

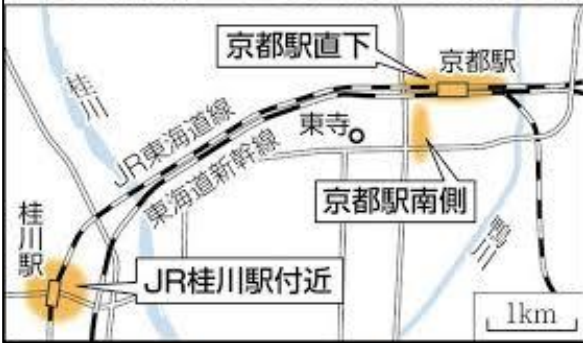
NMO OfficeLetter

北陸新幹線京都市縦断案に松井市長懸念表明

京都市の松井市長は、京都市内を縦断する北陸新幹線の敦賀から新大阪延伸計画に関して、慎重な姿勢で判断すると表明した。市長就任以来、具体的に縦断案に晴正式に懸念を表明したのは初めて。過日、与党の整備委員会で京都駅の位置などルートと駅に関する3つの案が発表された。松井市長は、この3案に対し地下水や財政負担の面で強い懸念を示し、実質反対の立場を表明



北陸新幹線の京都駅新駅の候補地3案



したことになる。

＜解説＞8月7日に開催された与党の整備委員会の会合で、敦賀から新大阪までの建設費が当初想定約2兆円から約5兆円以上と2倍以上に膨らむとの試算が提示された。また、京都駅の位置に関しても、東側に新設する案、南側に新設する案、JR桂川駅に新設する案の3つの案が示された。いずれの案も、京都市内を深い地下をトンネルで縦断することになり、地下水への影響は避けられないとの懸念を表明した。特に、地下水への影響に関しては、過去に阪急の地下

工事、地下鉄の工事、京阪の地下工事のいずれの工事でも、何らかの影響が出たとなっている。特に、京都市内には老舗の和菓子店や京料理の店が多く、そのほとんどが地下水を利用している。水源が変化すると製品や料理への影響は避けられない。事前に調査を重ねても、実際には工事をしてみないとわからないことが多い。また、大深度を掘るので残土処理の問題も大きい。新小浜駅から、美山地区を通り右京区方面から京都駅を通り、松井山手に抜けるルートについて、京



都市内にどのような影響が出るのか予想が難しい。費用の高騰もさらに試算より高まる可能性がある。多額の地元負担のツケを将来に残すことになり、市長は市民の生活を守る立場から、強い懸念を表明した。今後、政府や与党との折衝の場が設けられるだろうが、地元の有力市長の反対態度は、延伸計画に大きな影響を及ぼすだろう。東海道新幹線の代替ルートという国策としての位置づけは理解できるものの、これほどの費用負担と地元への悪影響を見過ごすわけにはいかないというのが本音だろう。白紙に戻って、原点から検討しなおす勇気が必要ではなからうか。まして、実現には相当の時間がかかると言われている。再度計画の見直しが必要ではないか。