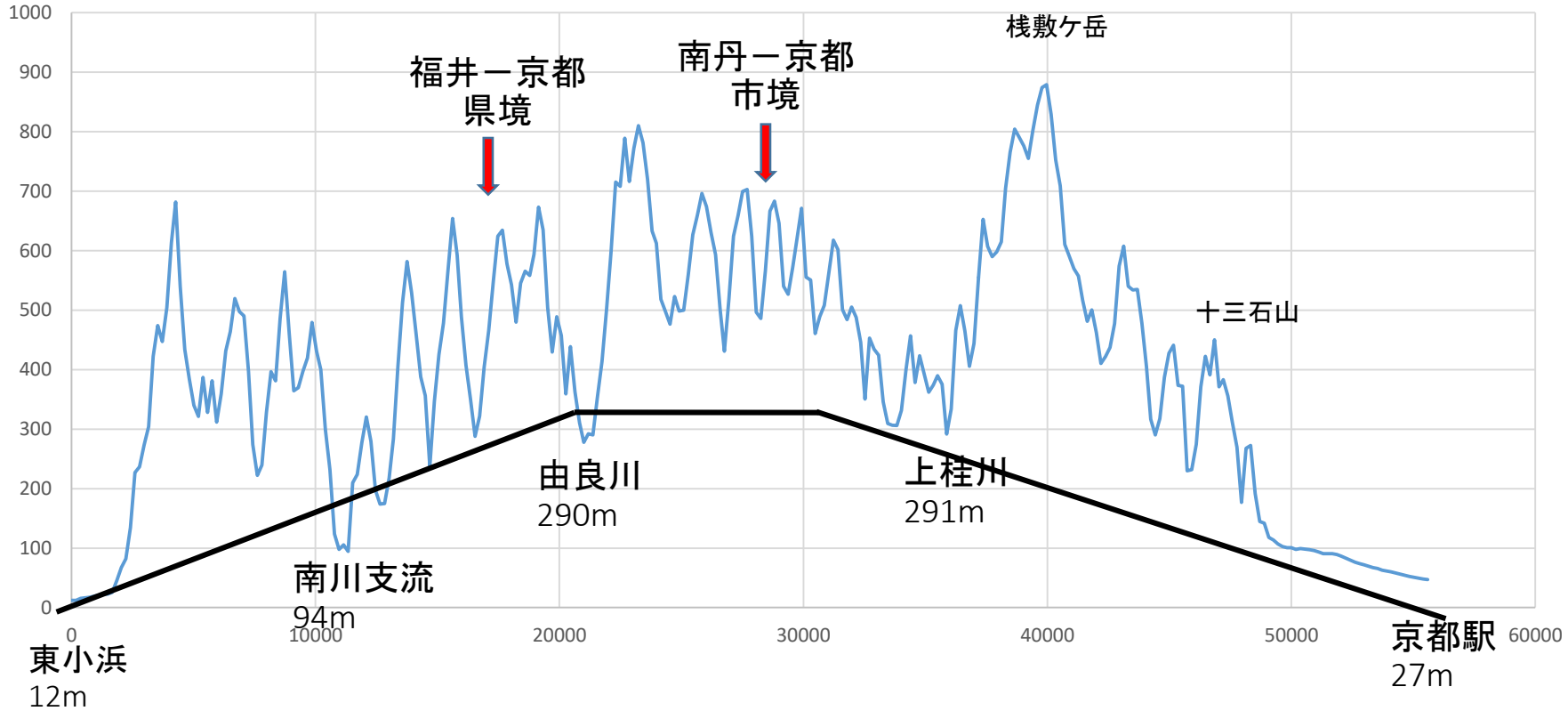
- 南丹市、京北地域においては**直径10m**の山岳トンネル工事が検討されている。
- 山岳区間のトンネル工事は**4-7km間隔**で斜坑を掘削し、そこから地下トンネルの掘削土砂の運び出しを行う。
- 美山川を**橋梁**で横断する可能性あり(地下を通すと漏水など対策が困難)。

