

# 京都府南部のみなさんへ——日本共産党の訴え——

## 無謀な「ムダづかい計画」(北陸新幹線「延伸」リニア新幹線)ではなく、府南部の地域公共交通の充実、暮らし続けられる地域づくりを

2016年11月8日

日本共産党京都府委員会

同 京都6区国政委員長 上條 亮一  
同 洛南地区委員長 田村 和久  
同 山城地区委員長 谷口 清久

「途方もない莫大な財政負担をとまなう計画を、なぜ強引に進めるのか」「府民の暮らしや福祉、地域に密着した公共交通の充実を最優先にするべきではないのか」——北陸新幹線の「舞鶴」「学研都市」ルートへの「延伸」計画。山積する重大問題には何一つまともな回答もなく、矛盾がいつそう拡大し表面化する中、政府与党はこの無謀な計画をしゃにむに進めようとしています。

### いま、何故、新幹線計画なのか

今、採算見通しもない巨大な開発計画が京都と府南部地域に強引に持ち込まれようとしています。

9月13日、京都府城陽市において「北陸新幹線京都府南部ルート誘致促進同盟結成総会」が開催され、新幹線によって「もう一度日本はデフレ不況から脱却し、地域全体、日本全体がよくなる」「(自民党参議院議員)などのバラ色の「幻想」が振りまかれ、無謀な開発計画が進められようとしているのです。

こうした背景には、安倍政権の異常な経済政策があります。安倍政権は、参院選前から「アベノミクス」を「加速」すると繰り返し、選挙後には「財政措置で

### JR奈良線複線化の早期実現、地域密着の公共交通充実こそ

いま、住民が求めているのは、北陸新幹線の延伸やリニア新幹線建設ではなく、地域の少子高齢化が進む中、暮らしを支える交通手段を確保すること、府南部のまちづくりや観光など地域振興と連携した公共交通ネットワークの構築、生活のための地域公共交通の充実です。

地域公共交通は、人や物の交流、活動を支え、住民のみなさんの暮らし、生活にとって不可欠なものです。こうした視点からみると府南部地域には、実に多くの住民要求が渦巻いています。

JR奈良線(京都～木津、34・7キロ)の複線区間は8・2キロ(24%)でしかなく、すれ違いを待つ普通電車の停車時間が長く、京都～木津間は最長で1時間14分もかかります。JRは、2022年までに3区間計14キロの複線化事業を計画していますが、この早期完成と残る全線(12・5キロ)の複線化は府南部地域の発展に欠かせない悲願の課題です。

また、JR奈良線は恒常的なダイヤの遅れ、一定の雨量になると「近鉄は動いているのに、奈良線はすべし止まってしまふ。通勤・通学にはとても不便」運

休、遅延の場合の情報が住民に機敏に伝わらず、駅に行ってみて初めて電車が止まっていることがわかる」などの事例が住民の間で大問題となっており、早急な改善が求められます。

10月13日の宇治市議会では、黄檗～六地藏間にある「生活踏切」(以前からあった生活道を電車の線路が分断したこと)で生じ、住民が日常生活の横断に利用しているもの(を)を正式な踏切にするなどの代替措置を求める請願が「全会一致」で採択されました。しかし、宇治市のほかにも奈良線の「生活踏切」は城陽市3カ所、井手町1カ所あり、早急な改善が必要。他にも、加茂駅のJR職員の前減と「みどりの窓口」廃止問題、上狛駅トイレが汲み取り式で男女共用である問題、駅のバリアフリー化やエレベーター設置、駅の老朽化対応など、数多くの住民要望が寄せられています。

鉄道だけでなく、路線バスやコミュニティバスなどの地域の公共交通の充実も切実な課題です。

府南部地域では、住民の交通手段の中心は自家用車が主流となり、路線バスな

どから市民の足が遠のき、その結果、バス路線の廃止・縮小などの動きが進みました。こうした結果、高齢者や子ども、障がいをお持ちの方で自家用車の利用ができない方々の「移動の自由と権利」が大きく制限されています。いま、こうした「交通弱者」の移動の権利を守り、住民の生活の「足」を守るための地域公共交通の充実がたいへん重要な課題となっています。

