

北陸新幹線延伸計画（敦賀・新大阪間）につき慎重な再検討を 求める決議

東京・大阪間を結ぶ整備新幹線として、北陸新幹線の敦賀・新大阪間の延伸が計画されている（以下「本件延伸計画」という）。現在建設中の金沢・敦賀間は2024年（令和6年）春に開業予定とされ、続く敦賀・新大阪間については、2016年（平成28年）12月に、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム（以下「与党PT」という）により、そのルートを小浜・京都・松井山手を通過するルートとすることが正式に決定されている。事業者である独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という）は、2019年（令和元年）6月に環境影響評価配慮書を、同年11月に環境影響評価方法書を公開し、現在、環境影響評価準備書（以下「準備書」という）の作成に向けた調査を行っている。準備書の公表後には、関係都道府県知事等から意見が提出された後、環境影響評価書（以下「評価書」という）の作成が予定されている。

本件延伸計画は、きわめて大規模な計画であり、自然環境及び生活環境に対して多大な影響を与えることが予想される。ところが、現時点においても延伸ルートは京都府北部では10kmを超える幅があるなど絞られておらず、具体的なルートが示されないまま、環境影響の調査、予測、評価を行うものとなっている。このこと自体、環境影響評価手続の基礎を欠くものであり、環境影響について十分な情報公開がなされないまま手続きが進められている。

本件延伸計画では、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法（以下「大深度地下法」という）も活用のうえ、全長約140kmのうち約8割はトンネルでの通過が予定されている。その掘削工事に伴い発生する土砂の量は、京都府の環境影響評価専門委員会において、「少なくとも見積もっても880万立方メートル」に上ると試算され、発生土の取り扱いに関する具体的な事業計画の必要性と、その計画が周辺の環境に及ぼす影響についての調査、予測及び評価の必要性が指摘されている。この発生土量は、10トンダンプ190万台分にも相当する膨大な量であるが、準備書公表前の現時点では、この大量の土砂の処理方針さえ示されていない。

一方で、京都市をはじめ、沿線自治体には、土砂の適正な埋立て等の処分について、十分

な規制が置かれていない自治体が複数存在する。例えば、京都市では土砂の埋立て等に関する条例が2020年（令和2年）6月に施行され、事業者による土砂埋立て等の許可制を定めているが、その基準面積は3000㎡とされている。これは京都府の同種条例が定める基準と同じであるが、市町村自治体の多くは500㎡（かつ高さ1m超）を基準としており、3000㎡を基準とした規制では十分ではない。京都市をはじめとする沿線自治体において、厳格な許可制を含めた実効的な条例の整備を積極的にすすめるべきである。

また、土壌中に環境基準を超える有害物質が含まれる地域もルート候補地となっており、掘削工事の際に汚染対策が必要とされる要対策土が大量に発生するおそれがあるが、その発生見込量や処理方針も示されていない。この要対策土への適切な対処がなされなければ、有害物質により市民の生命・身体が脅かされる危険性もある。

加えて、京都・大阪の都市部の地下で想定される大深度地下法を適用した都市型のシールドトンネルの掘削工事は、2020年（令和2年）10月の東京外環道調布地域での陥没事故にみられたように、工事中の地盤震動と陥没事故の危険性を孕んでおり、工事の安全性も保証されていない。

こうした環境影響評価手続上の問題や地下工事に伴う安全性の問題から、本件延伸計画は、中止や与党P Tが採用したルートの変更も含め、慎重な再検討がなされるべきである。

さらに、本件延伸計画は、経済的合理性の観点からも問題がある。もともと、国土交通省鉄道局の検討委員会において、①米原ルート、②湖西ルート、③小浜ルートの3案の検討が行われ、2015年（平成27年）に発足した与党P Tによって小浜・京都ルートが採用されたが、国土交通省鉄道局が2016年（平成28年）に試算した各ルートの費用便益比（B/C）は、米原ルートが2.2であったのに対し、小浜・京都ルートは1.1であった。しかも、この試算は、2016年（平成28年）当時の北陸新幹線の金沢・敦賀間の延伸工事の実績を基に概算で算出されたものであるが、同区間の延伸工事は、2017年（平成29年）以降で5000億円超の工費増額がなされている。2030年（令和12年）度末に開業予定として工事が進められている北海道新幹線においても、2023年（令和5年）3月、1兆円を超える事業費の増額変更がなされ、費用便益比も2018年（平成30年）時点の1.1から0.9に低下した。これはトンネル工事で発生する土砂の受入れ地確保の難航や資材価格の高騰などが主な原因とされている。これら

