

## 北陸新幹線京都延伸計画について、私たちが考える7つの問題点

私たち「北陸新幹線京都延伸計画の環境アセスメントの一旦停止を求める会」は、同計画について、以下、大きな問題があると考えています。

### ＜私たちが考える7つの問題点＞

同計画は、福井県から京都、新大阪まで、殆どをトンネル（118 km）で貫く世界でも例がないほどの地下トンネル路線です。

- 掘削で出る残土や建設汚泥は880万立方メートル以上、10t積みダンプカーで160万台以上と言われ、熱海で捨てられ崩落事故を起こした残土捨て場の118カ所以上です。これを処分する具体的方針を鉄道運輸機構は持っておらず、熱海で発生したように、掘削土砂の発生は大きな問題を引き起こします。
- コース上で、掘削土砂に重金属のヒ素が含まれている可能性の高い場所がすでに明らかになっています。京北などでは環境基準の数十倍から100倍近くという猛烈に汚染された土・建設汚泥が出てくる危険性があります。
- 京都の環境と文化、くらしの土台をなす鴨川や由良川、桂川の水、京都の地下水が大丈夫か？その心配はまったく解けていません。京都は水盆と言われる水の豊かな都です。南部もかつては巨椋池が広く広がる水の豊かなエリアです。トンネルは水を嫌うと言われます。工事にあって、またその後のトンネルの保持のため地下の水を抜き続けるようなことになれば、上部の畑や森林が乾燥化し、地下水の水涸れを引き起こすこととなります。それは、千年の都、京都にとって、取り返しのつかない被害を発生させることとなります。
- このルートはどこを通っても京都の活断層を通過します。花折断層など大きな断層も含め、どれかを必ず通過します。断層を切断するルートは、大地震が起きた場合に断絶の危険もあります。そもそも地下トンネルばかりの新幹線は、巨大地震の際の安全性は保障されていません。計画の確立にあたって、それが議論もされていないのが実態です。
- 東京都調布市のような陥没事故の危険もあります。「しっかりした地盤の下だから、許可なく工事をしてもいい」というのが同法の建付けですが、実際は調布でも緩い地盤の下で、地盤を確認することもなくトンネル工事が行なわれ、大事故が起きました。現在、そのエリアについては工事差し止めの仮処分決定がなされ、工事中止となっています。それを許している「大深度地下利用法」という法律の「適用」が予定されています。
- 2兆1千億円という莫大な建設費は京都にとって大問題です。この金額で収まる保証はありません。この負担の大部分は国民の税金となります。今回JR西日本は、鉄道を作ったり保持するのではなく、できた鉄道を借りるだけ、借り賃はJR西日本がこの路線で儲かった分に相応しく払ったらいという風になっています。莫大な建設費がさらに増えるだろうことは明らかです。京都府だけでも数千億円規模の負担など、耐えられません。
- 並行在来線問題です。並行在来線とは「新幹線が完成後、JRが営業面から経営判断して切り離す路線」と定義されています。北陸新幹線・京都延伸をきっかけに、山陰線や湖西線などの在来線が縮小されることになれば、地域の衰退を招くのは必至です。現在、北陸に行くにはサンダーバードなどがあり、その充実こそ求められています。新幹線の京都延伸を口実に、その縮小などは問題外と考えます。

2022年5月10日 北陸新幹線・京都延伸計画の環境アセスメントの一旦停止を求める会