

景色が見えない 新幹線

～8割が地下って大丈夫?～

経済効果は
どれほど
見込めるの?

トンネル残土の
搬送や、
土砂災害の
リスクは?

大深度地下工事
での陥没や、
地下水の
影響は…?

2022.11.26(土)
13:30~16:30

参加費
無料

プログラム

- 1 北陸新幹線延伸計画の諸問題 長野宇規
(神戸大学准教授)
- 2 計画の法的問題点・
アセスメント手続の重要性 森田浩輔
(京都弁護士会・弁護士)
- 3 大深度地下工事と陥没事故、
山岳トンネルの問題 浅岡頭
(名古屋大学名誉教授)
- 4 北陸新幹線延伸計画の
経済的合理性 只友景士
(龍谷大学政策学部教授)
- 5 各地域からの報告

会場 京都弁護士会地階大ホール
定員 70名

オンライン同時開催

事前申込みは不要です。

右記QRコードまたは
下記URLよりご入室ください。



<https://us06web.zoom.us/j/82761749594>

景色が見えない新幹線

～8割が地下って大丈夫？～

北陸新幹線延伸計画とは

現在、独立行政法人鉄道・運輸機構によって北陸新幹線延伸計画（敦賀～京都～新大阪）の環境アセスメントが行われており、早ければ年度内にも、準備書が提出される予定です。

延伸計画は、芦生の森やかやぶきの里（南丹市）を含む京都丹波高原国定公園や京都市内、京田辺市などの住宅地を縦断するため、約8割が地下トンネルという、これまで例をみない「地下」新幹線の計画です。

「地下」新幹線計画の問題

01 残土に係る諸問題

8割が地下トンネルであり、880万 m^3 （推定）ものヒ素を含む膨大な量の土砂が搬出されることとなります。しかしながら、残土処分場は確保されておらず、熱海市の盛り土崩落事件（5月）は記憶に新しい人災です。搬送に係る交通災害も懸念されます。

02 地下水問題

京都盆地の地下には巨大な地下水脈があり、酒造り、菓子作り、伝統地場産業、飲料水など京都の生活・産業は水と強く結びついています。地下工事で地下水の枯渇や汚濁などが懸念されます。また、山岳トンネルでも、湧水問題が想定されます。

03 大深度地下工事による陥没事故も

京都市内など市街地は、大深度地下を通る計画です。東京の外環道工事では、調布市で気泡シールド工法による陥没事故（2020年10月）が発生しています。

04 経済効果よりも経済負担

計画段階での工事費は2兆円を超えていますが、その便益は少なく、計画段階での便益／費用（B/C）試算でも、1.1という低い数値です。金沢～敦賀間でも、当初計画から大幅に増大しました。1.0を大幅に下回ることは確実で、京都府や京都市にも重い財政負担があります。

みんなで考えましょう！

南丹市美山町やかやぶきの里では、地域ぐるみの反対決議がなされています。京都弁護士会も2022年3月に延伸計画の中止・ルートの変更も含め、再検討を求める意見書を提出しました。問題をみなさまとともに検証し、北陸新幹線延伸計画の再検討に向けて、一緒に考えていきましょう。

お問い合わせはこちらまで

075-231-2337

（受付時間：月～金 9:15～12:00、13:00～16:30）



京都弁護士会

KYOTO BAR ASSOCIATION

〒604-0971 京都市中京区富小路通丸太町下ル
<https://www.kyotoben.or.jp/>