

# 北陸新幹線敦賀・新大阪間について

---

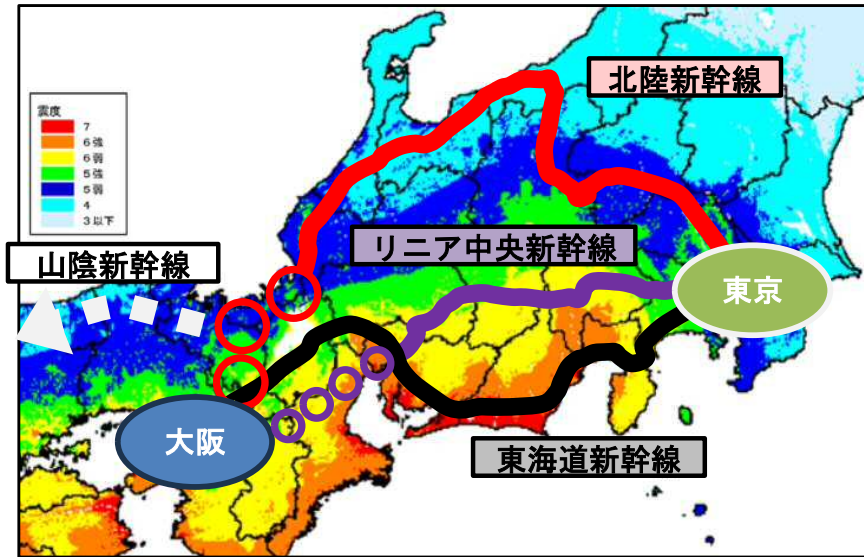
令和8年6月30日



# 1. 北陸新幹線敦賀・新大阪間の整備について

- 北陸新幹線は、近畿圏と北陸圏を結ぶ日本海国土軸を形成するとともに、大規模災害時に東海道新幹線の代替機能を果たす国家プロジェクトと認識

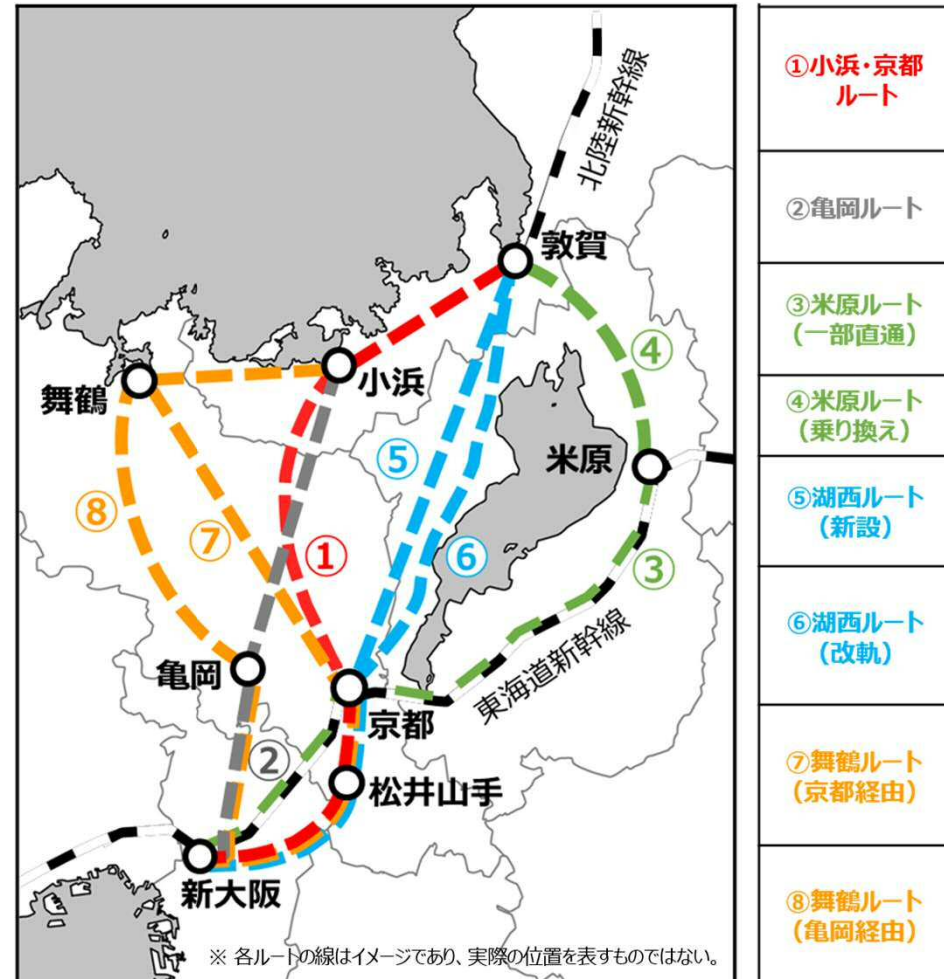
■南海トラフ地震の想定震度分布と新幹線ルート



出典：R7.4 内閣府 南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ 報告書説明資料

※京都府が一部加筆

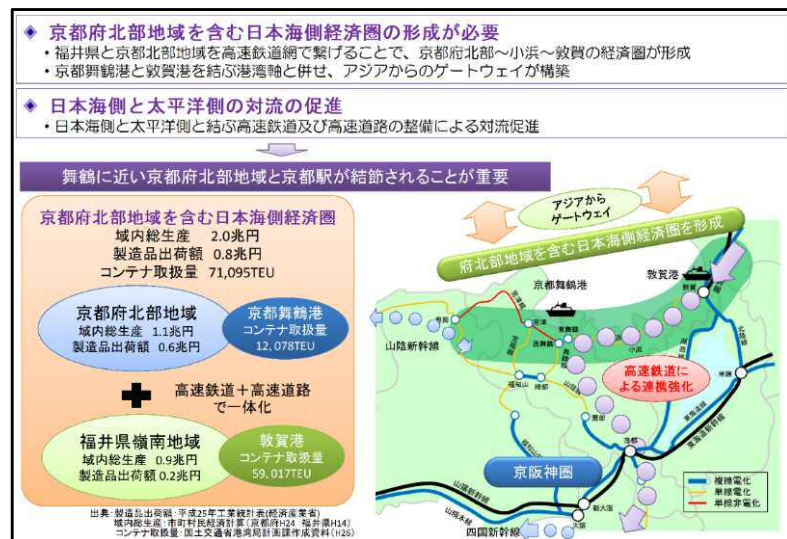
■ R8.6.19 与党PT整備委員会 国土交通省鉄道局、鉄道・運輸機構資料(抜粋)



※各ルートの線はイメージであり、実際の位置を表すものではない。

- 京都府域の均衡ある発展は最重要課題。特に人口減少が著しい北中部地域の振興は重要な政策課題
- 従って、平成28年の与党PT検討委員会で、当時の山田知事が「小浜・京都ルートが選定されるなら、府北部地域の経済発展に資することが期待されることから舞鶴に近い京都府北部地域を通るルートが望ましい」と発言