久御山町では、今年1月から「のっこバス」が廃止されましたが、昨年末には有権者の1割にのぼる1430筆の請願署名が町議会に寄せられました。「バスが廃止され、外出の機会が3分の1に減った」「買いたい物に行けない」などの高齢者の怒りは大きく、住民団体からは公共交通の充実を求める「要望書」が町に提出されています。また、城陽市西北部では、「路線バスの開設」を求める住民運動が広がり、2800世帯の地域で1366筆の署名が集まり、住民が「地域バスの実現と渋滞解消」を強く求めています。

どの地域でも、「新幹線建設の莫大な費用はどうするのか」「在来線はどうなるのか」などの不安の声が出され、「JR奈良線の複線化を先にやるべき」「1日数本しかないバスの便を増やしてほしい」など、地域の公共交通への支援策の拡大を求める意見が圧倒的です。

府南部地域には鉄道(在来線)という大切な財産があります。奈良線の全線複線化、関西本線の複線電化をはじめ鉄道網をより充実させ、住民の「足」として活用することが重要であり、市町村のコミュニティバスの充実などと組み合わせ、在来線の充実、東海道新幹線および在来線の大規模地震を想定した地震対策、老朽化対策に、大幅な予算を振り向けることが緊急に求められています。

日本共産党は、北陸新幹線の「延伸」計画に反対するとともに、これらの要求を掲げ、安心して住み続けられる府南部の地域づくりと経済再生にむけ、みなさんと力をあわせて全力を尽くすものです。

# 北陸新幹線「延伸」

日本共産党京都府委員会は、今年3月25日、北陸新幹線の京都府域への「延伸」問題について「見解」（第一次）を

## 矛盾と問題噴出——「延伸」計画は撤回を

この間、府北部の沿線各自治体の議会では、地元の財政負担や並行在来線の問題など切実な問題をただした日本共産党市・町会議員の質問に対し、どの自治体でも「何も明らかになっていない」「説明できない」などの答弁がなされています。また、これまで40年以上も「新駅誘致」運動を進めてきた丹波地域では、亀岡市長が「地元負担が生じたり、要望している園部・綾部間の複線化が遅れたりするようなら、そのルートは賛成

## 「5つの大問題」に回答不能

### ——「京都北部・南部ルート」

北陸新幹線「延伸」計画についての第一次「見解」でも指摘した「5つの大問題」については、府議会でも地方議会でも、その解決の道筋はまったく明らかにされないままとなっています。

#### ①新幹線ルートと併設する「並行在来線」はどうなるのか

新幹線建設に当たっては、「JR（新幹線）と並行在来線の経営分離」（1990年、その都度合意されてきた「政府与党合意」）が大原則になっており、新幹線の先行開業地では、JRからの経営分離による在来線の縮小・廃止、運賃値上げ、運賃値上げによる乗客離れ、経営困難が大問題になっています。

沿線自治体や沿線住民に新たに過大な負担を押しつけた上でJRの利益だけは最優先で守るといふ政府の運輸政策（政府与党合意）のもとでは、こうし

発表し、「問題山積のまま「結論とルート先にありき」の決定は許されない」と警鐘を鳴らしました。

できない」（3月12日付「京都新聞」と表明され、自治会の役員からは「複線化どころか、在来線が3セク化されるのではないか」（綾部市）、「地域住民の通学・通勤が不便になるようなら、何のためか」の新幹線か「福知山市」など、怒りや不満、不安の声が次々とあがっています。日本共産党は、山積する問題が何一つ解決されず、ますます矛盾が拡大している北陸新幹線「延伸」計画の中止・撤回を、改めて強く求めるものです。

た事態が起こることは容易に想定できることです。

これについては当初、山田京都府知事も「並行在来線」の在り方について、「採算の悪いところを一方的に押しつけられる話だ」（2月26日府議会）と否定的見解を述べざるを得ませんでした。しかし、最近になって山田府知事は、並行在来線の問題を十分に認識しているにもかかわらず、「並行在来線の指摘は」要するに『新幹線を引くな』っていつことに近いわけで、滋賀で引けば湖西線の問題が出てくる、JR案のルートでも湖西線や山陰線の問題が出てくる（9月府議会）と開き直る始末です。

