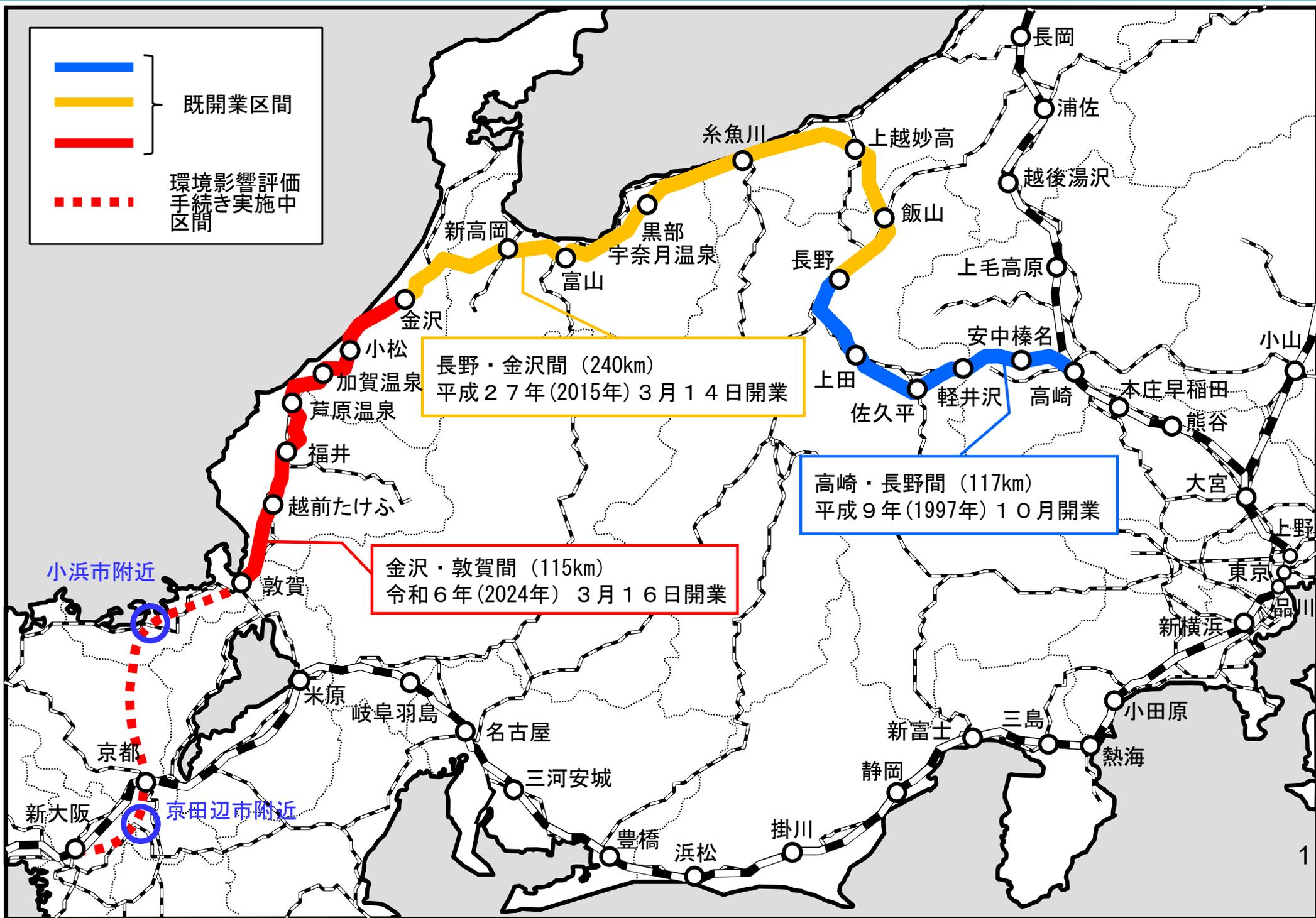
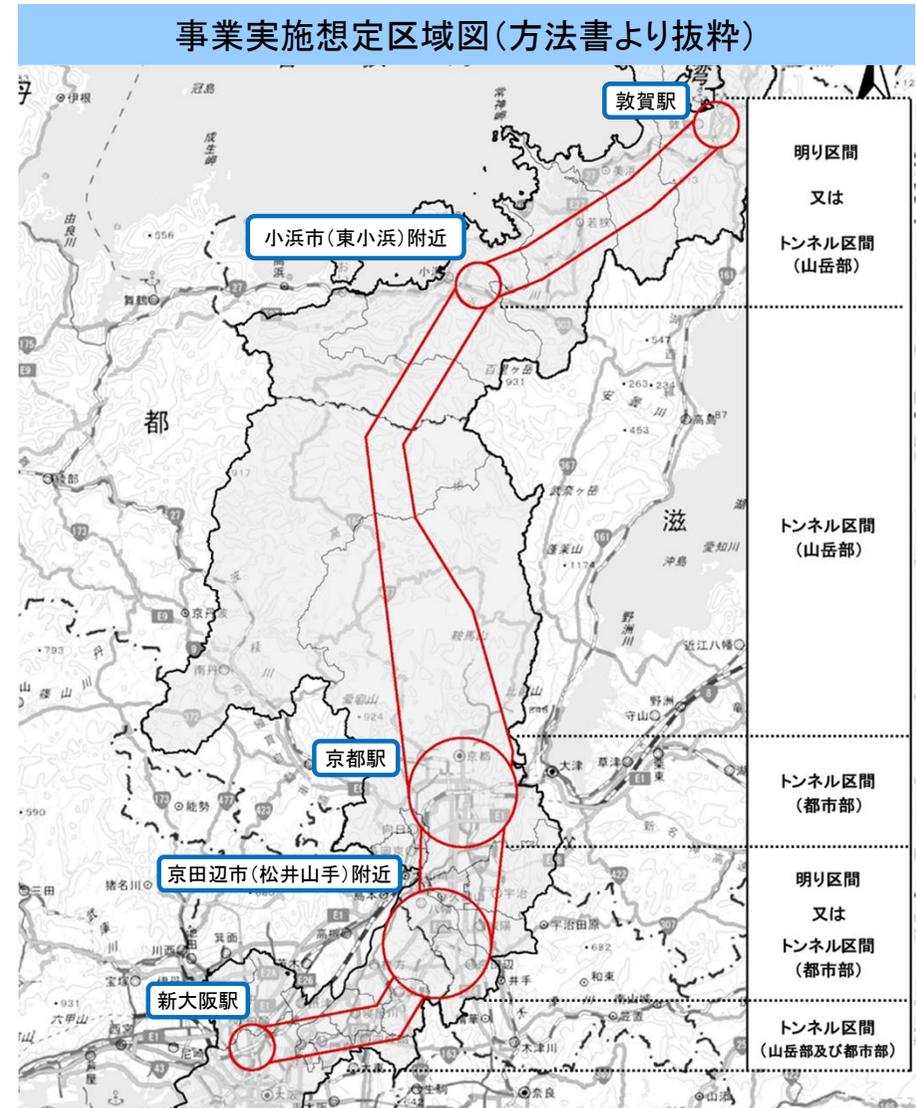


