

研究年報)

このように、地域(経済)の振興や大都市部からの人口分散効果について期待したほどの効果はなく、むしろ東京や大阪圏をはじめ大都市部への一極集中を加速させる側面が強いことが先行開業地域の実情です。

推進派からは、「地方創生」の名のもと、「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)」構想の必要性がしきりに強調されますが、これは地方の疲弊と東京一極集中をつくり出した自民党政治への総括も反省もないまま、ふたたび財界・大企業の「成長戦略」のための地方の構造改革を進めようとするものです。かりに、「敦賀―新大阪」間に「舞鶴」駅や「けいはんな学研駅」を設置するとすれば、駅設置地域とその「周辺」地域にはどんな影響を及ぼすのか、また、「大阪圏」への人口と産

業の「ストローク効果」が起こる危険性はどうか、十分な検証が必要です。

また、いま急がれるべきは、府北中部地域と京都市内を「南北に結ぶ基幹交通」である山陰線や舞鶴線、福知山線、京都丹後鉄道などの利便性向上であり、これと結んだ地域交通網の充実です。「ネットワーク機能」「リダンダンシー(代替機能)機能」の構築という観点で見ても、いま現に存在する在来線の機能を土台にして、これをいっそう充実させることの方がよほど現実的であり、かつ財政的な選択です。

この点で、福知山市長が記者会見で、京阪神の通勤通学につながるJR福知山線や山陰線の複線化未実施に触れ、「複線化してから新幹線を誘致するのが普通」と、在来線の充実こそが急がれるべきとの見識を述べられたことも注目されます。

第3の問題 1兆2000億円もの新規の大型開発を安易に決定しているのか

安倍政権は、2014年4月、消費税を17年ぶりに8%に引き上げて以降、国民に8兆円規模の新たな負担を求め、一方、新規の大型開発を公然と復活させてきました。消費税増税に先立って「国土強靱(きょうじん)化法」を成立させ、新規大型開発事業を「成長戦略」の大きな柱に位置づけ、「産業インフラの整備」などを大々的にすすめてきたのです。

いったん立ち切れになっていた「小浜―大阪間」の北陸新幹線「延伸」問題が再浮上したのは、こうした流れの一部です。小浜市と大阪を直線でつなぐ「小浜ルート」(5000億円)に比べ、「舞鶴―関空ルート」「小浜・京都ルート」も迂回距離が大きく、建設費は約1兆2000億円規模と想定されています。

もともと、政権復帰前の自民党は、「10年間で200兆円の公共投資を実行」すると公約しましたが、これは利益誘導政治をほごし、国の財政をますます危機的にするものです。新規の大型

力」と強調しましたが、建設費1兆円を超える大型開発工事の計画を、厳密な調査も具体的検証もせず、まずは「政治力」で安易に決めるなどんでもないことです。

この点で、京都市や京都府は、つい最近まで「リニア新幹線の京都駅誘致」とアドバルーンを上げ、住民の「期待感」をおおってきました。また、丹波地域(亀岡市、南丹市、京丹波町)では、今年2月、「丹波ルート」、亀岡市への「新京都市」設置などを求める総決起大会が開かれ、市民のみならず約1

第4の問題 地元自治体の財政負担、立ち退きなど住民負担はどうか

直近の北陸新幹線「長野―金沢」間の総工費は、約1兆7800億円といわれ、およそ3分の2を国が、3分の1を地方自治体が負担しています(ただし、

国からの一定程度の地方交付税の配分などがある)。現在、「延伸」部分の京都府や沿線自治体の地元負担がどうなるかは定まっていますが、地方交付税の削減などによってただでさえひっ迫する地方自治体が巨額の財政負担に耐えうるのか、また、結果として住民生活へのしわ寄せがどうなるのか、たいへん大きな問題です。どの自治体でも「財政危機」「行財政改革」がギリギリと進められ、大幅な人員削減や「福祉を含む経費」について改革を徹底し財源を確保する(京都市)とされているだけに、財政負担の検討抜きに、まず「新幹線建設ありき」というのではまったく筋が通らない

000人が参加しました。こうした経緯について、きちんとした検証や総括はなされているのか、関係する住民への真摯な説明責任が求められています。

とくに、リニア新幹線の誘致運動については、推進派としての「中間総括」もないまま、財政や、環境、住民への影響などをまったく考慮せずに、さらにその上(あるいは京都盆地の大深度地下に)、安直に北陸新幹線のルートを重ね合わせようというものであり、きわめて無責任な姿勢といわねばなりません。

話ではないでしょうか。また、「延伸」によって、京都市内をはじめ住宅密集地を通す場合、強制的な立ち退きや、立ち退きによる生活の激変、沿線地域の騒音被害などはどうなるのかも、重大な問題です。「公共の福祉」の「美名」のもとに住民への過度なしわ寄せと環境の悪化、基本的人権への侵害があつてはなりません。

かりに、「大深度地下法」により大深度地下を通すならば、直接的な住民の立ち退きなどは回避することができるかもしれませんが、換気、災害時の安全性の確保など技術的な問題、膨大な建設コストの問題、水脈などへの影響や土砂などの環境問題など、新たな重大問題が発生することになります。この点も明確にすべきです。

第5の問題 「京都丹波高原国定公園」の環境破壊にはつながらないのか

京都府域を通過する場合、「舞鶴・関空ルート」「小浜ルート」については、今年2月に国の審議会で指定が決まったばかりの「京都丹波高原国定公園」を通過することになります。

力などの天然記念物が生息しています。また、周辺地域には「かやぶき屋根」の集落が点在し、自然林と一体的な景観を形成する貴重な地域をかたち作っています。

こうした豊かな緑と自然環境、景観を破壊することは、こつてい許されません。〈注〉急浮上した「小浜―舞鶴―京都ルート」「小浜―京都ルート」

もともと存在していた新幹線建設の「敦賀―(小浜)―大阪間」の構想は、「colルート」でした。それは、①まず、「小浜ルート」。小浜から京都府・亀岡市(西京都駅)を通過して大阪へ向かうルートで、関西広域連合の試算によると延長123km、建設費9500億円、②「米原ルート」。これは、もともと関西広域連合が要求してきたルートで、敦賀から南下し、米原で東海道新幹線と合流する案、44km、5100億円、③「湖西ルート」。敦賀から琵琶湖の西岸を通り、京都で東海道新幹線と接続するルートで、81km7700億円です。

この間、与党P.Tは、この中の②「米原ルート」に加え、2ルート(④JR西日本が「福井県小浜市と京都駅を経由するルート」「京都經由で一気」に大阪まで開業するのがわれわれの望みだ(真鍋精志社長)として提唱する「小浜―京都ルート」、⑤与党P.Tの西田昌司委員長が提案した、敦賀から小浜、舞鶴、京都駅を経由し、けいはんな学研都市、大阪・天王寺を経て関西空港に至るといふ「小浜―舞鶴―京都(さらに将来的には、けいはんな学研都市―関空)ルート」を追加。これら3案について、「調査対象」として絞り込みました。

京都府の山田知事も、「小浜市から日本海側拠点港がある舞鶴市を経由して京都駅につながるルート」を最優先候補として推す」としており、来年度政府予算案では「敦賀以西ルートの調査費」として8億4500万円が計上されています。