



北海道新幹線ニュース

2017.4発行

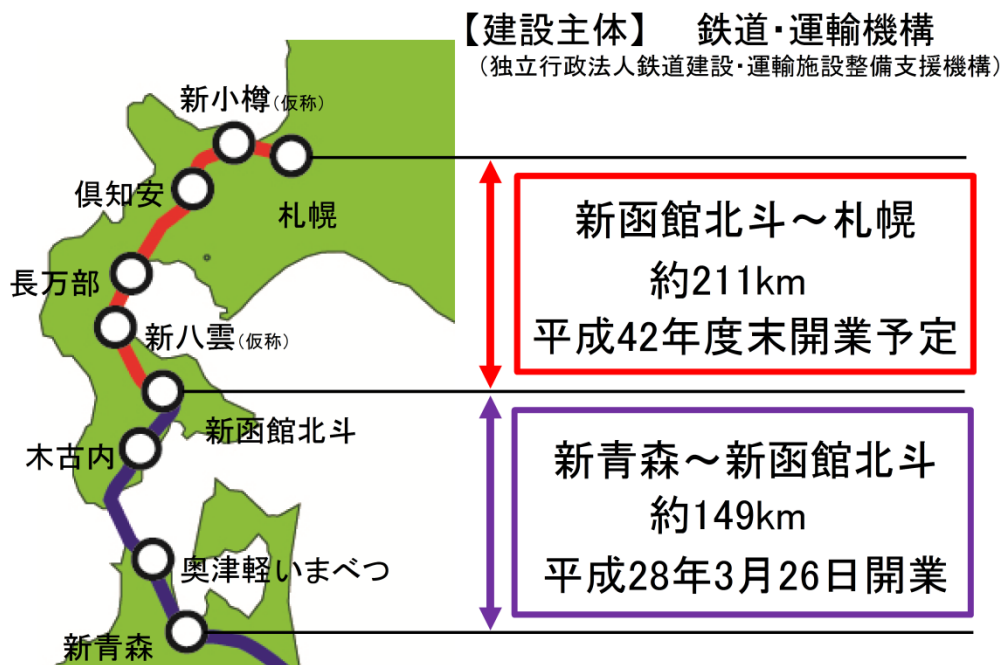
平成 29 年 2 月 22 日（水曜日）から 3 月 5 日（日曜日）にかけて、中央区、西区、手稲区の新幹線沿線地域の住民の皆様へ「北海道新幹線札幌市内地下ルート検討状況に関する住民説明会（主催：札幌市）」を開催させていただきました。

今回は、説明会における説明内容および質疑の概略について、お知らせいたします。

住民説明会における説明内容（抜粋）

(1) 北海道新幹線建設事業の概要

【ルート】



【事業費】

○北海道新幹線(新函館北斗～札幌間)事業費 1兆 6,700億円

(H23.12 国土交通省試算)

うち、札幌市域内事業費

2,100億円

(H25 北海道試算)

貸付料	国負担(2/3)	地方負担(1/3)	
	公共事業関係費	都道府県負担	市町村負担

※札幌市域内事業費のうち、札幌市負担額 約350億円

(=2,100億円×1/3[地方負担割合]×1/2[札幌市負担割合])

【現在検討中の地下ルート】

現行(高架)ルート	検討中(地下)のルート
小樽市・札幌市界	
<手稲トンネル>	<手稲トンネル>
手稲区西宮の沢付近	
<高架橋>※1	<市内地下トンネル>※2
J R 桑園駅付近	
<高架橋>	<高架橋>
J R 札幌駅	
<高架橋>	<高架橋>
札幌車両基地	

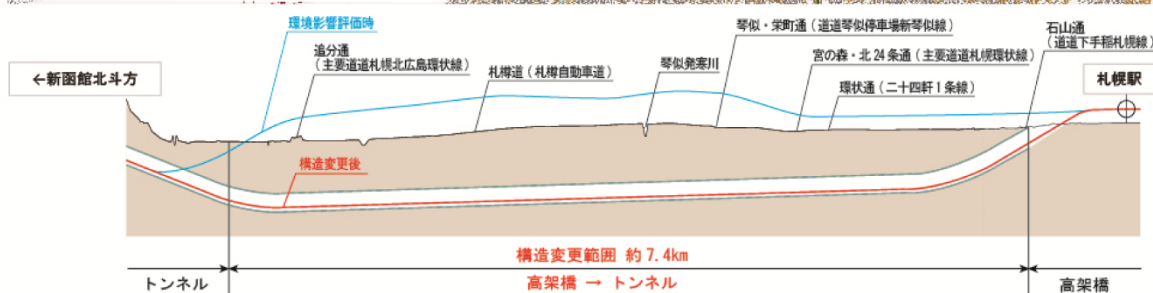
※1 西区発寒付近から中央区北3条東11丁目までJR函館本線南側を並走

※2 西宮の沢からJR函館本線と交差し同本線の北側(鉄工団地通)を並走、琴似・桑園間でJR函館本線と交差し、同東側では同本線南側を並走

平面図



縦断面図



※鉄道・運輸機構公表の「北海道新幹線の札幌市街地の構造変更に伴う環境への影響について」をもとに札幌市で独自作成
※平成28年12月時点のものです、トンネルの出入口を含め地下ルートとすることが確定しているものではありません。

