

国土交通省詳細ルート公表

「北陸新幹線延伸計画」 建設費・環境問題に続き 巨椋干拓地に車両基地建設予定



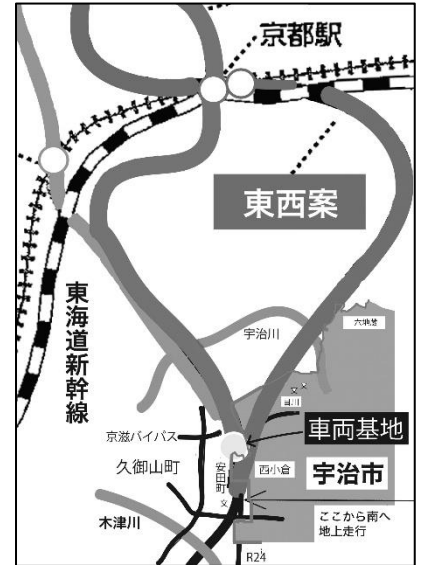
国土交通省は8月7日に開催された与党の北陸新幹線敦賀―新大阪間整備準備委員会で詳細駅位置やルート案などを示しました。

事業費試算は2017年当初の2.5倍、工期は最長28年

国土交通省の資料では、右下の表のように物価上昇を見込むと最大で5.3兆円を超える事業費が必要と示しました。これは国土交通省が17年に示した大阪延伸費用の2.1兆円から2倍以上の金額となります。

右表の①③案では大深度地下50mに新駅をつくる難工事が行われることが費用拡大の大きな原因となっています。②案では地下20mのところに新駅をつくるため大規模な用地取得が必要になり、費用が他の2案より多くなっています。

工期は国土交通省の当初見込みでは15年としていましたが、①③案では難工事のため工期は長く、①案では28年。③案では26年となっています。



延伸ルート案

発生残土や災害時など問題山積

「延伸計画」は、80%がトンネルとなり、発生残土は880万㎡にもなります。また残土にはヒ素など猛毒の重金属が含まれ、鉄道運輸機構もヒ素など「対策土の含有率は30%」と認めていますが、発生見込み量や処理方針も示されていません。トンネルの終点が右地図の通り久御山ジャンクション東側であれば、周辺への影響も十分に考えられます。

また右の地図の通り、車両基地予定地は久御山ジャンクションの東、旧巨椋池地域で、宇治市の『宇治川・木津川洪水浸水想定区域図及び土砂災害（特別）警戒』では、5mを超える浸水地域となっています。

国土交通省は、大深度地下トンネルについてシールドトンネルで建設するので「地下水への影響は発生しない」としていますが、その根拠はありません。シールド工法で行われたトンネル工事で、東京の調布市では道路の陥没工事などが起こっています。リニア新幹線工事でも岐阜県で水枯れが起こっています。

北陸新幹線延伸計画、新3駅の比較

	①東西案	②南北案	③桂川案
工期	28年	20年	26年
事業費	3.7兆円	3.9兆円	3.4兆円
将来の物価上昇を見込む事業費	5.3兆円	5.2兆円	4.8兆円

※国土交通省資料より作成

「延伸計画」は中止を

「延伸計画」は莫大な費用が掛かり、長い期間もかかります。また、発生残土や地下水の問題、災害時対策など様々な問題が噴出しています。多くの税金を投入する「延伸計画」よりも市民の生活・生業を守る政策を行うべきです。

「延伸計画」は中止するべきです。

日本共産党
宇治市会議員団

議員団だより 2024年9月1日号
宇治市宇治琵琶33 宇治市役所内
TEL：0774-22-3141(内線2817)
FAX：0774-24-7884

共産党議員団へ
ご意見・ご相談

