

見解

参議院選挙の結果を受け、北陸新幹線延伸計画はキッパリ中止を

2025 年 8 月 26 日

日本共産党京都府委員会

参議院選挙の結果は、一大争点になった北陸新幹線延伸の現行計画にはっきりとNOを突きつけるものとなりました。しかし、選挙後の動向は、「再検証を」「別ルートなら」といった現行ルート推進も含めた北陸新幹線延伸計画推進を求める動きもあり、予断を許さない状況です。日本共産党京都府委員会は、この間一貫して「延伸計画の中止」を求めてきました。北陸新幹線をめぐる新しい局面の下で、改めて「見解」を明らかにするものです。

1、北陸新幹線延伸計画（小浜～京都ルート）にキッパリNOをつきつけた参議院選挙結果

北陸新幹線延伸計画（小浜～京都ルート）が明らかになってから、京都府内で22もの運動団体が立ち上がり、署名や学習会・集会、パレードなど「反対・見直し」を求める運動が粘り強く取り組まれてきました。2022年の京都府知事選挙や2024年の京都市長選挙では北陸新幹線延伸計画は一大争点となり、相手候補を追い詰めました。また、京都仏教会は、北陸新幹線地下延伸計画は「千年の愚行」「京都が京都でなくなる」と「計画の見直し」をもとめる署名を呼びかけ、京都で豊かな地下水を活用する様々な業種の方たちが「地下水を汚す計画は中止を」と声を上げました。京都市議会は「大深度トンネル案への反対決議」をあげ、綾部市議会や舞鶴市議会などでも「ルートの再考」を求める決議があがりました。こうした多様な運動、選挙での争点化を背景に、北陸新幹線延伸計画反対・見直しは多数のゆるぎない世論となっています。

党府委員会は、2016年に与党整備新幹線建設プロジェクトチームによって打ち出された「小浜～京都ルート」について、節目節目で5次にわたって「提言」「見解」を発表し、地下水への影響、有害物質を含む発生土の処理問題、安全性が明らかなでない大深度地下トンネル工事、自治体などに莫大な建設費が押しつけられる問題。さらに、並行在来線の切り捨て縮小などによって住民の足が奪われる問題などを明らかにし、北陸新幹線延伸計画そのものを中止すべき事業であるとしてきました。国会や京都府議会・京都市議会、関係する地方議会で問題点を質してきました。こうした府民の運動と日本共産党を先頭にした議会での論戦が力となり、2023年度から3年間にわたって「計画着工」を断念させてきました。

2025年7月の参議院選挙では、北陸新幹線延伸計画は一大争点となり、投票結果は「現行ルート見直し・中止」を求める声が多数となりました。NHKの出口調査では、「延伸必要なし」が43%、「小浜～京都ルート」が32%、「米原ルート」が25%という結果になりました。明らかに民意は「現行計画NO」を突きつけました。

2. 北陸新幹線延伸計画の延命は許さない

こうした世論と運動、選挙戦での反応を背景に、自民党・西田議員は京都新聞の意見広告で「府民の合意なしに進めることは絶対にありません」と言明せざるを得ませんでした。

しかし、参議院選挙での明確な審判にもかかわらず、推進勢力は「現行ルート」に固執しています。自民党・西田議員は「8年前にコースは決まっている」（7月22日京都）「正しい情報が伝わっていない。何故小浜に決まったのか再検証でわかる」（7月30日「北國新聞」）と「現行の小浜～京都ルートしかない」という姿勢を崩していません。しかし、選挙の結果や「反対・見直し」の大きな世論を前に「決まったこと」として強硬突破するわけにもいかず、「小浜～京都ルート、米原ルート、舞鶴ルート費用対効果など改めて比較」などと「再検証」論を持ち出し、突破しようとしています。これは「再検証」という迂回路を通して「現行ルート」を再浮上させるたくらみに他なりません。

3. 北陸新幹線延伸計画は「キッパリ中止」し、いのち暮らし優先、公共交通の整備・充実に

参議院選挙で日本維新の会・吉村大阪府知事は「米原ルートなどとの比較検討を求める」「費用対効果を含め冷静に判断したい」と発言。他の候補者からも「別ルートの検討」を求める提案がだされました。しかし、「米原ルート」（案）が2016年の比較検討されたときには、建設費の見積もりは5900億円で費用対効果は2.2とされました。同時に、その後の資材費、人件費などの高騰で、小浜～京都ルートの建設費は2.1兆円から5.2兆円に大膨張したことを考えると米原ルートの建設費も大幅な膨張で費用対効果も大きく減少することが予想されます。しかも、滋賀県知事は「（米原ルートについて）知事として求めているしお願いもしていない」（7月30日朝日）、米原市長は「地元自治体の費用負担があり・・・在来線が第三セクターになるマイナス面もある」（7月30日朝日）といずれも否定的な考えです。

さらに「我が国の未来は、人口減少は確実・・・どう考えても京都と新大阪間に新たな幹線を設ける必要などないと思います」（8月6日京都）という投書にあるように、人口減少が予想される中、このような大量輸送機関が本当に必要なのか。東京一極集中を加速させ地方の衰退をもたらし、自然環境に負荷を与え、大きな電力消費で再エネ・省エネの流れに逆行する北陸新幹線延伸計画です。どのルートであれ、北陸新幹線延伸計画そのものを断念すべきです。

北陸新幹線延伸計画はキッパリ中止し、計画推進のための人・物・金（予算）は、命・くらしを守ること、在来線の充実、サンダーバードの充実・金沢までの延伸、バス路線の確保・拡充など公共交通の充実、南海トラフ大地震にそなえた公共交通機関の耐震化などに充てることを強く求めるものです。同時に、一度決めたら、もう前に進むだけという、新幹線や高速道路計画などの大型公共事業のあり方を抜本的に見直す時期に来ているのではないかということも、広く府民的議論を起こすべきと考えます。

以 上