(2) 検討中の地下ルートに対する札幌市の考え方

- 平成 28 年 12 月、鉄道・運輸機構より地下ルートを想定した環境影響調査結果が公表され、地下ルートの概略が判明しました。
- 今回概略が明らかとなった地下ルートについては、札幌市がこれまで鉄道・運輸機構に要請してきた、「沿線地域住民の皆様の生活環境への影響を極力少なくする」という趣旨に沿ったものであると考えております。
- 一方で、事業費等については鉄道・運輸機構において検討中とのことであるため、可能な限りのコスト縮減によって、構造変更による事業費増大を回避するよう、鉄道・運輸機構に対し引き続き要望していきたいと考えております。
- 今後も沿線地域住民の皆様に丁寧な情報提供を行うよう、鉄道・運輸機構に要望していきます。
- 札幌市としても北海道新幹線建設事業へのご理解、ご協力が得られるよう沿線地域住民の皆様に丁寧に対応してまいります。

(3) 用地取得

【用地取得（札幌市域内での想定）】

○地表部及び開削による工事区間 ⇒ 用地買収

- ・鉄道構造物の設置に必要となる土地を譲っていただくことになります。
- ・また家屋等の移転が生じる場合もあります。

○地下トンネルによる工事区間 ⇒ 区分地上権設定

- ・土地の地下で、トンネル構造物の上下左右に一定の範囲を定め、その部分を永続的に使用する権利（区分地上権）を設定させていただきます。
- ・その場合、地上に生じる土地利用制限等の度合いに応じた補償が行われる場合があります。なお、トンネル上の土地利用制限等は、地質の状況、トンネルの深さ、構造等によって、その程度が変わります。
- ・区分地上権設定後も、建物などの敷地として引き続き土地を所有していただき、また建物等を移転していただく必要もありません。

【トンネル設置による一般的な土地利用制限の例】

一般的にトンネル設置によって、区分地上権設定により土地の利用が制限される例としては以下のものがあります。

○地下利用の制限

区分地上権が設定されている土地の範囲では、鉄道構造物（トンネル等）の維持、保全及び列車運行に支障、又は危険をおよぼすおそれのある工作物等（例：建物・擁壁・電柱など）の設置、掘削又は土地の形質の変更を制限

○荷重の制限

鉄道構造物に対してかかってくる工作物等の荷重を一定以下とする制限

各区での住民説明会における質疑の主な内容

説明会では、たくさんの貴重なご意見、ご質問をいただき、本当にありがとうございました。いただいたご意見、ご質問の中から、主な項目について、抜粋・要約してご紹介させていただきます。

[事業費に関すること]

Q 市街地が地下ルートになった場合、事業費は現認可の総額 1 兆 6,700 億円（札幌市域内の試算額 2,100 億円）から増えるのか。

A 市街地が地下ルートになった場合の事業費については、現在、鉄道・運輸機構で検討中です。札幌市としては、引き続き、コスト増大を回避するよう、鉄道・運輸機構に対し要望を行っていきます。

Q トンネルを掘るシールド工事は工事費が高いと思うが、コスト次第で、現認可（高架）のままとなる可能性があるのか。

A 地下ルートになった場合、工事費（シールド工事費）は高くなると想定されますが、用地買収費、家屋等移転費は減る可能性があると考えられます。全体として事業費がかなり高くなるのであれば、国、北海道とも連携した上で、どういう選択をするのか検討していくことになると思っています。

[用地買収、補償、区分地上権に関すること]

Q 地下トンネルが既存の建物の基礎に支障する場合、補償されるのか。

A 既存の建物の基礎杭等へ直接支障する場合、補償をすることになると考えられます。

Q 自分の家の下にトンネルが通る場合、必ず補償を受けられるのか。

A 一般的にトンネル構造物が深くなればなるほど、土地利用制限の度合いが小さくなっていき、補償額がゼロになることもあり得ます。一概にトンネルが通るから必ず補償があるということではなく、深さや個別の条件によって異なることをご理解いただきたいと思います。

Q 用地買収、区分地上権設定の対象となる幅はどれくらいになるのか。

A 今後、鉄道・運輸機構が構造物の詳細設計をした上で、決定されます。

Q 区分地上権の設定による荷重の制限について、過去の新幹線工事等の事例から教えてほしい。

A 「1 m²あたり何トン以上の荷重をかけてはいけない。」というような制限になるものと想定されます。その数値については、個々の土地の状況に応じて設定することとなります。

