

令和三年五月二十五日提出
質問第一四四号

北陸新幹線敦賀―新大阪間の建設計画に関する質問主意書

提出者 前原誠司

北陸新幹線敦賀―新大阪間の建設計画に関する質問主意書

北陸新幹線敦賀―新大阪間については、二〇一六年十一月に国土交通省が、敦賀―米原（以下米原ルート）、敦賀―小浜―京都（以下小浜・京都ルート）、敦賀―小浜―舞鶴の三ルートを比較案として与党整備新幹線建設推進プロジェクト（以下与党PT）に提出し、翌十二月に与党PTが小浜・京都ルートの採用を正式決定した。この後、京都―新大阪間のルートの検討も行われ、最終的に二〇一七年三月に、与党PTは敦賀―東小浜―京都―松井山手―新大阪ルートを最終案として発表した。しかし、ルート決定に至った明確な理由が公表されていないものと承知している。

また、二〇一九年五月には、建設主体である独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が環境影響評価配慮書を公開し、現在、建設に向けた環境影響評価が開始されている。

これらを踏まえ、以下質問する。

- 一 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る。そこで整備新幹線の着工五条件（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)に照らし合わせ、政府として、今回の小浜・京都ルート及び松井山手を経由するルートが採択された理由を示されたい。

特に「安定的な財源の見通し」については着工予定時期と大きく関係すると考えられるので、現時点の財源見通しと見込み着工予定年についても併せて回答されたい。

二 今回の建設ルートは、京都府南丹市及び京都市右京区内で京都丹波高原国定公園の中心部にあたる由良川・桂川の上中流域地域を縦断する計画となっている。政府は「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」として、二〇一六年三月にこの地域を国定公園に指定した。それから一年に満たない二〇一六年十二月に、同地域内における十五年にわたる新幹線の大規模建設工事を与党PTが決定したことになり、ルート決定に当たり、環境への影響について十分に考慮がなされたのか疑問が残る。本来の環境影響評価の精神に則れば、経済と環境への影響双方を詳細に検討した上でルート選定をする必要があったと考えるが、政府の見解を伺う。

三 国土交通省の資料によれば、北陸新幹線が大阪まで延伸することで「東京・大阪間において、東海・東南海・南海地震等に対する新幹線鉄道ネットワークの多重化に資する。」とされている。一方、いわゆる

大深度地下使用法に基づく建設では、新大阪駅の地下四十メートル以深にトンネル・駅が設置されることになるが、大阪市の発表している南海トラフ巨大地震の震度想定において、新大阪駅付近は震度六の揺れが想定されている上、液状化の発生しやすい地点が多数存在する。地震でトンネルに破損が生じると、大量の地下水の浸水の可能性も想定されるところであるが、このような可能性に対する乗客・乗員の安全確保について、政府の見解を伺う。

右質問する。