#### ②「活性化」どころか、地域は「衰退」するのではないか

整備新幹線は、莫大な建設コストをかけて整備されるもので、停車駅がごく限

定されており、かつ並行在来線が縮小・廃止されることよって、多くの場合、沿線地域の期待するような「活性化」には結びつきません。また、交通が便利になることで「ストロー効果」（吸い上げ効果）が起こり、支店や営業所がより大きい都市に統合されてしまうことが多く、観光客も宿泊から日帰りにシフトすることで、住民は他都市に行きやすくなって便利になる側面があるものの、地域経済にはむしろマイナスが大きいと言われます。

実際、長野新幹線により交通アクセスが改善された結果、長野市内に支店や営業所を構えていた大手企業は拠点の閉鎖や縮小を進め、また、観光客も宿泊から日帰りにシフトすることで旅館やホテルの客数が減少し、また、乗降客が減少した小諸地域では大型商業施設が相次いで閉鎖され、地元商店街も「シャッター通り化」するなど、「地域経済はむしろマイナスが大きい」と指摘されています。

これらの指摘に対し、山田府知事は「ストロー効果」が起こること自体は否定できず、「対策を講じることが大切」と認めながら、その一方で、「車や自転車事故を起こすから、車や自転車に乗らないというわけにはいかないんです」（9月府議会）など、まったく的外れな答弁に終始しました。

#### ③1兆7000億円もの大型開発事業を、安易に決定しているのか

大型開発事業の問題点については、前述したとおりですが、国と政府与党がルート調査の検討対象としている「3案」のなかで、「舞鶴・関空ルート」は迂回距離がもっとも大きく、建設費は約1兆7000億円を超えると想定されています。こんな大型開発事業をまともな検討もせず、「結局、ルートを決めるのは政治力」（3月5日、綾部市で開催された「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」での公明党衆議院議員の発言）というようなり方で決定することは到底許されません。

#### ④地元自治体の財政負担はどうか

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）。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。どこの自治体でも「財政危機」を口実に「行財政改革」が進められ、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）とされている時だけに、財政負担の検討抜きに、まず「新幹線建設ありき」というのでは筋が通りません。

#### ⑤京都市、宇治市など住宅密集地の「立ち退き」など住環境への影響、「京都丹波高原国定公園」の自然環境は破壊されないのか

「延伸」によって府南部地域を通過する場合、京都市や宇治市をはじめ住宅密集地をどうやって通すのかも大問題です。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がどうなるのかも、重大問題です。「公共の福祉」の「美名」のもとに住民への過度なしわ寄せと住環境の悪化、基本的人権への侵害があつてはなりません。

また、「舞鶴・関空ルート」「小浜ルート」については、今年2月に国の審議会が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。京都丹波高原国定公園は、京都・南丹・綾部3市と京丹波町にまたがる約6万9000ヘクタールもの地域であり、由良川源流にはブナや芦生杉などの「芦生原生林」が残り、イヌワシやニホンカモシカ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。これらの自然と景観は破壊されないのか、これも重大問題です。

これについて、府議会でも山田知事が「国において…当然配慮されるべきもの」（9月定例会）という程度の、無責任な姿勢をとっていることも指摘しなくてはなりません。

## 従来型自民党政治の公然たる復活

### ——アベノミクス「失政」のもとで

もともと安倍内閣は、2014年4月、消費税率の8%への引き上げに先立ち国土強靱化法を成立させ、国民には8兆円規模の新たな負担増を求めめる一方で、新規の大型開発事業を「成長戦略」の大きな柱に位置づけ、「産業インフラ

