

「北陸新幹線の全線整備の早期実現を求める意見書」について、共産党議員団を代表して反対討論を行います。

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が決定した小浜・京都・大阪間の北陸新幹線延伸計画は、総事業費 2 兆 1000 億円の巨大公共事業で、京都府の負担額は 2000 億円台、新駅の松井山手駅は約 150 億円ともいわれ、巨額の費用が将来の世代にのしかかる計画です。

松井山手を経由するルートについて、3 月 14 日付京都新聞は「国交省から『一部の議員が汗をかいただけ。地元が本当に望んでいるのかわからない』との声が聞かれた」と報じています。「松井山手」駅が急浮上したのは、奈良県知事が、京都選出の国会議員や京都府知事が主張してきた「学研都市ルート及び新駅設置」に対し、奈良県内を約 5 ㎞通過する部分の地元負担額を 150 億円と試算し、「財政規模に見合うメリットはない」「奈良から北陸に行くには JR か近鉄で京都駅を経由するのが一般的。利便性からみても受け入れられない」ときっぱりと反対の態度表明をしたことを受けて、京田辺、狛田地区が急きょ「新駅」の対象にされたものです。

そもそも、北陸新幹線延伸計画が急浮上した背景には、政権復帰前の自民党が大型公共事業・利益誘導型政治の公然たる復活を目指し、「10 年間で 200 兆円の公共投資を実行」すると公約し、2014 年、安倍政権のもとで「国土強靱化法」を成立させ、大型開発事業を「成長戦略」の大きな柱に位置付け、「産業インフラの整備」などを大々的に進めてきたことにあります。かねてから北陸新幹線の「延伸」推進派からは、「地方創生」を名目にして、「東京一極集中」に対抗する「関西メガリージョン（大都市圏域）」づくりの必要性とともに、「京都ルート」「京都舞鶴及び学研都市に新駅」が実現できなければ、「京都は国際観光都市として発展し続けることはできない」など、これらの実現に「京都の浮沈」がかかっているかのごとき「危機感」が演出されてきました。

こうしたもとで、昨年、3 月 5 日綾部市で「北陸新幹線京都府北部ルート誘致促進同盟会総決起大会」、9 月 13 日城陽市で「北陸新幹線京都府南部一ト誘致促進同盟会総決起大会」が矢継ぎ早に開催されました。10 月 26 日には東京で「合同総決起大会」が開催され、知事、府内 17 市町村長、山陰地方の首長、沿線 5 府県の自民党国会議員 12 人を含む約 250 人が参加し、関係する自治体首長などを巻き込んだ「一大キャンペーン活動」が展開され、住民不在、自治体を巻き込んだ右往左往が始まったのです。

すでに、北陸新幹線の延伸事業が始まっている富山県や長野県、新潟県、福井県などは、巨額の事業費を抱え込み、企業進出をあてに駅前整備した土地は空き地のまま、在来線が第 3 セクターになって住民の生活の足を奪い、ますます人口流出を招くなど、様々な問題が噴出しています。並行在来線はどうなるのか、地域経済は「活性化」するどころか「衰退」するのではないのか、地元自治体の財政負担はどうなるのか、2 兆円を超える大型開発事業を住民不在で安易に決めていいのか、こうした疑問は置き去りのままです。

人口減少や厳しい財政、将来世代に負担を残さないとして、住民の身近な公共施設を今後 30 年間で 20 %も削減する公共施設整備計画を作ろうとしながら、その一方で、将来世代にとんでもない巨額の借金を押し付ける「延伸」計画は市民の納得をえることはできないではありませんか。これでは、政治の破たんとしかいいようがありません。

北陸新幹線南部ルートについては南部の経済界からも「北陸新幹線延伸よりも JR 奈良線の全線複線化を」との声も出されているように、むしろ、地域の公共交通の充実、学校や道路・橋梁、公園など、地域の公共施設にこそ税金を使い、市民が安心して住み続けられる持続可能な地域づくりを行うべきです。

よって、「北陸新幹線の全線整備の早期実現を求める意見書」に反対するものです。

しかし実態は、長野県では延伸にともない飯山市に新たに新幹線駅が設置され、JR 信越線の長野―妙高高原間が第3セクター「しなの鉄道北しなの線」に移行しています。長野県では、1997年に北陸新幹線の東京―長野間が先行開業したことに伴って、JR 信越本線の軽井沢―篠ノ井駅間が3セク化されました。JRは103億円で3セクに線路などを譲渡し、費用は県が3セクに貸出しました。日本有数のドル箱路線と言われた信越本線は、主要な東京への乗客が新幹線に奪われ経営不振となって返済不能となり、県は債権放棄をしています。東京へのアクセス時間が半分以下になったことにより、宿泊客が減少してしまったのです。

また、3セク化で運賃が値上げされ、軽井沢駅から群馬県の横川駅間は新幹線の開業に伴い廃線となり、東京方面への在来線は分断されてしまいました。

富山県では、北陸新幹線延伸により県内で黒部宇奈月温泉駅、富山駅、新高岡駅を新設しました。県内の総事業費は当初6,600億円でしたが原材料費の高騰などで71,698億円にはねあがり、地元負担は2356億円にもなっています。平行在来線のJR西日本北陸本線の富山県内区間は3セク方式の「あいの風とやま鉄道」に経営分離され、富山県が110億円支払い取得しています。地元の初期投資額は約185億円にもなっています。

このように、新幹線開業によって、並行在来線が3セク化され、路線も本数も減らされ多額の財政負担がうまれています。

「沿線地域の発展・地域経済の活性化に大きな効果をもたらす」ことについて、「・・・」との答弁。

また、「特に新駅の設置が決定した京田辺市松井山手周辺はJR片町線、奈良線、近鉄京都線などの鉄道網、新迷信高速道路や第2京阪道などの高速道路網とのアクセスも容易であり、京都府南部地域のみならず関西全域にその効果が期待される」ことについては、「・・・」との答弁がありました。

しかし、宇治市においては、JR奈良線を利用すれば京都駅から15分・230円で来るこ

とができます。余分の時間や費用、労力を使って松井駅から宇治に来るとは思えません。

「北陸新幹線は、大規模災害発生時において東海道新幹線の代替補完機能を有する鉄道として危機管理の強化においても必要不可欠なもの」との質問に、「・・・・」との答弁でした。

しかし、阪神淡路大震災や東日本大震災の時は、線路の崩壊で新幹線も在来線も機能が停止してしまいました。この北陸新幹線延伸計画では、住宅地を通ることから、京都駅周辺や松井山手駅周辺では、より地表を深く掘り下げての工事となることから、新幹線だけでなく地表の住宅地に甚大な被害を発生させる原因にもなります。大規模災害発生時の危機管理に必要なのは、むしろ在来線の整備です。

「地元負担や並行在来線の問題に十分配慮したうえで」に関して、「・・・・」という答弁。先に述べたように、すでに開業している長野県や富山県では、当初の総事業費がはね上がり、在来線の3セク化で運営費の負担、運賃の値上げ、本数の減少などが発生し、わざわざ、「地元負担や並行在来線の問題に十分配慮したうえで」と言わざるをえない問題が起こっています。

そもそも、総事業費 2 兆 1000 億円もの巨額の費用をかける金沢―新大阪間の北陸新幹線延伸計画は、安倍政権の・・・・。

巨額の費用を投じる北陸新幹線延伸よりも、JR 奈良線の全線複線化、駅内の安全柵の設置やバリアフリー化、公共交通を充実させて交通弱者をなくす施策こそ、市民が望んでいること。

よって、「北陸新幹線の全線整備の早期実現を求める意見書」に反対します。