他地域の事例に鑑みると、本件延伸計画の費用便益比は今後の更なる工事費の増額により、1.1から低下し、1.0を下回ることすら容易に予想され、本件延伸計画は、経済合理性の見地から見直しが求められる。

よって、当連合会は、以下のとおりの施策を、国及び地方公共団体に求める。

- 1 独立行政法人鉄道・運輸機構は、環境影響評価手続において、府県及び市町村の意見、環境大臣、国土交通大臣の意見を踏まえるとともに、工事に伴う発生土処理等の問題、本件延伸計画の経済合理性その他の観点を考慮して、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）延伸事業自体を実施しないことも含めた複数案の再検討を行うこと
- 2 京都府知事及び大阪府知事は、鉄道・運輸機構が今後提出を予定している環境影響評価準備書に対して、鉄道・運輸機構に対し、自ら及び関連市町からの意見を踏まえ、各種問題点が解消されるものか徹底的に検討した上、残存する問題点については、評価書において修正が必要である旨の意見を述べること
- 3 環境大臣及び国土交通大臣は、鉄道・運輸機構が今後提出を予定している評価書について、各種問題点が解消されるものか徹底的に検討した上、残存する問題点については、評価書の修正が必要である旨の意見を述べること
- 4 国土交通大臣は、全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」という）第9条第1項の規定による鉄道・運輸機構の工事実施計画を審査するに際しては、各種問題点が解消されるまでは認可をせず、本件延伸計画を慎重に再検討すること
- 5 近畿圏内の各地方公共団体は、本件延伸計画の工事に伴い発生する大量の発生土につき、適正に保管、埋立て等がなされるよう、500㎡を超える面積または高さ1mを超える堆積の場合には事前に許可を要するものとする許可制を条例として整備すること

以上のとおり決議する。

2023年（令和5年）12月1日

近 畿 弁 護 士 会 連 合 会

提 案 理 由

1 北陸新幹線延伸計画のこれまでの経緯

(1) これまでの経緯の概要

全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」という）に基づく北陸新幹線は、上信越・北陸地域を経由して東京・大阪間を結ぶ新幹線計画¹であり、事業者である独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という）によって建設され、すでに高崎・金沢間で開通し、営業している。現在建設中の金沢・敦賀間は2024年（令和6年）春に開業予定とされている。続く敦賀・新大阪間の延伸計画では、費用便益比で優っていた米原経由ルートも検討されていたが、2016年（平成28年）12月、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームは、小浜・京都・松井山手を通過するルートとすることを正式に決定した。しかし、同ルートは、名古屋と北陸を結ぶ「しらさぎ」（名古屋→米原→敦賀→金沢）の旅客と同規模数の旅客が名古屋から京都まで東海道新幹線で移動し、そこで北陸新幹線に乗り換えて小浜経由で北陸に移動するとの想定によって、ようやく費用便益比²が1.1となるものである。全長143kmのうち、80%がトンネルないし地下であるとされているため、今後の費用の増加も推認され、経済性に大きな懸念を抱えている。

鉄道・運輸機構は、2019年（令和元年）6月に環境影響評価配慮書を、同年11月に環境影響評価方法書（以下「方法書」という）を、それぞれ公開した。方法書に示されたルートには10kmを超える幅がある。その後も具体的なルートの開示はなく、環境影響評価準備書（以下「準備書」という）作成中である。

2022年（令和4年）12月、生活環境影響調査の実施が進んでいないことを理由に、当初予定していた2023年（令和5年）度中の着工断念が発表されたが、「北陸新幹線事業推進調査費」として、12億3500万円が2023年（令和5年）度の政府予算案に計上された。施工上の課題を解決するための調査を先行的かつ集中的に行なうためとの名目であるが、従来は、環境影響評価手続が終了し、工事実施計画が認可された後に行なわれていたものである。

(2) 関係自治体等からの意見

環境影響評価の実施プロセスで、京都府、大阪府及び関係市・町並びに周辺住民からも多岐にわたる多くの懸念や意見が提出されている。例えば、京都府知事の準備書策定に向けての意見は、以下のとおりである。

- ・ 鉄道施設等の位置・規模・構造、工事方法及び供用方法について、必要に応じて適切に複数案を設定した上で、それぞれの要因による環境影響を適切に把握できる環境影響評価の項目及び調査等の手法を選定し、適切に環境影響評価を実施すること