- 京都府としては、府域の均衡ある発展を図るため、南北高速鉄道軸を形成し、北中部の発展を図ることが重要との立場に変わりはない
- 経済界からは「舞鶴に持ってくるのは必須」との強い意見があるとともに、舞鶴市では、誘致活動が活発化。本年4月29日には北陸新幹線舞鶴誘致促進会議が設立され、本年5月20日に京都府への要望を実施

### ■ H28.2.17 与党PT検討委員会での京都府資料(抜粋)



### ■ R8.5.20 舞鶴市要望書

#### 要望事項

- ◆ 舞鶴ルートによる京都府北部地域の振興
- ◆ 山陰新幹線の整備に向けた取組推進
- ◆ 並行在来線を経営分離しないために必要な措置の検討
- ◆ 新幹線整備予算の拡大と地元負担のあり方の見直し

- 昭和48年の整備計画策定当時に検討された「亀岡ルート」について、南丹地域の自治体等が過去に誘致活動を実施
- 最近、亀岡市長が亀岡ルートの誘致に意欲を示し、市議会が「北陸新幹線亀岡経由新大阪ルートへ早期決定整備を求める決議」を可決するなど、誘致活動が活発化
- 南丹地域の自治体等で構成する「北陸新幹線口丹波建設促進協議会」でも本年5月25日に京都府、6月10日に国への要望を実施。6月29日に総決起大会を開催