北陸新幹線の概要



- 北陸新幹線敦賀・新大阪間のルートについては、平成29年3月の与党整備新幹線建設推進PTにおいて、「敦賀駅－小浜市(東小浜)附近－京都駅－京田辺市(松井山手)附近－新大阪駅を結ぶルート」と決定。
- 令和元年(2019年)5月31日に計画段階環境配慮書が公表され、環境影響評価の手続きが実施されているところ。
(同年11月26日には環境影響評価方法書を公表)

ルートの概要	
駅の設定	敦賀-小浜市附近(東小浜)-京都-京田辺市附近(松井山手)-新大阪
建設延長	約143km
概算建設費 (H28.4価格)	約21,000億円

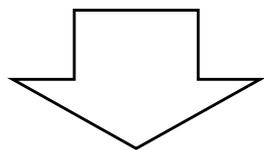


与党整備新幹線建設推進PT(第21回、H29(2017)/03/15)における決定事項(座長発言)

北陸新幹線京都・新大阪間のルートについては、南回りルートが既存の鉄道ネットワークとの接続、地域開発の潜在力等の観点で有望であることから、北陸新幹線敦賀・大阪間のルートは、敦賀駅－小浜市(東小浜)附近－京都駅－京田辺市(松井山手)附近－新大阪駅を結ぶルートと決定する。

敦賀・大阪間のルート検討経緯について

○平成27年8月 北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会を設置

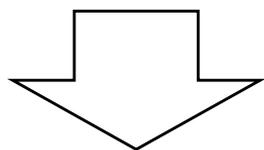


5ルート案を検討

- ①小浜京都ルート ②小浜ルート ③米原ルート
- ④湖西ルート ⑤小浜舞鶴京都関空ルート

・関係自治体、北陸経済連合会、関西経済連合会、JR西日本、JR東海等と意見交換。

○平成28年4月 北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会 中間とりまとめ以降、3ルート案について調査検討を行っていくこととされた



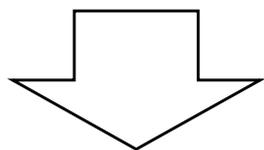
敦賀－京都間の3ルート案を検討

- ①小浜・舞鶴・京都ルート
- ②小浜・京都ルート ③米原ルート

・3ルート案について国交省より調査結果を報告。
・関係自治体、JR西日本等と意見交換。

○平成28年12月 北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会 与党PTへの中間報告

3ルート案のうち、北陸と関西の間の移動の速達性、利用者の利便性等を総合的に勘案し、小浜京都ルートが適切であるとされるとともに、以降、京都・大阪間については2ルート案を引き続き検討することとされた



京都－新大阪間の2ルート案を検討

- ①北回りルート
- ②南回りルート(学研→松井山手経由)

・2ルート案について国交省より調査結果を報告。
・関係自治体、JR西日本と意見交換。

○平成29年3月 北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会 与党PTへの最終報告

2ルート案のうち、既存の鉄道ネットワークとの接続、地域開発の潜在力等の観点で有望であることから、京田辺市(松井山手)付近を通る南回りルートと決定された

与党検討委員会・中間とりまとめ（H28/4/27）

平成28年4月27日

中間とりまとめ

与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム
北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会

平成27年1月14日付「今後の整備新幹線の取扱いについて」において、「未着工区間の取扱い」については、今後、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム（以下「与党PT」という。）において検討を行うこととされたことを受け、与党PTの下に北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会（以下「本委員会」という。）が設置された。

北陸新幹線の敦賀・大阪間の整備については、その前提となるルートについて、昭和48年の整備計画決定以降も様々な議論があることから、本委員会は、このルートの速やかな決定のための議論を行うこととした。

