



図2. 対策土の受入場所



図1. トンネル位置図

受入についての理解を求めていくこととしています。町としても受入地の全量確保に向けて、引き続き鉄道・運輸機構へ協力してまいりますので、ご理解ご協力のほどよろしくお願ひします。

〔注1〕

札幌ドームの容積は約158万m<sup>3</sup>なので、町内から出現する掘削土量(400万m<sup>3</sup>)は、札幌ドーム約2.5杯分に相当します。

〔注2〕

トンネル掘削土の一部にはもともと自然由来の岩石や土に含まれている自然由来の重金属等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。

〔注3〕

工事の状況などによりさらに受入が必要となる場合も考えられます。

並行在来線について

◆並行在来線とは？

新幹線と並行する形で、運行することになる在来線鉄道を並行在来線といい、現在、町内を走っている鉄道も並行在来線です。

北海道新幹線が札幌まで開業したとき、新幹線に加えて並行在来線を経営することは、営業主体であるJR北海道にとって過度な負担となる場合があるため、札幌開業時にはJR函館線(函館〜小樽間)は経営分離されることとなっており、この経営分離については、全ての沿線自治体が同意済みです(経営分離の同意が新幹線工事着工の条件とされています)。

◆並行在来線はどうなるの？

新幹線の開業後、JR北海道では、並行在来線の経営を行いませんので、例えば、第三セクターと呼ばれる国・自治体と民間企業の共同出資事業体が経営したり、列車の運行をやめてバス転換にしたりとさまざまな方法が考えられますが、いずれにせよ、地元負担が出てきますので、慎重に検討していく必要があります。

町として地域の足を確保しなければならぬことは当然ですが、並行在来線存続に伴う過大な財政負担は難しいと考えています。存続した場合、需要や収支がどのようになり、町の負担がどのくらいになるかなど、総合的に判断する必要があります。現在、北海道や沿線自治体と協議を進めています。今後、進ちよくに合せて皆さまにお知らせしていきます。

おわりに

2030年度の新函館北斗〜札幌間の開業に向け、これからも町民皆さまのご理解ご協力をいただきながら進めていきますので、よろしくお願ひします。

【問い合わせ先】

新幹線推進室推進係  
0137-62-2300

初心者歓迎！津軽伝統芸能を学びませんか。  
津軽三味線 津軽手踊り  
生徒募集中！  
八雲町春日稽古場  
090-7513-3881