#### ■R8.3.6 亀岡市議会決議

##### 北陸新幹線亀岡経由新大阪ルートへ 早期決定整備を求める決議

亀岡市議会は、平成28年に「北陸新幹線小浜ルート早期整備を求める決議」を行った。

(中略)

昭和48年から42年間、京都府口丹波地域が誘致運動を行ってきたことも踏まえ、小浜～亀岡経由～新大阪ルートの調査・研究を行い、早急に効果測定を行うこと、及び一日でも早く実現できるルートの選定を行われるよう強く望むものである。

以上、決議する。

#### ■南丹地域の要望経過

- R8.5.25  
北陸新幹線口丹波建設促進協議会の京都府への要望活動
- R8.6.10  
北陸新幹線口丹波建設促進協議会の中央要請
- R8.6.29  
北陸新幹線亀岡ルート誘致総決起大会

- 北陸新幹線の整備にあたっては、府民の皆様の理解と納得や関係市町の協力を得ることが不可欠であり、国、鉄道・運輸機構において、地下水をはじめとする様々な施工上の課題について、十分な時間を確保した上で検討が必要

### ■ R6.12.13 与党PT整備委員会の京都府説明資料(抜粋)

#### 〈施工上の課題〉

##### ① 京都丹波高原国定公園への影響

- ・ 建設発生土の搬出による豊かな自然環境や生活環境、美山かやぶきの里などの貴重な観光資源に対する影響
- ・ 府北部の水源となる由良川の源流域であり、地下水位の低下等による水源地への影響

##### ② 建設発生土の処分地確保と運搬

- ・ 鉄道・運輸機構の調査では、建設発生土の30%が、重金属を含有している対策土と推定
- ・ このような対策土も含め、大量に発生する建設発生土の適切な処分地の確保が必要
- ・ ダンプトラックでの運搬による交通渋滞や騒音・振動など生活環境等への影響

(次頁へ続く)

### ■R6.12.13 与党PT整備委員会の京都府説明資料(抜粋) 続き

#### ③京都の地下水の水量と水質への影響

- ・京都の地下水は、酒造業、金属製造業、食品製造業、染色業、百貨店、浴場業、ホテル・旅館業など幅広い業種で利用されている
- ・また名水と呼ばれる飲むことができる湧き水や井戸水も数多くあり、地域住民や観光客に親しまれている
- ・京都の地下水は、水質が良好な40～100mの深い層から取水されている
- ・北陸新幹線の大深度地下工法で想定されている深度と同じ層で、これまでに経験のない大深度での施工となる

#### R6.11.25 京都府酒造組合連合会、伏見酒造組合 要望書(抜粋)

- ・東西案につきましては、京都市街地から北から南へ流れる地下水脈の遮断、井戸の枯渇、水質の変化まで危惧される非常事態と認識しています
- ・南北案につきましても、京都市街地の大深度地下水利用による地下水への影響が懸念されます。ルートによっては地下水の品質に影響を及ぼすばかりか、地下水脈の遮断、井戸の枯渇まで危惧される非常事態であると認識しています

#### ④駅部工事期間中の交通渋滞等

- ・また宿泊施設や百貨店などは、井戸水に依存する割合が高い
- ・多くの宿泊施設や商業施設がある京都駅周辺の道路交通への影響
- ・現在でも開発が進む住宅地で、商業施設や物流施設の立地が進んでいる松井山手駅周辺の道路交通へ影響