本委員会においては、国土交通省、関係地方自治体、JR、経済界、有識者等からのヒアリングや委員間での議論を行い、平成27年8月6日の第1回以降、計15回の委員会を開催し、精力的に検討を重ねてきた。その結果、本委員会としての候補ルートは3ルートであり、これらについて、以下の通り国土交通省に調査を求め、その結果を踏まえつつ、最終的なルートを決定すべきとの結論を得た。

国土交通省において、以下の3ルートについて、所要時分、路線延長、概算事業費、需要見込み等の将来の着工の判断に資する項目の調査を半年間程度の期間で行い、本年秋頃を目途に、本委員会に対して報告を行うことを求める。

なお、ルートごとに、地域活性化への貢献、他の新幹線ネットワークとの接続による社会・経済的意義など、費用対効果の計算において定量的に算入されない要素がある場合は、それらについても併せて報告されたい。

①小浜舞鶴京都ルート：敦賀駅-小浜市附近-舞鶴市附近
-京都駅-新大阪駅

②小浜京都ルート：敦賀駅-小浜市附近-京都駅
-新大阪駅

③米原ルート：敦賀駅-米原駅

（米原駅で乗換。米原駅－京都駅－新大阪駅は東海道新幹線を利用。）

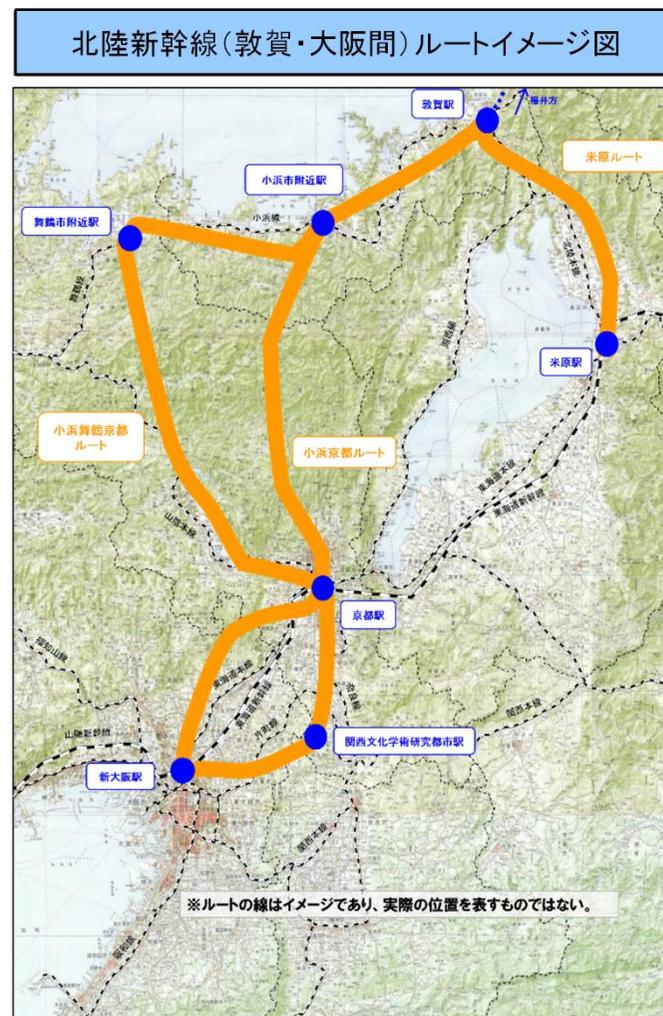
注1 詳細な経過地、駅の設置、工法・工程等については、技術的・専門的な見地から、国土交通省及び建設主体である鉄道・運輸機構において、営業主体であるJR西日本とも調整しつつ、適切に設定されたい。その際、京都・新大阪間については、本委員会の議論を踏まえ、関西文化学術研究都市附近を経由するルートについても参考として調査されたい。調査においては、整備新幹線が公共事業方式で整備されていることに鑑み、地域開発効果についても十分に考慮されたい。また、インフラの効率的な利用を図るとともに、北陸新幹線が日本海側と太平洋側を連絡する重要路線であることも考慮し、将来的なものを含めて他の日本海側の幹線鉄道網との関係についても配慮されるべきである。

注2 本委員会での検討の過程において、空港アクセスの利便性の確保やインバウンド観光客の沿線地域への取り込みを目的として、北陸新幹線は関西国際空港にアクセスさせることが望ましいとの議論があった。関西国際空港へのアクセスは北陸新幹線の整備計画の範囲外であるが、喫緊に調査すべき課題であり、本委員会とは別の場において早急に検討すべきである。

北陸新幹線敦賀・大阪間のルートに関する与党の決定事項

○28/11/11公表 検討結果一覧(3ルート比較)

検討ルート	①小浜舞鶴京都ルート	②小浜京都ルート	③米原ルート
駅の設定	敦賀-小浜市附近(東小浜)-舞鶴市附近(東舞鶴)-京都-新大阪	敦賀-小浜市附近(東小浜)-京都-新大阪	敦賀-米原
建設延長	約190km	約140km	約50km
概算建設費(H28.4価格)	約25,000億円	約20,700億円	約5,900億円
想定工期	15年	15年	10年
所要時間			
敦賀・新大阪間	約1時間0分	約43分	約1時間7分
福井・新大阪間	約1時間7分	約55分	約1時間17分
金沢・新大阪間	約1時間31分	約1時間19分	約1時間41分
運賃・料金			
敦賀・新大阪間	6,460円	5,380円	6,560円
福井・新大阪間	8,420円	6,460円	9,780円
金沢・新大阪間	10,140円	8,740円	11,190円
輸送密度(開業初年度)	約34,700人キロ/日・km (敦賀・新大阪間)	約41,100人キロ/日・km (敦賀・新大阪間)	約36,100人キロ/日・km (敦賀・米原間)
総便益(B)	約7,100億円	約8,600億円	約5,300億円
総費用(C)	約9,700億円	約8,000億円	約2,400億円
B/C	0.7	1.1	2.2



