

ハッキリした無謀なムダづかい計画

北陸新幹線「延伸」計画は、中止・撤回しかない

2016年12月26日 日本共産党京都府委員会

北陸新幹線で未着工になっている福井県敦賀以西のルート選定で、政府与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームは12月20日、福井県小浜市から京都駅を通る「小浜・京都ルート」を正式決定し、京都～大阪ルートについては「北回りルート」を「優位」、京田辺市を経由し新大阪駅に至る「南回りルート」を「有望」として引き続き継続協議し、本年度内に結論を出すとした。

日本共産党京都府委員会は、これまで二度にわたり北陸新幹線「延伸」に反対する「見解」を明らかにし、「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」「無謀なムダづかい計画」でなく、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」と警鐘を鳴らし、北陸新幹線「延伸」計画そのものに反対の態度を表明してきた。

この間の経過の最大の特徴は、北陸新幹線「延伸」計画が、まったく無謀ですさん、しかも地域経済の発展にもつながらないものであることが、いよいよハッキリしたことである。これについて

ては、マスコミ論調の中でも、「あまりに前のめりだ」（12月19日「朝日」社説）などの批判と疑問の声があいついでいる。「いつか来た道」「いったん始めたらブレーキはなし」——日本共産党京都府委員会は、莫大な財政負担と地方の衰退にいつその拍車をかける北陸新幹線「延伸」計画は中止・撤回し、公共工事は地域活性化に資する地元密着型のものへと転換することを強く要求するものである。

第1次見解 (16年3月25日)

関係自治体、議会等问题点の調査・検証を行い、地域住民にすべての情報を公開し、徹底した議論を

～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～

第2次見解 (16年11月8日)

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

一、「地方創生」「経済活性化」どころか、地域の疲弊に拍車かける無謀な計画

今回の北陸新幹線「延伸」計画の大部分となっているのが、安倍内閣が2014年7月に策定した「国土のグランドデザイン2050」である。これは、かつての全国総合開発計画（全総）にかわる国土計画で、その中でもっとも重視されている一つが「交通ネットワークの充実

による国際競争力の強化」である。その具体化が、リニア中央新幹線により「東京～名古屋～大阪」間を約一時間で結ぶことにより「三大都市圏」を一体化し、「圧倒的国際競争力を有する世界最大のスーパー・メガリージョンを形成する」（これは）我が国を牽引し、大都市圏

域は国際経済戦略都市となる」といっている。

こうしたなか、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）」「じくりの必要」とも、「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ができない」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」が演出されてきた。

地域経済衰退の原因は大型公共投資への依存

いま、三大都市圏以外から人口の流出が相次ぎ、地方が疲弊する大きな理由は、地方に安定した「働く場」がないことである。また、日本は20世紀の急速な人口と産業の増大のなか、自然災害が多発する国でありながら、「安全性」を二の次にした開発を次々と続け、その結果、大都市と地方を問わず、地震や水害など自然災害に脆弱な地域をつくり出してきた。これは京都も例外ではない。

また、関西圏や京都経済の落ち込み、「地盤沈下」が言われて久しいが、これは地域内発型の経済発展を追求するのではなく、1970年に始まった大阪万博などの大型プロジェクトやハコモノ建設など大型公共事業に関西と京都経済が依存してきた結果である。大型の公共投資に依存する経済は、いわば「借りの物」の経済であって、たいへん脆弱であり、いったん不況に落ち込むとその弱さが顕著にあらわれ、他の地域に比べて急激に景気が落ち込むことになる。

こうした歴史的な経緯と急激に進む人口減少、「超高齢化」社会を迎えようとしている条件を考えれば、「高度経済成長」型の北陸新幹線「延伸」のような新規の大型開発に巨額の税金を投じるべきではない。むしろ、東海道新幹線、在来線、地域の公共交通の維持・管理・充実、学校や役場、公民館や道路、橋梁、公園など地域の公共施設の整備にこそ税金を使い、一人ひとりの住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ある。また、それによって地域に「働く場」と雇用を創出する方向に、公共事業そのもののあり方を大きく転換することが求められている。

しかし、「東京一極集中」と地方の疲弊をつくり出した自民党政権への総括も

根本的反省もないうまま、ふたたび財界・大企業の利益を最大化するための「関西メガリージョン」構想、それに乗り遅れまいと新たな大型開発、無謀な巨大計画に国民の血税を投入することはまったくの誤りである。こうした方向では、地方からの人口流出に歯止めがかかるどころか、「三大都市圏」への産業と人の集中がより加速され、地方の疲弊にいつその拍車がかかることは明白である。

一、自民・公明、維新による税金バラマキ、大型公共事業の公然たる復活

北陸新幹線の「延伸」計画とリニア中央新幹線建設の「前倒し」が急浮上した背景には、政権復帰前の自民党が「10年間で200兆円の公共投資を実行」すると公約したように、大型公共事業・「利益誘導」型政治の公然たる復活がある。安倍政権は、2014年4月、消費税増税に先立って「国土強靱化法」を成立させ、大型開発事業を「成長戦略」の大きな柱に位置づけ、「産業インフラの整備」などを大々的にすすめてきた。この流れにどっぴりとつかっているのが自民・公明党であり、その旗振り役が日本維新の会である。

また、自民党は、2016年夏の参議院選挙の公約で、ゼロ金利を活用した「超低金利活用型財政投融资」を「今後5年間で官民あわせて30兆円」の事業規模で確保し、これをリニア中央新幹線建設や北陸新幹線「延伸」など新たな大型開発事業に充当するとした。これは1990年代後半の「第2の予算」と言われた財政投融资による大型開発事業の膨張を再現するものに他ならない。

