

国土交通大臣 齊藤鉄夫 殿

北陸新幹線大阪延伸ルートに関する
提言書

令和6年6月18日

日本維新の会国会議員
代表 馬場 伸幸



教育無償化を実現する会
代表 前原 誠司



北陸新幹線大阪延伸ルートに関する提言書

1.はじめに

東京と大阪を結ぶ整備新幹線として整備が進む北陸新幹線は3月16日、金沢・敦賀間で延伸開業され、全線開業への焦点は、敦賀・新大阪間の開通の帰趨に絞られてきた。

しかるに、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム(以下、与党PT)は平成28(2016)年12月、福井県小浜市を南下して京都駅を經由し新大阪駅に至る「小浜・京都ルート」に決定したが、巨額の事業費や難工事、地下水脈への影響等の懸念が根強く、環境アセスメントは遅れ、開業はおろか円滑な整備事業遂行への展望は開けていない。環境アセスのハードルを越えたとしても、そもそも収支採算性や投資効果など、着工の5条件を満たすのか極めて不透明である。

日本海国土軸を担う北陸新幹線は、分散型の国づくりや太平洋側の基幹交通に対する代替補完ルートの機能(リダンダンシー)確保といった国土強靱化、そして経済発展に資する国家プロジェクトである。大阪までつながってこそ最大の効果を発揮することは言を俟たない。国民の利便性と国益を鑑みれば、「敦賀止まり」による新幹線ネットワークの「空白」をこれ以上甘受することは許されない。

日本維新の会・教育無償化を実現する会は、北陸新幹線の早期全面開業を実現すべく、国土交通省、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、有識者・専門家等からのヒアリングと議論を重ねた。その結果、敦賀以西の整備について、現状、先が見通せない「小浜・京都ルート」は撤回し、ルート決定過程において費用便益比の優位性等の面で遡上にのぼった「米原ルート」に改めることが現実的かつ合理的との判断に至った。政府・与党に対して「米原ルート」への変更を強く求める。

2.無理筋の「小浜・京都ルート」

1) 不透明な与党のルート選定経緯

○与党PTは「小浜・京都ルート」の決定理由について「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適切」とするのみで、公式には具体的な理由を開示していない。当時国交省が示した総工費は約2兆1千億円で「米原ルート」の5900億円の3倍超、工期は「米原ルート」より5年長い15年、費用対効果を示すB/C(費用便益比)は「1.1」で米原ルートの「2.2」の半分だった。「小浜・京都ルート」の優位性は新大阪までの所要時間の短さにあるが、後述するように経済合理性を欠くことはもとより、客観的合理性に乏しいと言わざるを得ない。

○新幹線のルート決定は公益性が極めて高いうえ、ルートによっては予算が大きく異なる。ゆえに、関係する地元選出国會議員のみで構成された与党PTにおいて密室・非公開でルートを決める対応からは「全体最適」の帰結は望めず、他地域の国民世論からも支持されない。総工費の3分の1を関係自治体が負担することを鑑みれば、ルート決定には、法的根拠がないうえ判断を誤っても責任を取ることもない与党PTではなく、法的根拠がある然るべき機関が関与すべきである。

2) 事業環境の変化に追いつけず

○「小浜・京都ルート」の決定から7年半の間に、事業環境は大きく変化した。資材費や人件費の高騰によって建設工事デフレーターはルート決定当時から25%上昇し、総工費の大幅な上振れは確実。当初試算の2兆1千億円の倍近くに上るとも想定されている。どう見積もってもB/Cは事業の妥当性を担保する「1」を割り込み、着工5条件の投資効果の条件を満たさない可能性が高い。外国人移住者を見込んだ令和5(2023)年の地域別将来推計人口を用いたとしても便益は数%増に留まり、B/Cの「1」割れは避けられないようである。

3) 難工事リスクを過小評価

○全長143キロの「小浜・京都ルート」の8割はトンネル区間であり、工事の不確定要素が大きい。平成24(2012)年に着工した北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)も総距離212キロの8割がトンネルだが、掘削開始後に巨大な岩の塊が見つかり工事が難航し、目標としていた令和12(2030)年の開業は困難になり、開業時期は数年先送りになる情勢である。「小浜・京都ルート」では、トンネル工事に伴い、少

なくとも880万立方メートル(10トンダンプ160万台分)と試算される、ヒ素も含む膨大な土砂が発生するが、その搬出と処理場確保の見通しが立っていない。

○京都市内など市街地は大深度地下法に基づく大深度地下工事が予定されている。同法は40メートル以深であれば地表の住宅地、その他都市施設に影響がないことを前提にしているが、令和2(2020)年10月の外環道東京区間の東京都調布市住宅街で陥没事故が発生し、世田谷区から武蔵野市までの区間の掘削工事に中止命令が出された。

古都・京都は街割りが狭く、道路が密集する。京都駅周辺では大深度地下工事の発生土を運び出す広さの余裕はなく、土砂運搬のダンプカーが大渋滞を起こすことを考えると工事の円滑実施は望めない。大深度地下工事のリスクはあまりに大きい。

○三方を山に囲まれた京都盆地には琵琶湖の水量に匹敵すると言われる豊富な地下水がある。地下工事で掘削をすれば地下水系に直面することが予想され、地下水の枯渇や汚濁などが懸念される。山岳トンネルでも湧水問題が想定される。酒どころとして有名な伏見区の酒造りのほか、染め物、和菓子、豆腐など水が不可欠な京都市の産業は多岐にわたり、地下工事に影響を受けるリスクは拭えない。