○与党整備新幹線建設推進PT(第20回、28/12/20)における決定事項(座長発言)

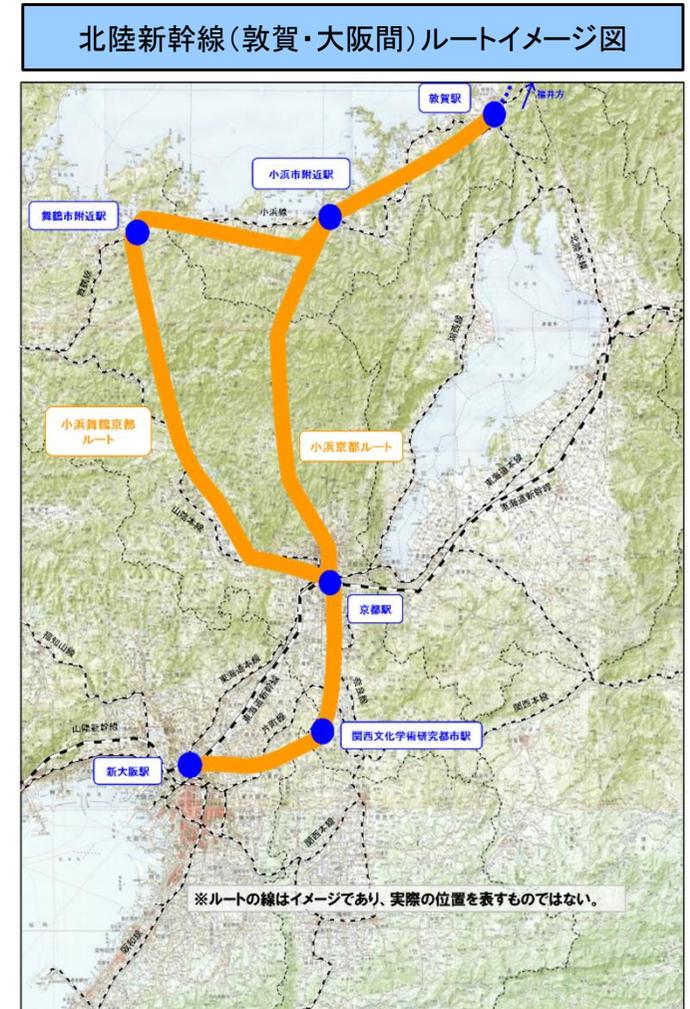
北陸新幹線敦賀・大阪間のルートについては、北陸と関西の間の移動の速達性、利用者の利便性等を総合的に勘案し、敦賀駅—小浜市附近—京都駅—新大阪駅とを結ぶルート、いわゆる小浜京都ルートとする。

なお、京都—新大阪間については、検討委員会において、北回りのルートの他に、南回りのルートについても検討されているところであるが、追加調査の結果及び検討委員会における議論を踏まえ、年度内に結論を得ることとする。

北陸新幹線敦賀・大阪間のルートについて

○28/11/11公表 検討結果一覧(参考ケース:関西文化学術研究都市経由)

検討ルート	①-2 小浜舞鶴京都ルート	②-2 小浜京都ルート
駅の設定	敦賀-小浜市附近(東小浜)-舞鶴市附近(東舞鶴)-京都-学研都市附近(精華・西木津地区)-新大阪	敦賀-小浜市附近(東小浜)-京都-学研都市附近(精華・西木津地区)-新大阪
建設延長	約200km	約150km
概算建設費(H28.4価格)	約26,700億円	約22,900億円
想定工期	15年	15年
所要時間		
敦賀・新大阪間	約1時間3分	約46分
福井・新大阪間	約1時間10分	約58分
金沢・新大阪間	約1時間34分	約1時間22分
運賃・料金		
敦賀・新大阪間	6,780円	5,700円
福井・新大阪間	8,420円	6,780円
金沢・新大阪間	10,360円	8,740円
輸送密度(開業初年度) (敦賀・新大阪間)	約32,300人キ口/日・km	約38,600人キ口/日・km
総便益(B)	約6,600億円	約8,200億円
総費用(C)	約10,300億円	約8,900億円
B/C	0.6	0.9



与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームへの中間報告(H28/12/14)

平成28年12月14日

与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームへの中間報告

北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会

北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会(以下「本委員会」という。)においては、本年4月に「中間とりまとめ」を行い、11月にこれを踏まえた調査結果が国土交通省から示されたことを受け、関係地方自治体、JR及び有識者からのヒアリングや委員間での議論を行った結果、下記の事項を、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームに対して報告する。