住民不在、自治体をまき込んだ右往左往の「ルート」決定

こうした流れの中で、今年に入り矢継ぎ早に、3月5日には「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」（綾部市）、9月13日には「北陸新幹線京都府南部ルート誘致促進同盟会総決起大会」（城陽市）が開催された。また、10月26日には東京で「合同総決起大会」が開催され、これには京都府知事をはじめ舞鶴、学研両ルート沿線の府内17市町村長、山陰地方の首長、沿線5府県の自民党国會議員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」が展開されてきた。

事実、参議院選挙を目前にした3月の「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」では、公明党の衆議院議員が「結局、ルートを決めるのは政治力」とまで言い放ち、京都選出の自民党参議院議員と自分の「政治力」で「舞鶴ルート」を決めたと自慢した。しかし、結果は住民不在の「右往左往」に、関係の自治体首長らを巻き込んだだけのこととなった。

新幹線「延伸」ありきでなく、在来線の充実こそ

さらに、こうした大型公共事業路線、「利益誘導」型政治の復活なかで、「日本海側の将来のため何が何でも実現す

三、「5つの大問題」にまともな回答せず、さらなる「暴論」

日本共産党京都府委員会は、これまでに発表した「見解」で、北陸新幹線「延伸」計画の「5つの大問題」(①新幹線ルートと併設する「並行在来線」はどうか、②地域経済は「活性化」どころか「衰退」するのではないか、③2兆円を超える大型開発事業を安易に決定してもよいのか、④地元自治体の財政負担はどうなるのか、⑤住宅密集地などの「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)を提起し、計画そのものを撤回するように求めてきた。

る(石破茂・山陰新幹線実現を目指す自民議連会長)などと、国のもともとの「基本計画」路線にさえない「舞鶴ルート」と山陰新幹線との「共有区間」(相互乗り入れ)論まで前面に押し出されるようになった。

この山陰新幹線との「共有区間」論に対しては、識者から「そもそも山陰新幹線は本当に必要だろうか…日本海側の在来線は、このままでは国がてこ入れしない限り立ちゆかなくなるだろう。在来線の課題を置き去りにして新幹線だけを通そうとする主張はおかしい」(同志社大学教授、11月30日「京都」)、「新幹線が運ぶのは旅客だけで、貨物列車が走るのには在来線…新たな国土軸というが、貨物輸送からみれば不安材料を作ることになる」(立命大教授、12月2日「京都」)などの厳しい批判が相次いでいる。

こうした、「利益誘導」型政治、「我田引水」ならぬ「我田引鉄」政治が、住民不在、推進派内でも足なみがそろわない「ルート」決定の背景である。府民や自治体関係者を巻き込んだ自民・公明党、また、京都府知事らの責任は重大であり、厳しく指摘されなければならない。

三、「5つの大問題」にまともな回答せず、さらなる「暴論」

しかし、これまでにこうした大問題への説得力ある説明や反証は、府議会や地方議会でもいっさい行われてこなかった。それどころか、矛盾のいつそのの深まりのなかで新たな「暴論」が振りまかれていくことを厳しく指摘しなければならない。

その典型は、12月京都府議会本会議での山田府知事の答弁である。知事は、新幹線建設にともなう地方負担(財政負担)について、「ルートの問題と負担の問題は一応今のところは切り離して、その上で京都府の判断が求められる

ことになるので、その点ご了承下さい」などと答弁した。これは、我が党議員が「財源負担も全然示さないで新幹線を作り続ける、こんなばかげた話があるか」と厳しく批判したように、一体いくらの税金投入になるのかさえ示さずに、財政よりもまずは「ルートと建設、先にありき」という財政規律をまったく無視した無責任な立場である。かねてから府知事

四、「小浜・京都ルート」「南回りルート」により矛盾はいっそう深刻に

同時に、急きよ浮上した「小浜〜京都ルート」および検討中の「南回りルート」=京都辺への新駅設置そのものの新たな矛盾も看過できない。

すでに、奈良県知事は、京都選出の国會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」に対して、その場合の奈良県内を約5km通過する部分の地元負担額を150億円と試算し、「財政負担に見合っメリットはない」「奈良から北陸に行くにはJRが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」ときっぱりと反対した。こうした態度表明を受けて、京田辺・狛田地区が急きよ「新駅」の対象にされるといふ、住民不在、自治体をまきこんだ右往左往が始まったのである。

は、「給付と負担のバランス」「必要な財源をどうするのか」などと切実な府民要求に対し冷たく背を向け続けてきたが、福祉や暮らしの要求に対しては「財政」論をたてに聞く耳を持たず、大型公共事業だけは「いくらかかってもいい」とばかりにまず決定するというのは、まったく矛盾した態度である。

新大阪間の約3割をしめ、その大半が山岳トンネルが大深度地下と想定される場合、京都府、京都市、沿線各自治体の巨額の財政負担はどのようになるのかなどの重大問題が新たに生起することになる。

これらの問題どれ一つとっても、北陸新幹線「延伸」計画そのものが無謀というしかない代物であり、「財政負担に見合っメリットはない」「北陸に行くにはJRが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」といふ奈良県知事の判断こそ、住民の立場に立った当たり前の見識である。

いま、「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こそ最優先にすべきでないか」――。

無謀な北陸新幹線の「延伸」計画に対して、いま、住民の批判の声が広がっている。日本共産党は、計画そのものの中止・撤回を改めて強く求め、同時に、住民の切実な声と願いがまっすべに生かされ、暮らしと生活を応援する政治の実現をめざし全力をあげるものである。

はどうか、⑥そして京都駅設置、敦賀〜