の整備」を大々的に進めるなど、大型開発事業の公然たる復活を宣言しました。

こうした中、立ち消えになっていた「小浜〜大阪」間の北陸新幹線「延伸」問題が再浮上することになり、あわせて、先の参議院選挙において、自民党はリニア

中央新幹線の大阪への延伸計画の「8年前倒し」を発表。整備新幹線の建設も含め「5年間で30兆円を投資する」（2016年7月3日）と公約しました。

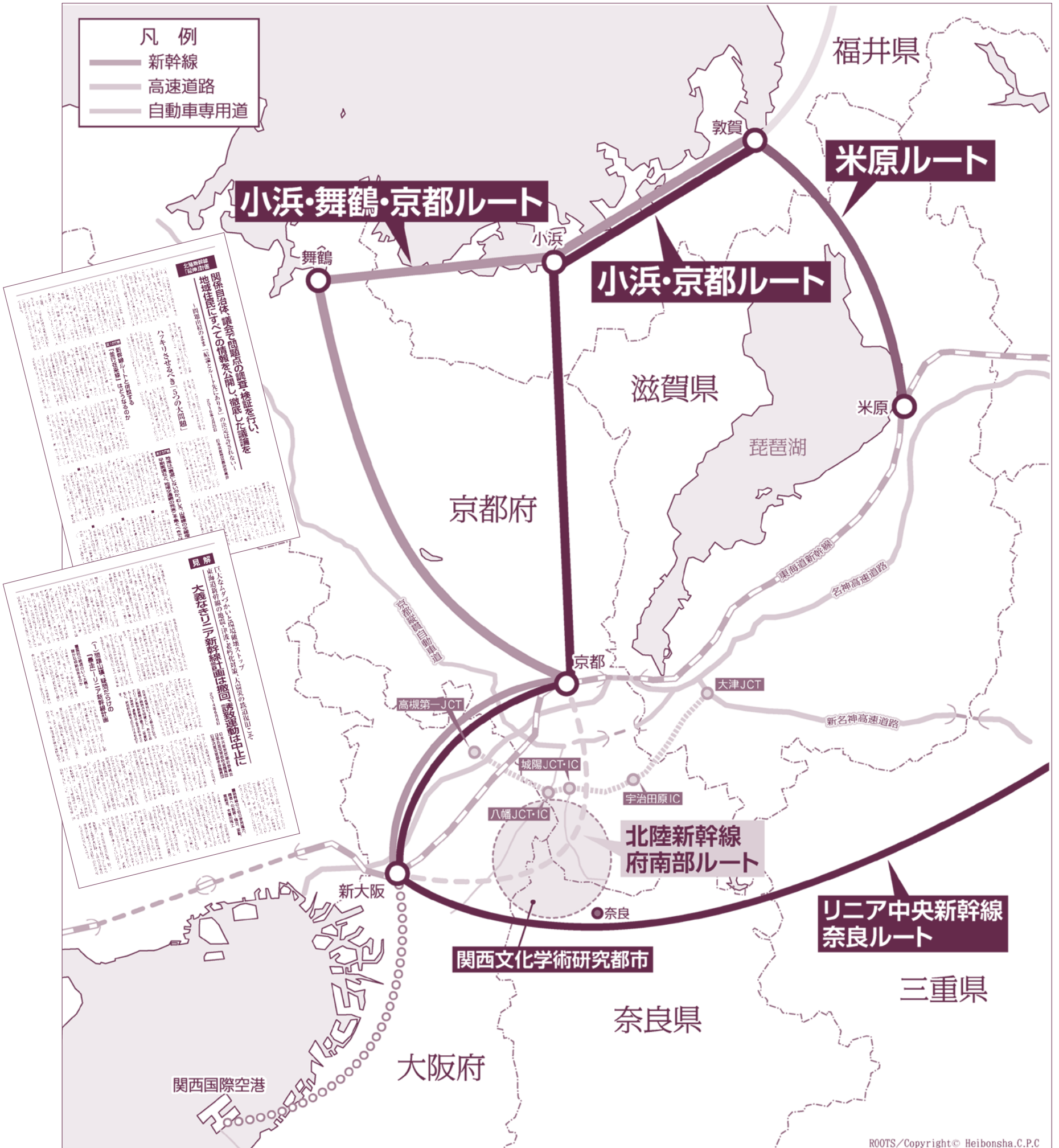
これは、「金融緩和」に依存したアベノミクスの経済的な行き詰まり、さらには小泉「構造改革」以来の地方と地域経済の疲弊を、大型開発事業のばらまきで「打開」しようとする旧来型自民党政治の復活そのものであり、ゼネコンなど大