なお、本委員会において行われた議論の内容を、別紙のとおり、併せて報告する。

記

1. 結論

北陸と関西の間の移動の速達性、利用者の利便性等を総合的に勘案し、敦賀駅－小浜市(東小浜)附近－京都駅－新大阪駅を結ぶルート(小浜京都ルート)が適切である。

なお、京都－新大阪間については、事業費等の観点からは北回りのルートが優位である一方、既存の鉄道ネットワークとの接続、地域開発の潜在力等の観点からは、南回りのルートも有望と考えられる。この南回りのルートについては、国土交通省に求めた追加調査が継続中であることから、その結果を踏まえ、引き続き、本委員会において検討を進める。

2. 今後の整備に向けて

① 一日も早い着工に向けては、建設主体である鉄道建設・運輸施設整備支援機構においては、平成29年度当初より、駅・ルート公表に向けた詳細調査を開始し、駅・ルートの公表後は、環境影響評価の手続きを進めるべきである。

また、北陸新幹線敦賀・大阪間の整備効果を十分に発揮させるためには、予算額を大幅に増額し、早期の全線開通が必須である。駅・ルート公表に向けた詳細調査、環境影響評価の間、与党においては整備財源の確保のための検討を行う必要がある。

② 新たな区間の着工については、安定的な財源見通しを確保し、収支採算性、投資効果等を十分に吟味するとともに、JRの同意、並行在来線の経営分離についての沿線地方公共団体の同意を確認する等、従来の基本条件が整えられていることを確認することが必要である。その際、国民の税負担を最小限とする観点から、事業の収益から生まれる貸付料の前倒しの活用も含め、最大限確保する等の措置を講ずる必要がある。

また、並行在来線の取扱いは関係地方自治体の関心事項であり、新幹線が通らない県内の在来線の経営分離は現在の自治体の意向を前提とすべきものである。営業主体であるJR西日本においては、これを踏まえて、着工までの間に沿線自治体の意向を確認し、適切な検討が行われることを強く希望する。

与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームへの中間報告(H28/12/14)【別紙】

(別紙)

検討委員会における議論の概要

1. 北陸新幹線の3ルートについて

① 小浜舞鶴京都ルート

- ・ 京都府から「地域経済効果が大きく、京都府北部地域、日本海側の大きな発展に資する」旨の賛意が示された。
- ・ また、委員より、「太平洋側と日本海側の均衡ある発展の観点からは、日本海側のネットワーク整備は重要な課題である。」「建設費が最も高い。」「北陸から京都・大阪までの所要時間が小浜京都ルートより長い。」「B/Cが1を下回る。」「小浜ルートの延伸で行うべき。」という議論もなされた。

② 小浜京都ルート

- ・ 福井県及び富山県から「北陸から京都・大阪までの移動について、乗換えが無く、所要時間が最短で、運賃・料金も安い。また、リダンダンシーの確保にも資する。更に整備計画にも沿ったルートである。」旨、石川県からは「営業主体であるJR西日本が提案するルートであり、また北陸3県の足並みも揃う。速達性にも優れる。」旨の賛意が示された。
- ・ 営業主体であるJR西日本から「乗換えがなく、所要時間が最短で、運賃・料金も安く、総便益が最も高い。整備計画にも沿ったルートである。」旨賛意が示された。
- ・ また、委員より、「北陸3県の主張のとおり、速達性、利便性に優れるルートである。」「米原ルートと比較して、建設費が大きく、想定工期も長い。」という議論もなされた。

③ 米原ルート

- ・ 滋賀県から、「工期が短く、建設費が低廉で、費用対効果に最も優れている。また、中京圏へのアクセスも便利である」旨の賛意が示された。

- ・ 北陸3県からは「北陸と中京圏のアクセスの確保は重要である」旨の意見が示された。
- ・ また、委員より「北陸と中京圏のアクセスの確保は重要である」「工期が短く、建設費が安く、費用対効果に優れたルートである」「米原駅での乗換えは、北陸と京都・大阪間の利用者には不便をもたらさず。また、中京圏へのアクセスについては、米原ルートでなくとも対応可能。」「乗入れの可能性についてはよく調査すべき。」との議論もなされた。

2. 関西文化学術研究都市を經由するルート(参考)について

- ・ 北陸3県から、「(北回りルートに比べ、)時間短縮効果が小さく、北回りの方が良い。」旨の意見が示された。
- ・ 奈良県から、「奈良県を通るルートは受け入れられない」旨の意見が示された。
- ・ 一方で、京都府から「地域経済効果が大きく、関西文化学術研究都市が近畿の発展のハブとなる。」「奈良県を通らない京田辺ルートでは速達性でも北回りと同様ではないか。」等の意見が示された。