許容勾配 15/1000

東小浜一由良川 275/21375  
=12/1000

上桂川一京都駅 304/19705  
=15.4/1000

elevation



注:発表者の予想にすぎません

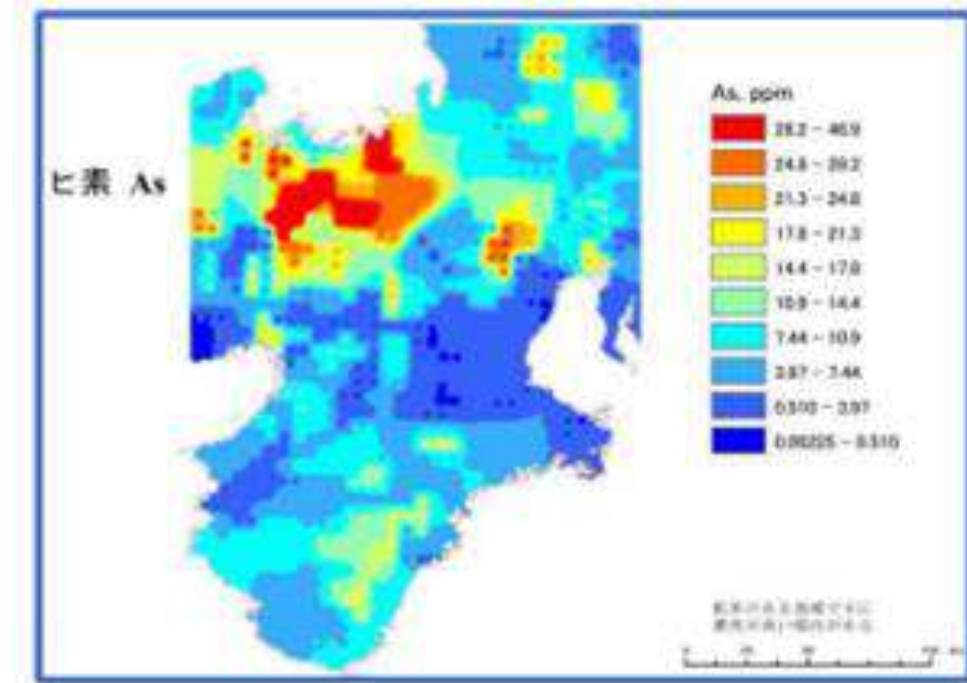
# 丹波高原国定公園と 建設可能性地域





# 膨大な残土の量と毒性

- 今回の工事では全延長で少なくとも約900万m<sup>3</sup>の残土が発生する。全量をどこかに運搬し処理せねばならない。
- 美山・京北地域の地盤はヒ素濃度が高い。
- 都市部のトンネルで用いられるシールド工法の残土は掘削時に用いるベントナイトにより産業廃棄物となる。
- 残土の処分先は環境アセスメントの対象外。



近畿地方の地盤ヒ素濃度  
（日本全国の地球科学図、産総研）

# 残土最終処分の問題



出典：鉄道運輸機構：北海道新幹線八雲黒岩地区

トンネル残土は斜坑近隣で沢を埋立てるなどの処分が一般的

- ・ 極端気象現象に対して脆弱
- ・ 要対策残土(有毒)の場合安全性の懸念
- ・ 丹波国定公園内に建設をするのか



# 台風による盛土の崩壊と流出

丹波広域林道残土(右京区京北小塩)



盛土が流失した現場



土砂は下流の谷を埋め、砂防堰堤で辛うじて止まっている。次に大規模崩壊があれば砂防堰堤を超えて下流の集落に



谷が流出土砂で埋まり、沢沿いの樹木は枯死。この流出も怖い。

# 都市部での大深度地下工事の問題

- 京都から大阪に至るまで大深度地下法を利用し地下40m以深に直径13mのトンネル
- 地下水の低下や枯渇、不随する地盤沈下の懸念
- シールド工法による陥没の可能性
- ベントナイトを用いたシールド工法の残土は産業廃棄物扱い
- 豎坑付近の工事車輛の集中
- 新大阪駅の標高は海拔0.5m
- 近畿の三角地帯はプレート運動の影響が複雑に作用し、断層が発達
- トンネルは断層での地殻変動に耐えうるものではない



## 京都盆地の標高



## 京都盆地の地下水標高



最後に広域的な調査が行われた1978年当時の地下水深さは京都の街中で5-15m。京都駅以南ではもっと浅い。大深度地下工事は地下水に多大な影響を及ぼす



# 田歌集落の公開質問行動

- 人口70人弱の小さな集落。
- 地区内で情報の共有と透明性を保つことにより地区内での信頼関係を担保。
- 区長を長とする委員会が情報収集、情報共有を進める。
- 機構からの住民への接触には対策委員が同席。
- 自治組織として必要により陳情を行う
- 2020年8月24日の常会でアセス受け入れの見合わせを決議(全員賛成)
- 建設経緯の詳しい説明を南丹市、京都府、政府、与党PTに求め公開質問状を提出してきた

# 京都府知事への質問：ルート決定に京都の首長は関わったのか？

- 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\*。

\*中略

- 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。

（田歌区公開質問状、2020年11月10日）

# 京都府の回答(2020年12月28日)

- 小浜・京都ルートは国において選定されたものと承知しております。
- 引き続き国や鉄道・運輸機構に対して、慎重な調査と地元への丁寧な説明を行うとともに、環境の保全について適切な対応を行うよう、様々な機会をとらえて求めてまいりたいと考えております。

2021年5月25日

# 国民民主党前原誠司議員が衆議院に質問主意書を提出

- 現在本ルート of 建設に向けて環境影響評価が進む中で、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、**市民から疑問の声が多く寄せられています。**
- 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)に照らし合らし、**今回のルートが採択された理由をお示し下さい。特に「安定的な財源の見通しに」については着工予定時期と大きく関係するはずですので、現時点の見込み着工予定年についても回答をお願いします。**

# 政府答弁（2021年6月4日）

- 御指摘の「小浜・京都ルート及び松井山手を経由するルート」については、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において決定されたものであることから、お尋ねについて、政府としてお答えする立場にない。



# 田歌区から与党PT高木毅委員長への質問状に対する回答 (2021年8月30日)

- 小浜・京都ルートに関しては北陸と関西の間の移動の速達性、利用者の利便性等を総合的に勘案し、当該ルートが適切であるとして、2016年12月に北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会から与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームに対し報告を行ったものです。

# 北陸新幹線延伸は持続可能性を無視

- アベノミクスによる財政規律の無視と政治の中央集権化が原因。
- 北陸圏の旅客を東京に奪われたくない関西圏。中京圏の旅客の利便性は無視。
- 環境破壊や巨大災害のリスクは全く考慮していない。
- 鉄道の高速化は安定電源が必要。日本の温暖化対策と矛盾。
- 自動運転によるコスト削減とクリーン化が進む道路交通との競合関係を無視。鉄道は需給調整が困難。
- 時代の変化を無視した杜撰な計画。儲かるのは建設会社のみ。損失のツケは国民に。

計画の白紙撤回を求める  
オンライン署名運動にご協力  
お願い致します



<https://chng.it/RknssvF5wL>