企業への「利益誘導政治」を再びはびこらせ、国の財政をますます「危機」に陥れるものです。

また、北陸新幹線「延伸」計画の促進派からは、「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、「京都ルート」「京都（舞鶴及び宇治地域）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ができない」「京都の未来を左右しかねない」などと、これらの実現に「京都の浮沈」がかかっているかのような「危機感」が演出されています。

しかし、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根本的反省もないまま、「国土強靱化」のかけ声のもと、ふたたび財界・大企業の「成長戦略」のための大型開発のばらまきに京都と京都経済の未来をかけていっているのか。今の日本経済の衰退と財政危機をまねいたのは、紛れもなく従来型の自民党政治であり、これへの「回帰」の道は「京都の浮上」どころか、よりいっそうの困難を京都経済にもたらしかねません。

「いつか来た道」「いったん始めたらブレーキはなし」——北陸新幹線「延伸」問題は、莫大な財政負担など沿線自治体にとっても、また、地域で生活する住民の「足」にとっても、たいへん深刻な影響をもたらすものです。まともな検討と検証、十分な住民的議論抜きに、安易にこつた計画を強行するならば、日本と地方自治体の前途に大きな禍根を残すことは火を見るより明らかです。



# リニア中央新幹線

日本共産党京都府委員会と同京都府議会議員団・京都市会議員団は、2014年6月、「大義なきリニア新幹線計画は撤回、誘致運動は中止に」を発表しました。その後、門川京都市長を先頭にしながら現JR京都駅周辺への「リニア新幹線誘致」運動はなりをひそめた感があります。ここに至り「学研都市に新幹線の駅ができる」と、まさにリニアの駅と一緒にネットワークができる」（自民党参議院議員）など、京都・奈良などの「学研都

市周辺」への「新駅」設置問題が急浮上してきました。

もともと、リニア中央新幹線は、過大な需要予測、財政負担、環境への影響、東海道新幹線や在来線へのしわ寄せ、エネルギー浪費など様々な問題を抱えており、沿線の住民や自治体から懸念する声が多数上がっています。

また、環境大臣の「意見書」（2014年6月5日）でさえ、トンネル掘削で発生する大量の建設残土、地下水位や河

川流量への影響、生態系への影響などを多岐にわたって指摘し、その「前文」で

「事業規模の大きさから、環境への影響を最大限、回避、低減しても相当な負荷が生じることは否めない」といわざるを得ない代物です。

ところが、2020年開催の「東京オリンピック成功」や「国土強靱化」、「成長戦略」等の名のもと、「名古屋・大阪同時開業」など、リニア計画・建設を加速する動きが強まっているのです。

## なんのために——大義も道理もない計画は中止を

かつてJR東海は、リニア新幹線の必要性について、「輸送能力増強のための（東海道新幹線の）バイパス建設」「東京—大阪間の移動時間短縮」を主張してきましたが、今やこの「大義名分」すら掲げることができなくなっています。これは、リニア新幹線の必要性をつたった国交省の交通政策審議会・中央新幹線小委員会の「答申」（2011年5月12日）で、「在来新幹線の方が、安全性・信頼性・利便性・省エネ性・ネットワーク性、建設費用等ではリニア新幹線より優先している」と認めつつ、「高速性の点ではリニアの方が優先としてリニア新幹線を採用した」としていることから明らかです。

しかも、この「高速性」についても、「時速500キロ」に対する国民的要望はありません。これは、「朝日」2013年10月26日付の「アンケート」で、「東京—大阪間の理想的な移動時間」として、回答者の81%が2時間以上を選択。リニア新幹線は「不要」18%、「どちらかといえば不要」36%、「必要なく」という回答が過半数を超えていることから明らかです。