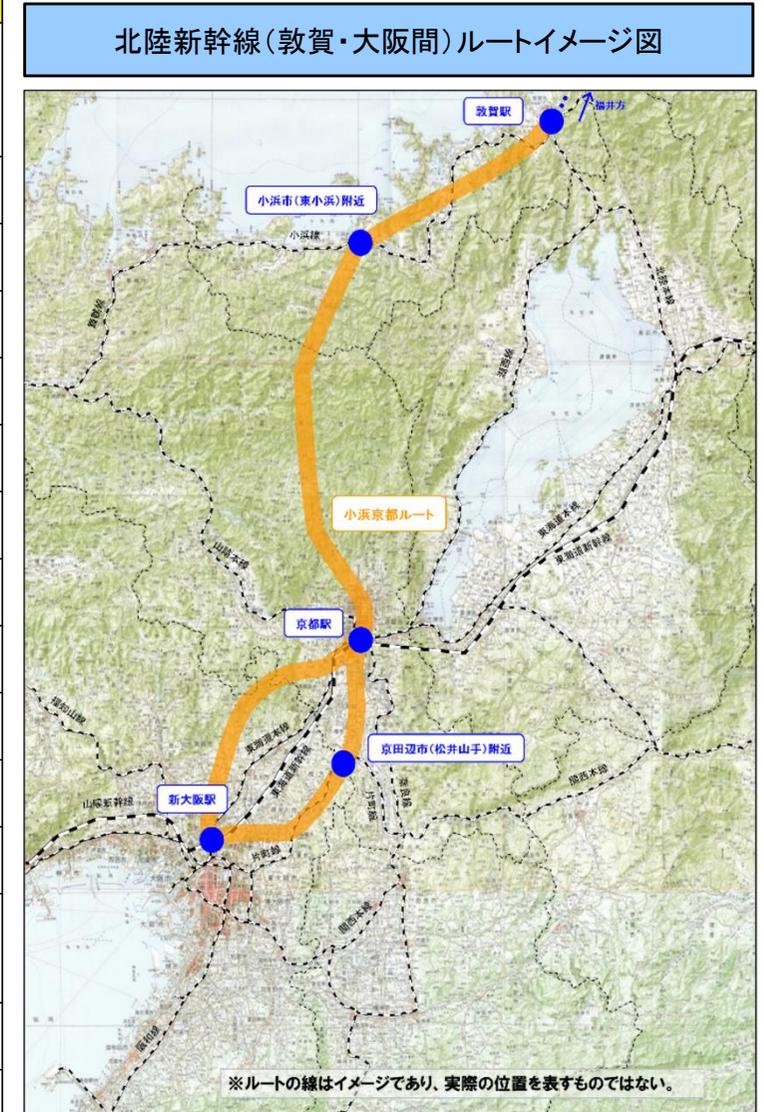
3. その他

- ・ 新幹線ネットワークは、その整備により地域に大きな経済効果をもたらすものである。新幹線については、北陸新幹線敦賀以西の早期開業を図ることが優先課題である一方、その次の課題として、国土の総合的な発展、あるいはリダンダンシーの確保のためにも、関西国際空港へのアクセスを含め四国新幹線、舞鶴を経て日本海に至る山陰新幹線、北陸・中京新幹線等の基本計画路線等の整備計画化、北陸と中京圏のアクセス機能の確保を始め、幹線鉄道ネットワークの将来の実現に向けて検討に着手することが必要である。

北陸新幹線敦賀・大阪間のルートについて

○29/03/07公表 検討結果一覧(南回り・北回り比較)

検討ルート	南回り(京田辺ルート) 松井山手駅附近経由	北回り
駅の設定	敦賀-小浜市附近(東小浜)-京都-京田辺市附近(松井山手)-新大阪	敦賀-小浜市附近(東小浜)-京都-新大阪
建設延長	約143km	約140km
概算建設費(H28.4価格)	約21,000億円	約20,700億円
想定工期	15年	15年
所要時間		
敦賀・新大阪間	約44分	約43分
福井・新大阪間	約55分	約55分
金沢・新大阪間	約1時間20分	約1時間19分
運賃・料金		
敦賀・新大阪間	5,700円	5,380円
福井・新大阪間	6,460円	6,460円
金沢・新大阪間	8,740円	8,740円
輸送密度(開業初年度)	約40,400人キロ/日・km (敦賀・新大阪間)	約41,100人キロ/日・km (敦賀・新大阪間)
総便益(B)	約8,500億円	約8,600億円
総費用(C)	約8,100億円	約8,000億円
B/C	1.1(1.05)	1.1(1.08)



与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームへの最終報告(H29/3/15)

平成29年3月15日

与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームへの最終報告

北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会

北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会においては、京都・新大阪間の南回りのルートに関する追加調査の結果が3月7日に国土交通省から示されたことを受け、関係地方自治体、JRからのヒアリングや委員間での議論を行った結果、昨年12月の「与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームへの中間報告」に加え、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームに対して、下記の事項を報告する。

記

北陸新幹線京都―新大阪間については、南回りルート（京田辺市・松井山手駅附近経由）が、既存の鉄道ネットワークとの接続、地域開発の潜在力等の観点で有望であることから、北陸新幹線敦賀―大阪間のルートは、敦賀駅―小浜市（東小浜）附近―京都駅―京田辺市（松井山手）附近―新大阪駅を結ぶルートとすることが適切である。

以上

与党PT決議（R4/12/20）

北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の取扱いに関する決議

令和4年12月20日

北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、令和2年12月15日、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム（以下「当PT」という。）において、「敦賀・新大阪間を令和5年度当初に着工するものとし、これに向けた環境影響評価を着実に進めるとともに、安定的な財源見通しの確保を含む着工5条件の早期解決を図る」旨の決議を行い、これに対し、16日、国土交通大臣からは、この「決議の内容を重く受け止め」る旨の表明があったところである。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症や一部地域での調整等により環境影響評価手続が当初計画より遅れ、当PTが求めてきた令和5年度当初の着工（工事実施計画の認可）は困難となった。本ルートは国定公園内を通過するものであることなど、環境への影響について特に慎重な対応が求められることは理解できるものの、令和5年度当初の着工を期待していた沿線住民の落胆は大きいものがあり、こうした結論に至ったことは極めて遺憾であると言わざるを得ない。