#### ⑤京都の文化・歴史的建造物等への影響

- ・京都市中心部には、13の世界遺産、30を超える国宝などの歴史的建造物や、総本山等の宗教施設、茶道及び花道の伝統文化施設などが数多く存在

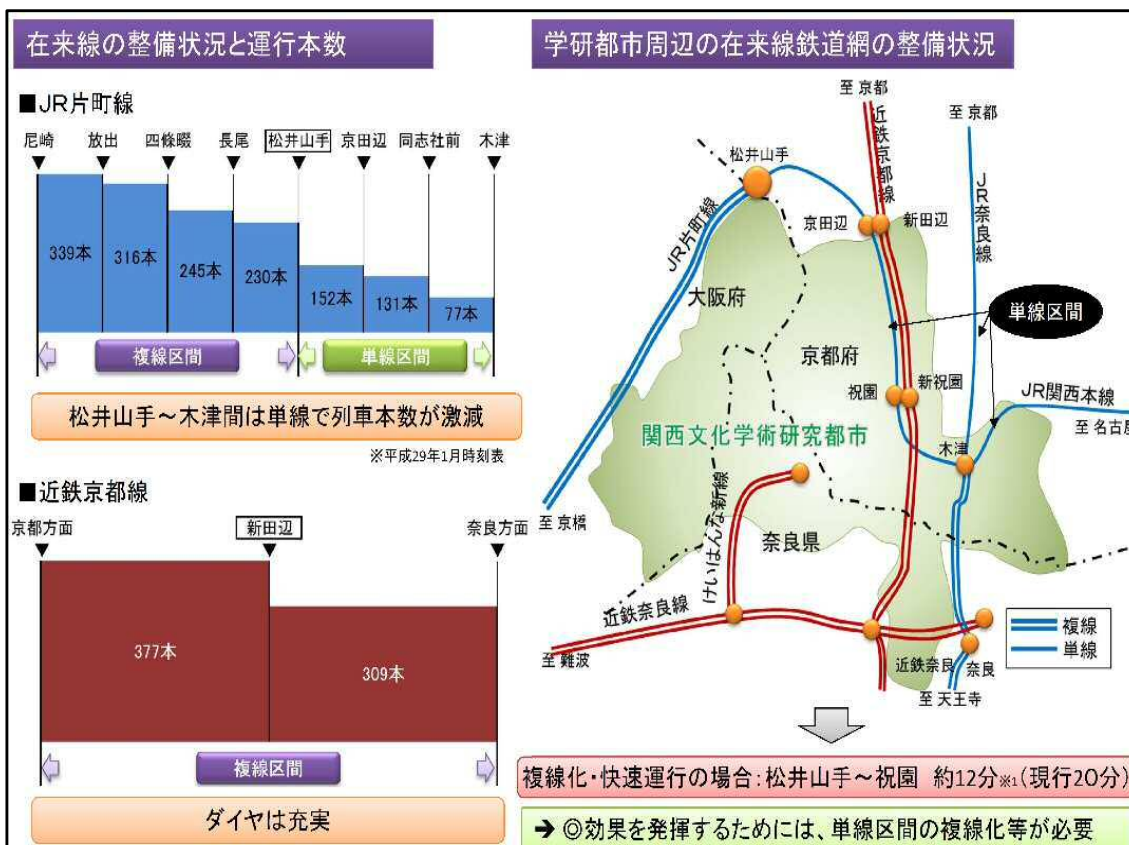
#### ⑥車両基地予定地域の治水

- ・車両基地予定地域は、洪水高3～10mの浸水地で、地域の治水への影響

# 4. 小浜・京都ルートについて

- 京都府南部地域の発展も重要。当時の山田知事が「京田辺駅付近の方が経済的効果は大きい。学研都市の中心である精華・西木津地区へのアクセスは、鉄道、道路ともに京田辺駅の方が非常にいい」と発言

