

# 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間) 建設工事に町民皆さまのご理解ご協力をお願いします!

北海道新幹線については、2016年3月に新青森〜新函館北斗間が開通し、現在は新函館北斗〜札幌までの建設工事が進められています。

八雲町においても町内を南北に約46km縦断する形で新幹線が走ることになり、また、春日地区には新幹線の駅が設置されることが決まっています、2030年度の開業に向けて新幹線建設工事が本格的に行われていますので、今回は、それらの状況についてお知らせします。

## 【建設工事の状況】 ◆新幹線トンネル工事

八雲町内においては、計6本のトンネルが建設される予定で、すでに全てのトンネル工事が発注されています。そのうち、立岩トンネルと野田追トンネルで本坑の掘削が始まっていて、掘削の進捗よく状況は、6月末現在でトンネル全長41kmに対して7.2km(18%)となっています。

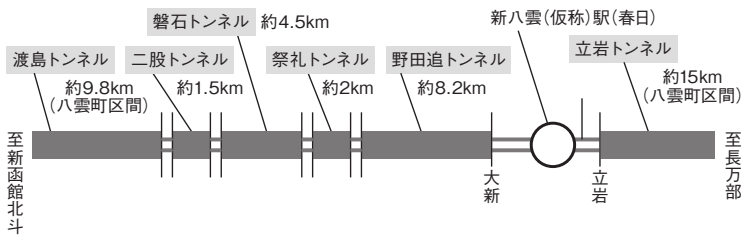


(資料提供 JR北海道)



(資料提供 鉄道・運輸機構)

### 北海道新幹線八雲町内工事区間概要図



## ◆新幹線明かり区間工事

新幹線明かり区間とは、新函館北斗側の野田追トンネルの出口(大新)から、長万部側の立岩トンネルの入口(立岩)までの、新幹線が地上部を走る約5.5kmの区間です。この区間においては、高架橋や橋りょう、また、新八雲(仮称)駅の駅舎が建設されます。

明かり区間の工事概要と今後の進め方については、昨年度末に地区住民および地権者を対象とした説明会を開催し、今年度からは用地の測量や用地買収が始まり、2年後の令和3年頃から工事に着手する予定となっています。

## 【トンネル掘削土(硬い岩石)の取扱いについて】 ◆トンネル掘削土の取扱いについて

トンネル掘削土(硬い岩石)は土壌汚染対策法の適用対象ではありませんが、風雨にさらされることによって、掘削土受入地周辺の土壌や地下水汚染を生じさせる可能性があります。ことから、新幹線工事の建設主体である鉄道・運輸機構では、より安全で安心できる工事を行うため、国が定めたマニュアルに基づき、対応策を検討することとしています。

## ◆対策土と無対策土

トンネル掘削土の一部にはもともと自然の岩石や土に含まれている自然由来の重金属等(注1)が含まれているものがあり、土壌汚染対策法に規定されている基準等(注2)を超える掘削土を「対策土」と呼び、それ以外の掘削土を「無対策土」と呼んでいます。

## ◆対策土の受入について

トンネルを掘って出てきた土は、どこかで受入しなければなりません。「対策土」については、受入に対する関係者の懸念などから、受入地がなかなか決まらない一方で、トンネル掘削は日に日に進んでいくため、現在、対策土はトンネル工事現場の横に一時的に仮置きされている状況にあります。

八雲町内における計6本のトンネルから出現が予想されている対策土は約200万m<sup>3</sup>(注3)で、そのうち受入地が決まっているのは約50万m<sup>3</sup>・約1/4と、まだまだ不足しており、このまま受入地が決まらなければ、トンネル掘削を中止しなければならぬことも考えられることから、早急に受入地の確保が必要な状況となっています。

まらない理由の一つとして、対策土について「重金属」や「ひ素」といった言葉や表現により、多くの方がマイナスのイメージを持たれていることが挙げられますが、この自然由来重金属等もともと自然界に存在するもので、「適切な対処をすれば安全に対応できる」ということを皆さまにご理解いただかなければ、この問題はいつまでも解決していかないと思っています。

この対策土については、鉄道・運輸機構が法令等に基づき、周りの自然環境に影響を与えないよう十分な対策(注4)を講じ、責任をもって適切に受入することになっています。

対策工については、対策土の性状や受入地の地質および地下水等の状況に応じて選定され、周辺住民や関係者の皆さまに説明してご理解を得たうえで確定します。

また、受入地においては、鉄道・運輸機構が周辺の地下水等の水質検査を定期的に行い、受入による影響の有無を確認し、受入完了後につきましても、水質に異常がないことを一定期間確認できるまで監視を行います。