

請 願 文 書 表

(総合企画局)

受 理 番 号	3 9 7	受 理 年 月 日	令 和 8 年 3 月 16 日
件 名	北陸新幹線延伸計画のヒアリングにおける立場表明		
要 旨	<p>私たちは、北陸新幹線延伸計画の七つの大問題を指摘、京都市内を巨大トンネルで貫く北陸新幹線計画（小浜・京都ルート）は、どこを通っても大問題であることを指摘してきた。</p> <p>京都駅南の大深度地下に東西方向の駅案は既になくなった。京都駅西南の地表から地下20メートルに南北方向で駅を造るルート案は、花園、西大路三条、四条大宮、西洞院、油小路九条、上鳥羽、久世、横大路を行くもので、大規模な立退きを含め市内中心部に大きな影響を与える。JR桂川駅付近に地下駅（深さ50メートル）を造る案は、鳴滝、太秦、桂、桂川、久我、横大路など右京区、西京区、南区、伏見区で住宅地での陥没問題や地下水、幹線道路での交通問題などを引き起こし、まちと環境を壊す危険性が大きい。</p> <p>掘削土砂は大量、2,000万立方メートル以上、山岳エリアの30パーセントにはヒ素など重金属が含まれる要対策土である。</p> <p>いずれのルートも美山から右京区京北を貫く。北山の自然環境や景観、文化、村の維持に大打撃が指摘されている。京北では掘削土砂がどうなるか、ヒ素による飲み水の汚染など強い不安と批判が起こっている。それぞれのルート案は、京都にとって重要な桂川、宇治川の下を通り、断層も横断する。</p> <p>事業費は大膨張し、将来の物価上昇を見込んだ場合は4.8兆円から5.2兆円、これに対して、京都市の幹部の発言が新聞で報じられた（2025年8月10日京都新聞）が、「財政が悪化するというレベルではない。現行ルールではとても払えない」というものであった。京都市の財政やこれまでの福祉・まちづくりなど市民の暮らしに関わる事業への影響は極めて大きいものになる。</p> <p>さらに、事業の投資効果（費用対効果）は、当初、1.1（2.1兆円の投資に対して、2.3兆円の効果）だったが、4.8兆円から5.2兆円となれば0.4前後と、明らかに損ばかり出る事業となる。</p> <p>京都市はこれまでの聴き取りに対して、御説明資料で、市民が抱えている強い懸念を表明してきた。</p> <p>京都市会は、昨年6月6日、北陸新幹線の京都市内大深度トンネルルートへの反対決議を上げ、以下、指摘した。</p> <p>「地下水への影響、ヒ素を含む可能性のある大量の残土の処理、工事期間中の渋滞、地元負担の非提示、歴史的・文化的建造物への影響、根本的なB/C、つまり採算性などについて問題のある状況で、現在の計画をこのまま進めることは、京都市の未来に向けて重大な問題を招くと考えるため、京都市内大深度トンネルルートへの反対を表明する。」</p> <p>上記の問題は、現在も全く解決していない。</p> <p>7月実施の参議院選挙（京都選挙区）では、得票数で、他のルート主張や現行ルートに慎重態度（75万9,322）、延伸中止（22万4,538）に対して、小浜・京都ルート推進は19万9,889、出口調査の結果も現行ルート推進は19.8パーセント（京都新聞）と指摘され、いかに世論の支持を得られていないかが明らかになっている。</p> <p>現在、ルートの再検証が言われ、7月中に決着などと言われているが、現行の京都の地下を巨大トンネルで貫く小浜・京都ルートは内容的にも、市民の支持という点でも破綻している。</p> <p>国交省は、京都府下の自治体向け説明会を開き、この説明会は引き続き行われると言ったが、それもなしのつぶてで行われていない。説明責任など全く果たされていない。</p> <p>私たちは、こんな中で、7月中に決着を目指して京都市長へ聴き取りが行われることは合理性を欠くと考えるが、もし、それが行われるのであれば、松井市長がはっきりと、現行計画は京都のためにも、市民のためにも役に立たないと表明されるよう求めるものである。京都市会が、この請願を議論し、市会決議に沿って京都市長に働き掛けるよう心から求めるものである。</p> <p>ついでに、京都市長は、市会決議と市民の世論を尊重し、北陸新幹線延伸計画のヒアリングに際して、京都市内の大深度地下のトンネル計画は京都市のためにならないという立場を表明することを願う。</p>		
請 願 者			
紹 介 議 員	加藤 あい、山本 陽子、森田ゆみ子、やまね智史、えもとかよこ		
付 託 委 員 会	総務消防委員会		