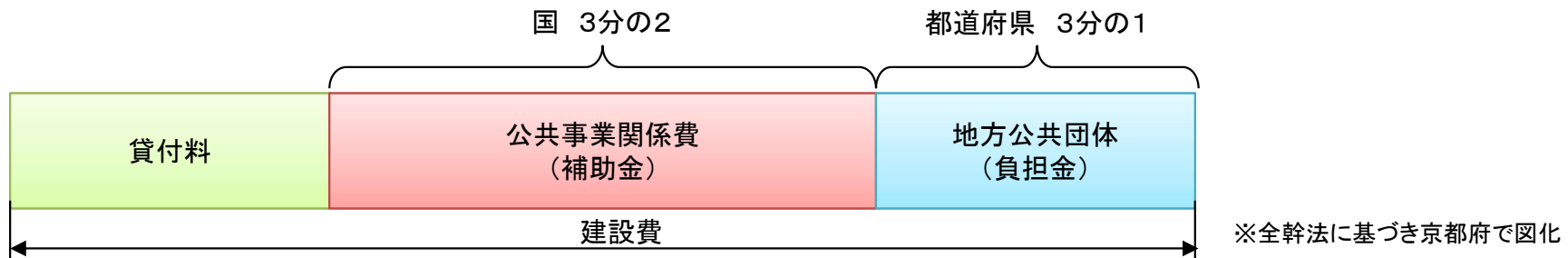
■H29.3.13 与党PT検討委員会での京都府資料(抜粋) <鉄道アクセスの現状>



# 5. 地方負担について

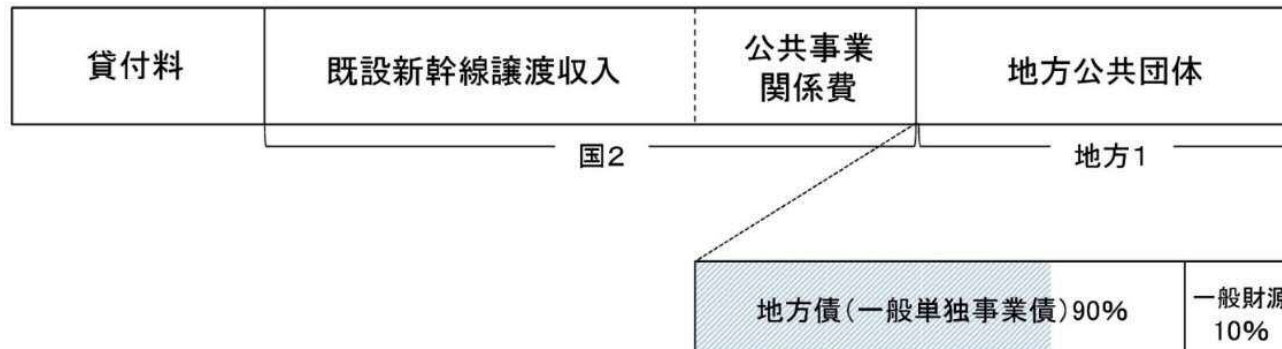
- 建設費の地方負担については、コスト縮減、貸付料の見直し、十分な財源の確保などにより地方負担を最小化し、従来の制度に囚われず、地方負担制度の見直し等により「受益に応じた負担」としていただくことが必要

## ■財源スキームの概要



## ■地方債に対する交付税措置50～70%

- 平成20年度より、整備新幹線に係る地方債の元利償還の負担が重く、通常の算入率によっては整備新幹線に係る地方債の元利償還が過大な負担となり、財政運営に支障が生じるおそれがあると判断される地方公共団体に対して、その負担の重さに応じて交付税算入率を引き上げ



※地方債(充当率90%)を充て、その元利償還金の50～70%を交付税措置

- 北陸新幹線は、近畿圏と北陸圏を結ぶ日本海側国土軸を形成するとともに、大規模災害時に東海道新幹線の代替機能を果たす国家プロジェクトと認識
  
- 京都府として、府域の均衡ある発展を図るため、
  - 京都府域における南北高速鉄道軸を形成し、北中部地域の発展を図ることが重要
  - 学研都市とのアクセスを充実・強化することにより、南部地域の発展を図ることも重要
  
- 以上の京都府の立場に変わりはない。
  
- 北陸新幹線のルートが京都府域を通る場合は、
  - 府民の皆様の理解と納得や、関係自治体の協力が不可欠であり、様々な施工上の課題について、国及び鉄道・運輸機構において、十分な時間を確保した上で適切な対応をしていただきたい。
  - 建設費の地方負担については、コスト縮減、貸付料の見直し、国・地方の負担割合の見直しなどにより地方負担を最小化し、従来の制度に囚われず、地方負担制度の見直し等により「受益に応じた負担」としていただきたい。