

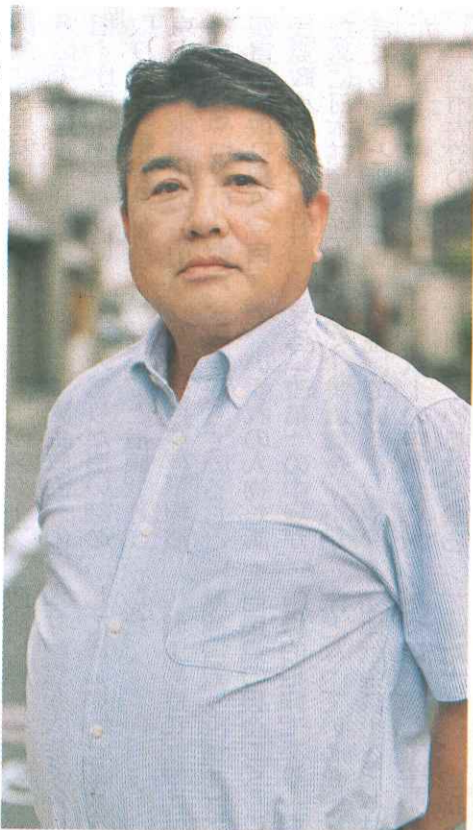
週刊 京都民報

2024年
9月1日

第3140号

株京都民報社 発行所 〒604-0003 京都市中京区衣通夷川上ル吉田ビル ☎075(256)0901 075(223)2033 kyoto-minpo@nifty.com 京都民報Web www.kyoto-minpo.net

きむら・まこと 1960年、京都市生まれ。京都大学大学院工学研究科教授を歴任し、22年に退職。専門は、地盤工学、基礎工学、新工法・新技術開発、国際技術協力。現在、京都大学名誉教授、ポンドエンジニアリング株式会社専務取締役、開発途上国の道路整備などを支援するNPO法人「道普請人」(みちぶしんびと)理事長。



北陸新幹線延伸計画

インタビュー

鉄道運輸機構に長年「助言」
京都大学名誉教授

木村 亮さん

「桂川ルート」で
「地上駅」が持論

私は、あくまで土木工学者として延伸を推進する立場ですが、三つのルート案については、費用と時間がかかりすぎるという点で反対です。そして建設するのであれば、「桂川ルート」上で駅部周辺は「地上」を通すべきというのが持論です。

8月7日に国土交通省鉄道局と鉄道・運輸機構の連名で、延伸計画の京都府内3ルート案が示されました

計画案で、費用は最大5・3兆円とされていますが、将来的にはもっと膨れ上がる恐れがあります。

計画案で、費用は最大5・3兆円とされていますが、将来的にはもっと膨れ上がる恐れがあります。

東西・南北案
いびつすぎる

京都府内では、地下水を引き込まない「シールドトンネル」として、私も土木工学者として、シールド工法

工期も早くできます。住宅地が多く、用地買収が必要で、地権者には立ち退きなどをお願いする必要があります。

計画に反対の音が広がるなか、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム(PT)などは今年中にルートを選定し、25年度末までの着工を目指すとしています。

与党・国土省が矢面に立つべき

延伸推進の立場だが、3ルート案は費用・時間がかかり過ぎる。住民に賛否問い、「必要ない」となれば、中止もやむを得ない

28年という案が出ていますが、これも30年以上に延びる恐れがある。北海道新幹線など各地の整備新幹線工事でも、費用面でもトンネルから排出される

3ルート案のうち、東西案と南北案は、京都駅を通るために極めていびつな形をしています。南北案はまるで「へそ」のようなルートで、東西案は大阪に行くのに東京方面を向

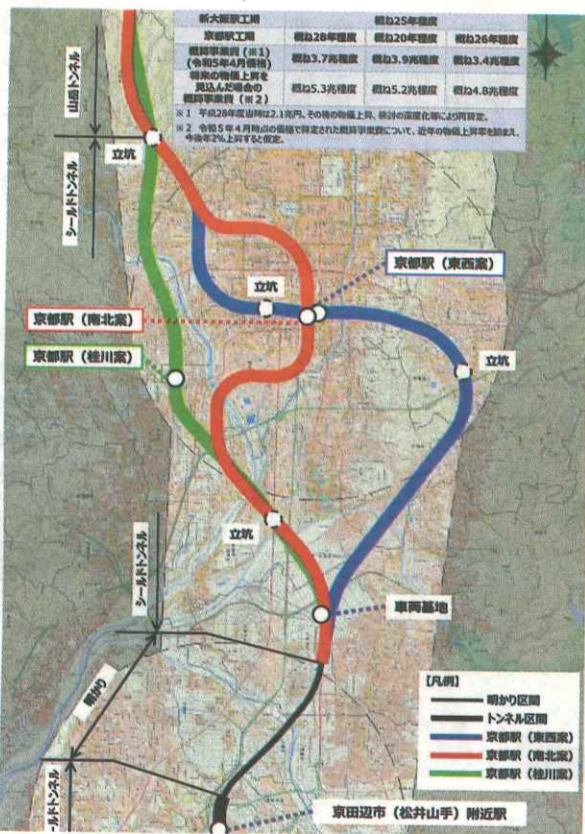
そこで私が薦めるのは「桂川ルート」の駅部は地上化です。線路も大深度地下ではなく高架化し、駅も今の桂川駅に平面接続すれば接続時間も極端に早まれます。地下を掘らなければ、工事費も安くなり

地買収費用などを含めても、地下案と比べると、費用も安く、工期も10数年で完成すると考えています。

また、真っ暗な地下ばかり走る新幹線で、「京都へ来た」と実感できるのか。車窓が見えない新幹線には魅力がありません。

問題は、市民からの批判が多いこの延伸事業を誰が進めているのか、責任の所在が分かっていないことです。この間のアセスに關する住民説明会では、鉄道建設の事業主体である鉄道・運輸機構が前面に出て、市民から批判されています。

私は「桂川ルート」の地上案を議題に乗せたうえで、政治家や政府が責任を持って、市民に賛否を問うべきだと考えます。住民投票などもその選択肢になると思います。きちんと政治家や政府が延伸のメリットを示し、それでも府民が「必要ない」と判断するのであれば中止もやむを得ないと思います。



北陸新幹線延伸計画での新駅3案の詳細

	東西案	南北案	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んだ場合の事業費	5.3兆円	5.2兆円	4.8兆円
地下深度	50m	20m	50m
在来線京都駅への乗り換え時間	11分	13分	19分

*国土省の資料より作成。いずれも概算値。将来の物価上昇は今年度2%上昇を想定

- 新幹線より山陰線充実を ... **3**
- 石綿被害「一人でも多く救済を」 ... **6**
- なんでうちらが離婚せなあかんの? ... **8**