国家的プロジェクトである北陸新幹線の新大阪までの全線開業は、沿線住民の長年の悲願であり、まちづくりや観光振興、産業の集積などによる地域の飛躍的な発展や、東海道新幹線の代替輸送ルートの確保を通じた災害に強い強靱な国土づくりの観点からも、整備効果を最大限発揮するためには、新大阪までの全線整備を一日も早く実現することが必要不可欠である。

このような状況を踏まえ、令和5年度当初予算において「北陸新幹線事業推進調査」を12億円強確保することが、本日国土交通省から示されたところである。北陸新幹線の事業推進を目的とした本予算を活用することにより、従来、着工（工事実施計画の認可）後に行っていた調査も含め、施工上の課題を解決するための調査等を来年度当初から先行的・集中的に実施することにより、事実上の着工が果たされるよう、政府に対し改めて強く要請するものである。

今後、一日も早い全線開業に向けて最大限努力し着実に前進していくため、当PTとして、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の取扱いに関し、以下の措置を講ずるよう政府に申し入れることを決議する。

一、「北陸新幹線事業推進調査」を最大限活用し、着工（工事実施計画の認可）後の工程を関係者の協力も得ながらできる限り短縮することにより、早期の全線開業を図ること。

一、本工事（小浜京都ルート）は大都市の都心部との接続、トンネル掘削に伴う膨大な量の建設発生土など、これまでの整備新幹線では経験したことのない、非常に難度の高い事業となることが予想されるため、「北陸新幹線事業推進調査」による成果を活用して、施工上の諸課題に一刻も早く目処をつけ、安定的な財源見通し、沿線自治体の同意等の着工5条件の早期解決を図ること。

一、同調査を進める中で、基本計画路線である山陰新幹線との接続可能性なども含めた地域の発展の将来像を示すとともに、社会的な観点からも駅、ルート等の検討を行うことにより、地域との合意形成を迅速かつ丁寧に進めること。

一、当PT及び敦賀・新大阪間整備委員会と引き続き緊密に連携し、調査・検討状況等について定期的に報告すること。

与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム

座長 額賀 福志郎
座長代理 赤羽 一嘉

与党PT決議に対する大臣受け止め（R4/12/23）

北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の取扱いについて

令和4年12月23日

北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、環境影響評価手続き等を行ってきたが、その際、地域の声を聞き、ご理解をいただきながら進めることが、今後の整備新幹線の整備事業にとって非常に重要であることから、丁寧かつ適切に実施してきたところである。

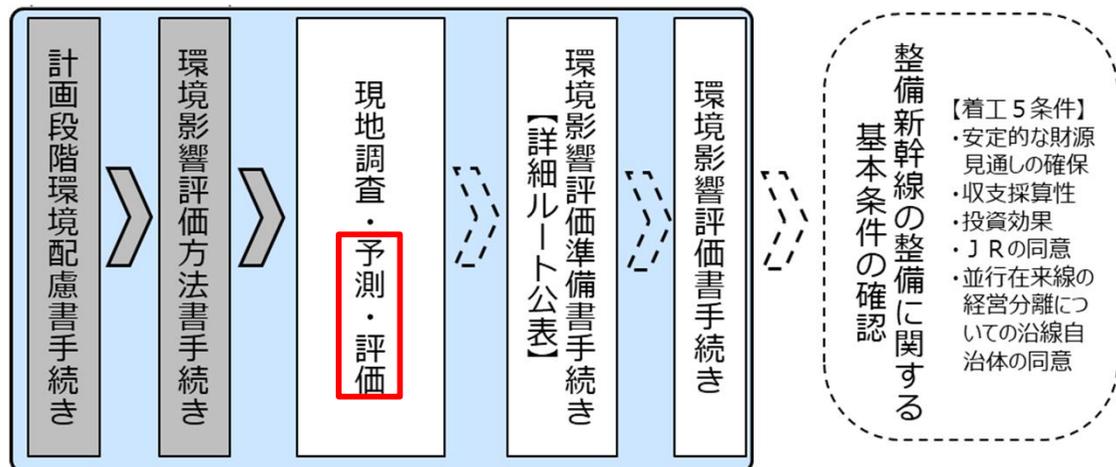
しかしながら、環境影響評価手続きのうち現地調査については、新型コロナウイルス感染症の影響により、現地での説明会の開催等に時間を要するとともに、一部地域では、環境への影響に対する懸念が示されてきたこと等から、当初計画より遅れが生じている。他方、本事業については、京都駅や新大阪駅の位置や工法、地下水への影響、発生土の処理など、施工上大変大きな課題がある。このように、着工に向けた条件が整っておらず、令和5年度当初に工事実施計画の認可を行うことは困難となっている。

北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、令和2年12月の与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおける「敦賀・新大阪間を令和5年度当初に着工する」との決議に対し、国土交通大臣から「重く受け止め」る旨の表明を行ったことを踏まえ、今般、令和5年度当初予算案において「北陸新幹線事業推進調査」を12億円強計上したところである。この予算を活用して、従来は工事実施計画の認可後に行っていた調査も含め、施工上の課題を解決するための調査等を先行的・集中的に行うこととする。こうした取り組みを進めることにより、手戻り・遅延を極力防止し、かつ、地域の合意形成を迅速かつ丁寧に進めることとしたい。