平安京以来の歴史が積み重なった京都市で地下工事をすれば埋蔵文化財を壊したり、地下水への対処が原因で地盤沈下が起き、有形文化財である歴史的な建築物に被害を与えたりする可能性もある。

○新大阪駅は大型建築物に囲まれ、複数の鉄道路線と幹線道路が通る。新大阪駅周辺の工事は複雑で、いずれは新大阪駅にリニア中央新幹線の地下駅建設が始まり、なにわ筋線も接続する。そのうえ、北陸新幹線の地下駅を新設するとなれば、さらに難工事が想定される。

○北陸新幹線延伸問題に詳しい土木専門家は、「小浜・京都ルート」について「確実に比類をみない超難関工事になる。与党、鉄道・運輸機構は技術的リスクを軽くみている」と指摘しており、15年の工期が大幅に延び、総工費をさらに上振れさせる事態は不可避とみられる。「15年で可能だ」とする主張は全く無責任である。

3. 現実路線の「米原ルート」

1) リニア中央新幹線開業を視野に

○「米原ルート」は「小浜・京都ルート」に比して、工事区間(約50キロ)は約3分の1、現状の総工費も約3割未満。工事区間が短く、北陸本線、北陸道が開通済みで地質や地下水脈の情報もあり、工費の上振れや工事遅延のリスクは格段に小さい。総工費が2倍になっても、B/Cは「1」を確保でき、人口減少化でも投資回収の確実性が高まり、関西経済の地位低下にも早期に歯止めがかかる。

また、「米原ルート」ならば、北陸にとって関西圏のみならず、従来から繋がりが強い名古屋圏との連携も強化できる。

○将来の主要幹線となるリニア中央新幹線の開業も考慮すべきである。新大阪への接続は令和19(2037)年を目指しているが、仮に「小浜・京都ルート」が来年度着工し、想定通り15年で開業したとしても令和23(2040)年。双方の開業が遅れる可能性は高いが、いずれにしてもリニアの開業の方が早いか、ほとんど変わらない時期になるとみられる。

リニアの大阪延伸後は、東海道新幹線の米原・新大阪間のダイヤの過密も相当緩和され、北陸新幹線が米原で東海道新幹線のレールに乗り入れも可能となる。米原での乗り換えがなくなり、敦賀・新大阪間の所要時間は「小浜・京都ルート」とほとんど変わらなくなる。ゆえに、何のために「小浜・京都ルート」に固執して数兆円規模の血税を投入し、視界不良の超難関工事に挑むのか全く不明である。

○北陸新幹線(JR西日本)と東海道新幹線(JR東海)は運行・保安システムが異なるため乗り入れ困難との主張がある。しかし在来線への新幹線乗り入れが実現していることを鑑みれば、財政支援による運転保安投資を行えば直通運転が可能になる。想定投資コストも「小浜・京都ルート」にかかる巨額の総工費に比すれば、ごく一部にすぎない。公益性と国益を勘案し、JR両社が真摯に取り組むことに期待する。

2) 重い関係地域の民意

○北陸新幹線の敦賀延伸により北陸と首都圏の結びつきが強まった。北陸と歴史的につながりが強い関西地域との交通上の利便性を高めることは喫緊の課題である。石川県小松市議会は令和5(2023)年12月、「米原ルート」へ再考を求める決議を行い、遅々として前に進まない「小浜・京都ルート」に疑問を呈し、早期開業を望む

姿勢を鮮明にした。大阪延伸の遅延は北陸と関西の関係発展を妨げるうえ、東京一極集中に拍車をかけ、国土形成に不可逆的な影響を及ぼす。「小浜・京都ルート」にはついてはコースの大半を占めながらメリットが小さい京都府でも反対の声が上がりがつつある。ルートの再考を望む関係地域の声に真摯に耳を傾けるべきである。

○関西広域連合は平成 25 (2013) 年 4 月、「北陸新幹線(敦賀以西)ルート提案に係る基本方針」に基づき、費用対効果、開業までの期間などを総合的に判断し、「米原ルート」を推奨した。最終的に京都府の方針変更等により「幻」に終わったとはいえ、当初の関西全体の民意といえる関西広域連合による現実的な決定は重い。原点に立ち戻るべきである。

○並行在来線問題について、平成25年4月の関西広域連合の上記基本方針を鑑み、湖西線と北陸本線はいずれも京阪神と一体となった交通ネットワークを形成する幹線交通として重要な役割を果たしていることから、JR 西日本から経営分離されないよう、同社や国に強く求めたい。

4. 結び

「小浜・京都ルート」を金科玉条とする与党の推進派議員が、横たわる様々なリスクに対して頼被りを決め込んでいることが決定的な問題である。しかるに、この期に及んで与党は令和7(2025)年度末までの着工を目指している。国交省によれば、逆算すると年内に詳細ルートの公表を含む環境影響評価準備書手続きに入る必要があるというが、視界が全く開けない同ルートに、文字通り見切り発車で巨額の税金を投じていくことは断じて許されない。

着工5条件の見直し等、策を弄して強行すれば必ずや頓挫し、今後の新幹線建設のみならず公共事業全体に大きな禍根を残す。「『論語』学而」が説くが如く「過ちては改むるに憚ること勿れ」である。

日本は76年後の2100年には人口規模が2分の1か3分の1に縮小するとさえ予測される。世界最悪水準の財政難のなか、高度経済成長期に投資をした公共施設の老朽化も進む。公共事業には「最小の費用で最大の効果」を求めるべきである。

日本維新の会・教育無償化を実現する会は、日本海国土軸で東京と大阪をつなぐ大動脈が一日でも早く完成するよう、「米原ルート」への変更に全国民と共に全力で取り組む所存である。