1 1973年（昭和48年）11月13日運輸大臣（当時）決定

2 事業の実施効果を金額換算した総便益（Benefit）を、事業にかかる総費用（Cost）で除したものを費用便益比（B/C）という。公共事業の妥当性を評価するための指標となり、この数値が「1」以上であれば一定の費用対効果が得られる事業であるとされ、「1」を下回るものは費用に見合った便益が得られないと評価される。

- ・準備書手続において環境影響評価の結果についての的確かつ効果的に意見聴取を行えるよう、鉄道施設等の位置・規模・構造、工事方法及び供用方法並びにそれらの検討経緯を準備書に詳細に明示すること
- ・工事方法の準備書への記載に当たっては、トンネル掘削等の工事に伴い発生する建設発生土及び建設汚泥等の建設廃棄物の保管・運搬・処理・処分等の方法を明示すること
- ・関係市町村意見で指摘のあった環境の保全について配慮が特に必要な施設を追加する等、地域特性を十分把握し、調査等の手法の選定の際に適切に考慮すること
- ・地域住民等に向けた説明や意見の聴取等の機会を十分確保し、手続の実施について周知を徹底した上で、環境影響評価の項目及び調査等の手法並びにそれらの検討経緯を分かりやすく丁寧に説明すること
- ・今後の手続の実施に当たっては、地域住民等や関係市町の意見を十分勘案すること
- ・水質・地下水・水資源への影響を回避又は極力低減すること
- ・重要な地形及び地質への影響を回避又は極力低減すること
- ・工事の実施により土壌環境基準不適合の掘削発生土が発生した場合の当該掘削発生土の保管・運搬・処理・処分等の方法をあらかじめ検討し、準備書に明示すること
- ・文化財への影響を回避又は極力低減すること
- ・動物・植物・生態系への影響を回避又は極力低減すること
- ・長期間にわたる工事の実施及び施設の存在による景観への影響の調査等を適切に行い、当該影響を回避又は極力低減すること
- ・掘削発生土及び建設廃棄物の発生量及び場外搬出量を極力抑制すること

これらの意見は、本件延伸計画における延伸区間の約80%が地下であり、地下工事に伴う影響や安全性に係る懸念及び、工事に伴う大量の残土の搬出、処分に係る住民の生活環境への影響に係る懸念などによるものである。

2 本件延伸計画の問題点

(1) 準備書作成に向けた調査の問題点（アセスメントの問題点）

本件では、方法書手続が終了した段階で計画ルートが具体的に示されることなく、その環境影響の調査、予測、評価を行うというものであり、このこと自体、環境影響評価手続の基礎を欠くものである。準備書作成前に、ルートを具体的に関係自治体及び住民に開示し、それを前提とする調査、予測、評価がなされるべきである。そもそも、現行の環境影響評価制度は極めて不十分で問題が多く、本件においては、殊にルートを具体化せずとも環境影響評価手続を進めることができるという問題を露呈している。

また、環境影響評価手続上、掘削工事に伴う発生土については、その仮置き場や発生土受入先における環境影響が、調査、予測及び評価の対象項目とされていない。そのこと自体問題であるが、特に本件延伸計画では、大量に発生する土砂の処理が、周囲の環境に大きな影響を与えることは明

らかなのであるから、鉄道・運輸機構は、後述する発生土に関する環境影響についても調査等の対象としたうえで、発生土を抑制するための具体的方策、発生土の捨て場所や再利用先といった発生土の処理方針について、準備書において明確にすべきである。

(2) 山岳トンネル及び大深度地下工事に伴う残土問題

① 膨大な残土の搬送、適正処分をめぐる問題

ア 本件延伸計画は、全長約 143km のうち約 80%が地下を予定しており、発生土の量について、京都府の環境影響評価専門委員会では、「少なく見積もっても 880 万立方メートルは発生し、甲子園球場に積み上げると 228 mの高さに匹敵する量である」と試算されている。重量では約 1900 万トンとなり、その運搬・移動には 10 トン積みダンプカーで 190 万台となり、その騒音振動の影響は甚大である。また、京都市以北では、谷埋め盛土は避けられず、京都市以南では、遠距離搬送する以外に土捨て場の確保は難しいと考えられるが、そのための道路整備と盛土地確保の計画は明らかにされていない。特に、沢埋め盛土では、土捨て量が莫大なため盛土高さが高くなり、排水設備を充実させても、工事中工事後の、2021 年（令和 3 年）7 月 3 日に発生した熱海土石流災害におけるような土石流発生の危険性は少なくないというべきである。