## 「採算性」度外視——9兆円規模の大型事業にまともな検討なし

さらに、現在では、新幹線そのものの「高速化」に向けた技術開発が相次ぎ、JR東日本は「性能を維持しながら車体を軽くできる素材を試作。鉄道総合技術研究所などは高速化で問題となる騒音を

## 「採算性」度外視——9兆円規模の大型事業にまともな検討なし

当初から、リニア新幹線は、「絶対にペイしない（採算がとれない）」（JR東海・山田会長）といわれてきたプロジェクトですが、この間、総事業費9兆円超を投じる大型事業に対し、その「採算性」を疑問視する声が絶えず、ますます大きくなっています。

この「採算性」については、この間、将来の生産年齢人口の大幅減少に関連した、辰巳孝太郎・日本共産党参院議員の質問に対し、「ご指摘の生産年齢人口の割合の変化に特化した分析につきましては特段行っておりません」と、国土交通省も認めるほど非科学的な「試算」であることが浮き彫りになっています（2014年3月13日、参院国土交通委員会）。また、今臨時国会の参院予算委員会でも

失敗の回避策は、結局、国民の税金投入が想定され、これは「一企業」の問題にとどまりません。莫大な税金投入は国民負担を求めることなど、本来あってはならないことを肝に銘じなければなりません。

## 「時代遅れ」——安全性は未確立、地球温暖化防止に逆行

リニア新幹線は、キロ当たりの建設費も消費電力も従来の整備新幹線の2〜3倍（リニア220億円/km、整備新幹線80〜100億円/km。消費電力は約3・5倍）かかり、レールも車輪もない「超伝導磁気浮上方式」の鉄道であり、他の整備新幹線などの「相互乗り入れ」「ネットワーキ化」にまったく適さない「異端性」をもっています。

鉄道は、この200年間、駆動方式と走行方式を基本的に変えず、「改良と改善の積み重ね」で漸進（ぜんしん）的に発展してきたもので、EU域内などでは、各国間の鉄道の安全性、利便性、相互乗り入れ等が推進（電圧・周波数・鉄軌道、信号、進行方向、ホームの高さ等の統一基準）されるなど、国内的にも、国際的にも、大幅な「高速化」でなく、安全性、利便性、経済性、環境重視の視点が追求されるようになってきています。

ところが、リニア新幹線は、8割がトンネルで、しかも大深度地下を、運転手も乗車せず、遠隔操作で運行します。事故や火災、大規模地震に対応できるのかどうか、命と安全がどう確保されるのか、まったく明らかになっていません。

そもそも超伝導磁気浮上技術の実用化は、世界的にも未確立の分野であり、研究者からも「日本の大動脈をこの未熟な技術にいきなり委ねようとするもので、極めてハイリスクな計画」（阿部修治氏、「科学」2013年VOL.83、NO.11号）とされています。実際、「リニア事業」に先に着手したドイツは、実験中に試乗者23人の犠牲者を出す事故などを経て、2008年に事業から撤退しているのです。その主な理由は、未熟な技

せし、「絶対にペイしない」というリニア計画を容認し、「国家的プロジェクトとして……バックアップする」（安倍首相）などという暴走を、絶対に許すわけにはいきません。

術、安全性への不安、建設費の高さ、採算が見込めないこと、さらに在来鉄道、国際列車との相互乗り入れ・連結が不可能なことなどでした。

さらに、環境問題も引き続き解決されていません。一昨年の環境大臣「意見」でさえ、「本事業の供用時には現時点で約27万kwと試算される大量のエネルギーを必要としているが、現在我が国が、あらゆる政策手段を講じて地球温暖化対策に取り組んでいる状況下、これほどのエネルギー需要が増加することは看過できない」（前文）と指摘せざるを得ないものです。

北陸新幹線「延伸」計画と同様に、リニア中央新幹線についても9兆円をはるかに超えるであろう「巨大プロジェクト」が、十分な国民的議論と検証が行われないまま進められていることはきわめて異常です。

日本共産党は、国土を荒廃させ、国民・利用者に莫大な財政負担を押し付けかねないリニア計画及び「新駅」誘致運動はキッパリと中止することを改めて強く求めるものです。