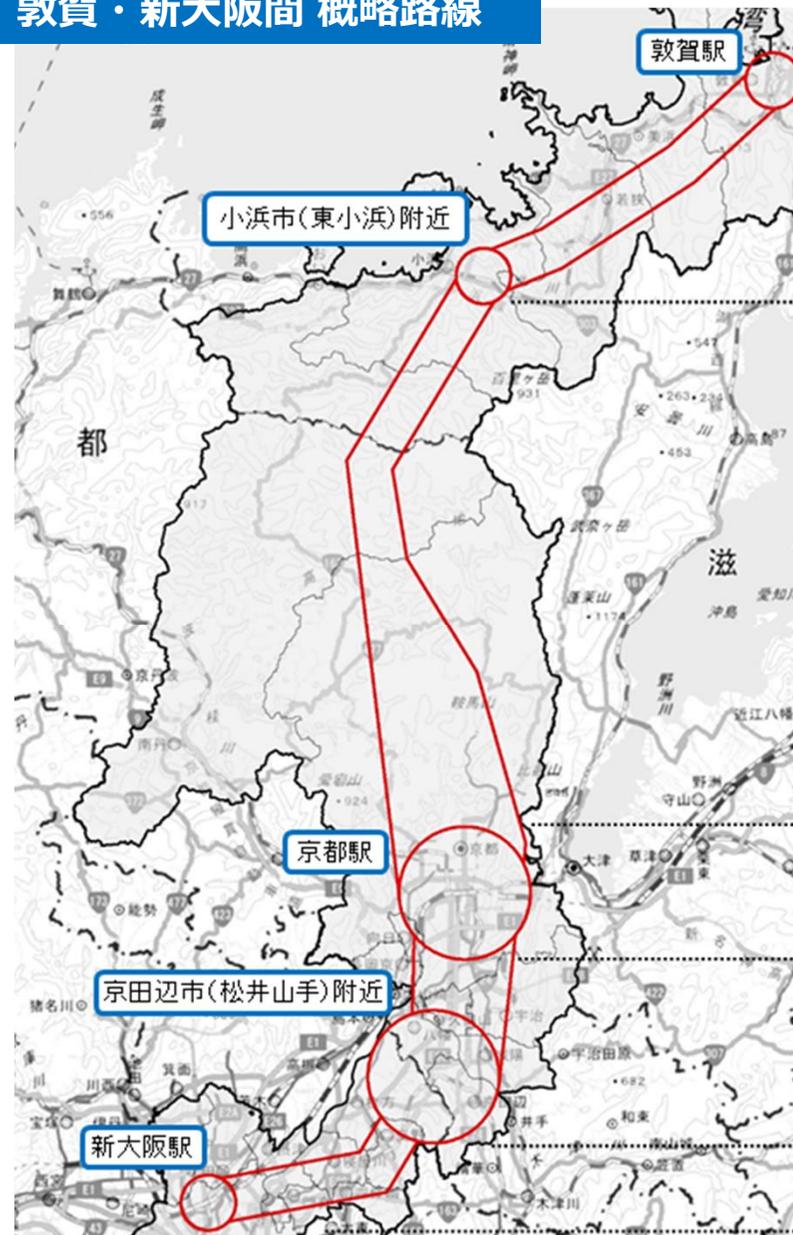
開業までの期間を最大限短縮するよう努めるとともに、施工上の課題を解決するなどにより、着工に向けた諸条件についての検討を深め、一日も早い全線開業を実現してまいりたい。

- 北陸新幹線(敦賀・新大阪間)については、環境影響評価について、現地調査は既に概ね終了し、予測・評価を実施。また、令和5年度より、鉄道・運輸機構において、従来、工事実施計画の認可後に行っていた調査も含め、施工上の課題を解決するための調査を「北陸新幹線事業推進調査」として先行的・集中的に実施。

環境影響評価手続きの流れ



敦賀・新大阪間 概略路線



北陸新幹線事業推進調査

用地関係

・法務局の登記簿、公図等を取得

→着工後に用地取得の難航が予想される個所の確認

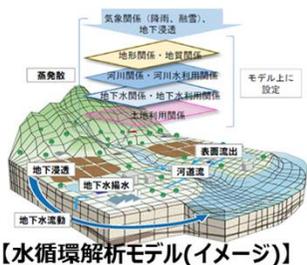


【登記簿、公図(イメージ)】

地下水関係

・地下水の流れについて調査

→駅部施工等の際の地下水への影響について確認・解析



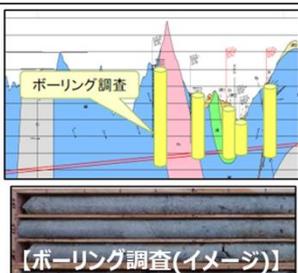
【水循環解析モデル(イメージ)】

令和6年度予算 1,435百万円
(令和5年度予算:1,235百万円)

発生土関係

・ボーリング調査を行い、自然由来の重金属等の分布を調査

→対策土量の予測や受入地の確保に向けた自治体との早期協議

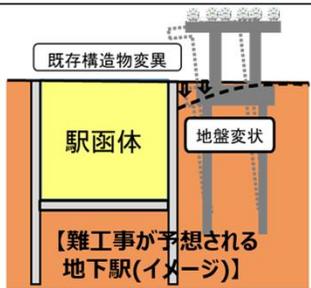


【ボーリング調査(イメージ)】

駅関係

・地質調査等を通じた状況の把握
・概略設計に資する調査等の実施

→実現可能な駅位置・構造について検討



【難工事が予想される地下駅(イメージ)】