また、方法書〔大阪府〕によれば、大阪府内の区間は全てトンネル構造となっており、大阪市及びその周辺の都市トンネルは、可能な限り道路等公共用地の下の活用を考慮し、必要に応じて「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」の活用も検討を行うとされている。大阪府域では、まず、淀川水系の寝屋川北部地下河川及び淀川左岸線において大深度地下に上り下りのトンネルを掘削することが予定されている。北陸新幹線に係る大深度地下トンネルを加え、近接した範囲に大深度地下トンネルが並行して掘削されることになるが、その安全性について十分な検討が必要である。大深度地下工事における技術的問題の詳細については後述する。

イ 土砂等による土地の埋立て等について、地方自治体は条例を定め、許可制を導入しているが、京都府、大阪府、京都市は 3000㎡以上を対象とするものである。神奈川県条例及び広島県条例が 2000㎡以上、兵庫県条例及び静岡県条例が 1000㎡以上と、より厳しい面積基準を設けている県もある。

市町村においては、2023 年（令和 5 年）3 月 31 日時点で 376 の条例が制定され、500㎡以上の場合に許可制とする自治体が多数を占めている。政令指定都市では、千葉市が 300㎡以上を、さいたま市、堺市、奈良市、広島市が 500㎡以上を、神戸市が 1000㎡以上（ただし、高さが 1 mを超える場合をも規制する）を許可の基準としている。

ウ 熱海市土石流災害を踏まえ、政府は、2022 年（令和 4 年）5 月 27 日、「宅地造成等規制法の一部を改正する法律（宅地造成及び特定盛土等規制法）」（以下「盛土規制法」という）が公布された（2023 年（令和 5 年）5 月 26 日施行）。同法の主要な改正として、都道府県知事等が、宅地、農地、森林等の土地の用途にかかわらず、盛土等により人家等に被害を及ぼしうる区域

を規制区域として指定し、農地・森林の造成や土石の一時的な堆積も含め、規制区域内で行う盛土等を許可の対象とする、というものがある（同法 26 条）。同法の施行後、都道府県、指定都市及び中核市は、基礎調査を行ったうえで、特定盛土等規制区域を指定することとなり、それに伴い、法の施行条例の制定や既存条例の見直し等が必要となる。例えば、広島県では、もともと県土砂条例により県土全域において 2000㎡以上の盛土等を許可制とし、広島市、三原市及び東広島市では 500㎡以上を、大崎上島町では 1000㎡以上を市町独自条例により許可制としていた。盛土規制法では、盛土等の面積が 500㎡超 3000㎡以下は届出制、3000㎡超は許可制（許可制の範囲は条例で決定）となるところ、広島県では、上記現行の規制状況等に鑑み、従前よりも規制が緩和されることがないように、県内全域（政令市（広島市）、中核市（呉市、福山市）を除く）における 500㎡超の盛土等を許可制に統一する上乗せ条例が 2023 年（令和 5 年）7 月 10 日に制定された。都道府県単位で厳格な面積の上乗せ基準が置かれれば格別であるが、市町村単位で地域の実情に応じた規制が置かれることの重要性は同法施行前と変わらな

い。

エ 北陸新幹線延伸事業のルート候補地上、又は、近傍自治体では、城陽市、八幡市、京田辺市、南丹市、枚方市が 500㎡以上を許可基準とする。他方で、宇治市、向日市、長岡京市、久御山町、大阪市、交野市、寝屋川市、四條畷市、門真市、守口市、豊中市、吹田市は盛土等を規制する条例を置いていない。上述のとおり、京都市は 3000㎡以上を許可基準としているが、たとえば、京都市北部の旧京北地域は山間部であり、3000㎡以上の面積の土砂置き場が確保できる場所は多くない。そのため、土砂埋立て等の受入先を分散されることによって、許可規制の効果が及ばない事態が容易に想定される。よって、土砂埋立における十分な対策が確保されるよう、500㎡または高さ 1 m を超える盛土を許可制とすることが求められる。

② 有害物質の発生対策

また、ルート候補地である桂川・由良川中上流域においては、土壌中に有害物質として土壌汚染対策法において環境基準が定められているヒ素の含有率・溶出量が高いことが国立研究開発法人産業技術総合研究所のデータベース上で示されている。