Q トンネルの幅はどれくらいか。

A 一般部のトンネルの内径は約 10m であり、それにコンクリートの厚みが加わりますが、詳細は構造物設計を行った上で決定されます。地盤条件によっても異なるものと考えて頂きたいと思っています。

[生活環境への影響に関すること]

Q 生活環境への影響が小さくなるということで、地下化を検討しているということであるが、公害や環境への影響についてどう考えているか。

A 鉄道・運輸機構において、騒音や振動、地下水への影響等について環境影響調査を行い、基準値以内におさめるための工法を検討しています。また、完成後、事後評価も行うと聞いています。

Q 地下トンネルを掘る場合、地盤の緩み等、近接している建物への影響が心配である。次の説明会において、その対策等について説明してほしい。

A ご意見について、鉄道・運輸機構にお伝えします。

なお、国における認可決定後は、鉄道・運輸機構において用地取得や工事計画の詳細について、改めてご説明の機会を設けさせていただく予定です。

[ルートに関すること]

Q ルートが決まる時期、次の説明会はいつ頃になるのか。ルート図について詳細な図面はないのか。

A 市街地が地下ルートになる場合、今年の春以降に国に変更申請を行うと聞いています。また、変更申請を行う場合でも、行わない場合でも、早くても今夏以降に、ルートや工事の概要、用地測量などに関する鉄道・運輸機構主催の説明会を開催する予定です。その後、用地測量を行い、皆様と用地協議をさせていただく流れとなります。このため、現時点でお示しできるものは、資料の図面（本紙2ページの図面と同じ）しかないことをご理解頂きたいと思います。

Q 地下ルートでは、桑園・石山通付近で地上に出ずに、札幌駅まで地下で通した方が良いのではないのか。

A 鉄道・運輸機構において、検討の1つとして考えたことがあると聞いています。全国的にも事例はありますが、事業費や構造的な課題があるので難しいと聞いています。

Q 現時点では、地下ルートと高架ルートのどちらの可能性が高いのか。札幌市の考え方について要望は出していないのか。

A 今後、建設主体である鉄道・運輸機構において適切なルートを選択することになります。札幌市としては、地下ルートは、皆様への影響を少なくするというこれまでの市の要望に沿ったものであると考えています。一方、事業費については検討中のことであるため、市としても今後確認していかなければならないと考えています。

[工事計画、施工方法に関すること]

Q 新函館北斗～札幌間の工事は、もっと早く完成できるのではないのか。

A 札幌市としては、1日も早い完成・開業を望んでいる立場であり、各種期成会等で要望活動も行っています。一方、用地取得やトンネル、設備工事を考えると、現在でも厳しいスケジュールと聞いており、大幅な工期の短縮は難しいものと理解しています。

Q 用地取得や工事開始の具体的なスケジュールや目処を教えてください。

A 現時点では、具体的な年次をお示しできませんが、平成 42 年度末の完成・開業を目指している中で、工事の期間を考えると、遅からず用地測量、用地取得等に手がけていかないと間に合わないものと考えられます。

Q 現行の高架ルートでも、地下ルートになった場合でも、完成・開業は平成 42 年度末ということで良いか。

A いずれの場合でも平成 42 年度末の完成・開業を目指すと、鉄道・運輸機構から聞いています。

Q 桑園駅付近の緑道への影響について、検討しているのか。

A 緑道には少なからず影響があると考えています。影響をどのように小さくできるかということについて、鉄道・運輸機構、札幌市関係部署と連携を図った上で、検討していきたいと思います。

Q 地下鉄東西線の宮の沢以西への延伸を考えた場合、新幹線のトンネルが支障するから地下鉄が延伸できないということがないように、関係部局としっかり調整をとって配慮してほしい。

A いただいたご意見は関係部局にも伝えて共有していきます。

Q 家の下でトンネル掘削する際に、ダイナマイトを使うのか。地下からの振動がどれくらい家に響くか心配である。

A 札幌市域内のトンネルの工法は、シールド工法やナトム工法を検討しており、基本的に、市街地区間においてはダイナマイトを使わないシールド工法を検討していると聞いています。また、環境影響調査も行っており、工事中や工事後も環境基準に収まるような工法を予定しています。

Q 地下ルートになった場合、シールドトンネルの立坑は何か所作る予定か。また、掘削土に重金属等が含まれていた場合の対応は。

A 立坑の場所、箇所数は現時点で決まっていません。自然由来の重金属等の土壌が含まれている区域の掘削時には、鉄道・運輸機構において、学識経験者を含めた検討委員会を設置し、地質条件に応じた管理、処理・処分方法等を検討していきます。札幌市としては、地域の皆様の理解を得た上で事業を進めるよう、鉄道・運輸機構に働きかけていきます。

【発行】

札幌市 まちづくり政策局 総合交通計画部 新幹線推進室

担当：田井（たい）、佐藤（さとう）

電話：011-211-2378 FAX：011-218-5112

E-mail：shinkansen@city.sapporo.jp