京都府の環境影響評価専門委員から発生土の取り扱いに関する具体的な事業計画の必要性と、その計画が周辺環境に及ぼす影響についての調査、予測及び評価の必要性を指摘されており、京都府自身も、発生土処理について上述の通り懸念を表明し、鉄道・運輸機構に対し、前記のとおり対処を求めているが、大阪府下の吹田市、枚方市、摂津市、交野市からも地下工事に伴う影響について懸念が表明されている。例えば、吹田市長は、「特に吹田市南吹田 2 丁目周辺地域においては、有機塩素化合物による土壌・地下水汚染が確認されているため、掘削等を行う場合は、関係部局と協議し、万全の配慮を行うこと」との意見を述べている。

しかし、鉄道・運輸機構は、方法書で、建設発生土について、「環境影響については、方法書以降の手続で検討する」とし、同事業内での再利用や他の公共事業での有効利用で「適切な処理

を図る」としているのみであり、具体的な事業や用地は明記されていない。そのため、少なくとも準備書においては、要対策土も含めた建設発生土の発生量や具体的な処理方針について明記すべきである。

③ 大深度地下工事の技術的困難性（山岳トンネル・都市トンネル）

京都市以北では、大部分が山岳トンネルとなり、京都市以南では大深度地下法を適用した都市型のシールドトンネル³となると思われる。

京都市北部から福井県までの間は、わが国有数の活断層集中地域である。山岳トンネルは、土被りが数百メートルを超えるような場合、切羽⁴での岩盤の「山はね」⁵が生じる問題がある。また、土被り厚さに関わりなく、断層破砕帯通過時には、山体に賦存している地下水の流出が問題となることから、トンネルの掘削のために水を抜かなければならないところ、地下水の流出は自然環境に非可逆の変化をもたらすことも知られている。「人里の下にトンネルは掘ってはならない」というのは、丹那トンネルの経験⁶以来、鉄道土木の鉄則とされている。しかし、本件ではいまだ具体的なルートすら明らかにされていない。

他方で、京都市以南の平坦地の都市域では、大深度地下法に基づく都市シールドトンネルが考えられている。大深度地下法は40 m以深であれば、地表の住宅地、その他都市施設に影響がないことを前提としたものであるが、2020年（令和2年）10月の東京外環道調布地域での陥没事故以来、それは神話であったことが明らかになった。東京外環道の工事中の地盤震動と陥没事故は、①固結がやや進みかけている固いが脆い洪積砂層を対象に、②砂質地山を支えることが難しい気泡の「塑性流動化剤」を用いて、③大口径トンネルのため、推力が圧倒的に不足してしまうシールドマシンによって地山を緩ませながら掘削を続けたことがその原因とみられており、同所の工事は事故以来、中断したままである。2023年（令和5年）8月2日から陥没事故現場周辺で、大規模地盤改修工事が行われている。閑静な住宅地が家屋解体をはじめ街が全面的に取り壊され、騒音と振動が止むことのない広域の危険な工事現場に変容していることに留意すべきである。

したがって、本件延伸計画における大深度地下工事も、現実的に技術的困難性を有していると考えられる以上、その困難性が解消されないまま進められるべきではない。

④ 予防原則の観点から対応が必要であること

以上の通り、本件延伸計画は、その実施によって環境に深刻かつ不可逆的な被害を生じさせる

3 発進場所に立坑を掘り、そこからシールドマシンという掘削機で地中に横穴を掘り進む方法をシールド工法といい、それによって築造されたトンネルをシールドトンネルという。

4 シールドマシン先端の地山の掘削面、または掘削場所のこと。

5 地下深部の坑道や採掘切羽で、周辺の岩盤が急激に破壊して、破片が飛散する現象のこと。山はねはトンネル掘削の際にも生ずるが、現在のところ、予知は困難である。

6 東海道線丹那トンネル（延長7.8km。1918年（大正7年）に掘削開始）はいくつもの破砕帯に遭遇し、大量の湧水に見舞われ、数えきれない水抜き迂回坑が必要となった。総延長はいまだ十分に分かっていないほど掘削された。そのため、トンネル建設前は、丹那盆地（丹那トンネルを抱える山体）は豊かな米作田園地帯であったが、トンネル掘削後は地下水低下により、地表には草しか生えず、米作はできなくなった。

おそれがある。そのため、科学的に不確実性がある場合であっても予防的な措置として影響や被害の発生を未然に防ぐべきであるという予防原則の観点からも、慎重な対応が必要である。

(3) 経済合理性からも問題を抱えていること

本件延伸計画は、他にも多くの課題を抱えている。なかでも、経済性の懸念は、人口減少に向かう日本経済において、看過しえない問題である。

この点、環境影響評価手続を経た後、事業者は、工事実施計画を作成し、国土交通大臣の認可を受けなければならない（全幹法第 9 条 1 項）、その認可後に建設工事は着工される所、国土交通省では、「整備新幹線の整備に関する基本方針」（2009 年（平成 21 年）12 月 24 日開催「整備新幹線問題検討会議」決定）に基づき、未着工の区間（本件延伸計画に係る区間も含まれる）について、基本的な 5 つの条件を満たしていることを確認した上で、着工することとされている。その条件の 1 つが「投資効果」であり、「公的な資金による社会資本の整備であることから、時間短縮効果等の投資効果を有するものであること」とされる。そのため、費用便益比が 1.0 を上回る必要がある。

本件延伸計画は、もともと、2016 年（平成 28 年）に需要を過大に見積もり、費用便益比を 1.1 としたものであるが、以下に述べる他地域の新幹線事業において工事費の増額が相次いでいることに鑑みて、本件においても費用便益比が 1.0 を割る可能性は極めて高いと考えられる。

リニア新幹線計画の品川・名古屋間の工事費用については、当初試算の 5 兆 5400 億円から、2021 年（令和 3 年）の試算では 1 兆 5000 億円上回る 7 兆 400 億円に達しており、さらに拡大が予想される。また、北陸新幹線の敦賀までの延伸工事においても、2012 年（平成 24 年）の当初事業認可時には総工費 1 兆 1600 億円とされていたが、工事実施計画の変更が繰り返され、2020 年（令和 2 年）度末では総工費 1 兆 6779 億円となり、当初予定の 1.4 倍を超えている。北海道新幹線でも、新函館北斗－札幌間の総距離 212km の 8 割がトンネル区間であり、予定する 2030 年（令和 12 年）度末開業が危ぶまれている。その原因の一つが、札幌と小樽を結ぶ約 26km の長大なトンネルである「札幌トンネル」箇所、ヒ素等の有害物質による汚染残土が出現したこと

にある。2023 年（令和 5 年）3 月 31 日には、事業費が 1 兆 2386 億円から 2 兆 3159 億円に増額変更され、同区間延伸の費用便益比が 2018 年（平成 30 年）時点の 1.1 から 0.9 に低下したと発表された。その主な原因は、トンネル工事で発生する土砂の受入地確保の難航や資材価格の高騰、人件費の増加とされる。

このように、費用便益比が 1.0 を下回るとすれば、この投資効果の条件を満たさない以上、工事実施計画も認可されるべきではない。

全幹法では、整備新幹線の建設費は、国、地方公共団体及び JR が負担することとされており、地理的な通過路線距離に比例した地元都道府県の負担が求められている。そのため、実質的な受益が少ないにもかかわらず、通過する距離が長い沿線の地方自治体に不合理で加重的な負担を強いることになり、自治体財政に多大の悪影響を及ぼすことも懸念される。

3 結論

以上のとおり、本件延伸計画は多くの環境への影響や住民の生活環境への危険をもたらすものであるとともに、環境影響評価の前提となるルートが具体化していないことに加え、経済合理性に重大な懸念を有し、着工にあたっての基本的な条件の充足性に重大な疑義がある。

よって、鉄道・運輸機構は、敦賀から大阪への本件延伸計画を根本的に見直し、延伸事業自体を実施しないことも含めた複数案を再検討すべきである。また、国土交通省もこれらの問題が解消されるまで、工事实施計画の認可をせず、本件延伸計画を慎重に再検討すべきである。なお、元々検討されていた米原ルートへの変更は経済的合理性の観点からはあり得るかもしれないが、小浜・米原間の環境影響評価がなされておらず環境上不適切な可能性や必要性の疑問がある。

京都府知事及び大阪府知事は、提出が予定されている準備書に対し、自ら及び関連市町からの意見を踏まえ、残存する問題点については、評価書において修正が必要である旨の意見を述べるべきである。その後に提出が予定されている評価書に対して、環境大臣及び国土交通大臣は、残存する問題点について、さらに修正が必要である旨の意見を述べるべきである。

また、近畿圏内の各地方公共団体においては、本件延伸計画の工事に伴い発生する大量の発生土につき、保管、埋立て等の懸念を回避できるよう、500㎡を超える面積または高さ 1 m を超える堆積の場合には事前に許可を要するものとする許可制を条例として整備することが必要である。

以 上