

# 北陸新幹線(敦賀・新大阪間)について

---

令和8年4月16日

福井県

# 1 小浜京都ルート of 意義・決定経緯

- 北陸新幹線は、**関東・関西と北陸地域との結びつき**を強め、**広域的な経済活動の活性化**に重要な役割を果たす
- 北陸新幹線敦賀-新大阪間は日本の産業発展などの**成長戦略**、災害時の代替輸送ルート確保などの**国土強靱化の観点**から**重要な意義**を有している

## 敦賀以西ルート決定までの主な経緯

S47. 6.29	[国土交通大臣(旧運輸大臣)] 基本計画決定
S48.11.13	[国土交通大臣(旧運輸大臣)] 整備計画決定(小浜市附近を經由)
H27. 8. 6~	[敦賀・大阪間整備検討委員会] 敦賀以西の5ルートに関し、 <b>沿線自治体等関係者の意見を踏まえ</b> 、検討 平成28年4月以降、3ルートについて検討
H28.12.20	[与党整備新幹線建設推進PT] <b>小浜京都ルートに決定</b> 京都・新大阪間については、引き続き検討
H29. 3.15	[与党整備新幹線建設推進PT] <b>京都・新大阪間のルートが決定</b>

## 現 状



ルート決定当時から、人口減少や物価高騰など社会情勢の変化はあるが**利用者の利便性**や**国土強靱化**の観点から北陸新幹線の**意義**や**必要性**は増大

**小浜京都ルートの優位性は変わらない**

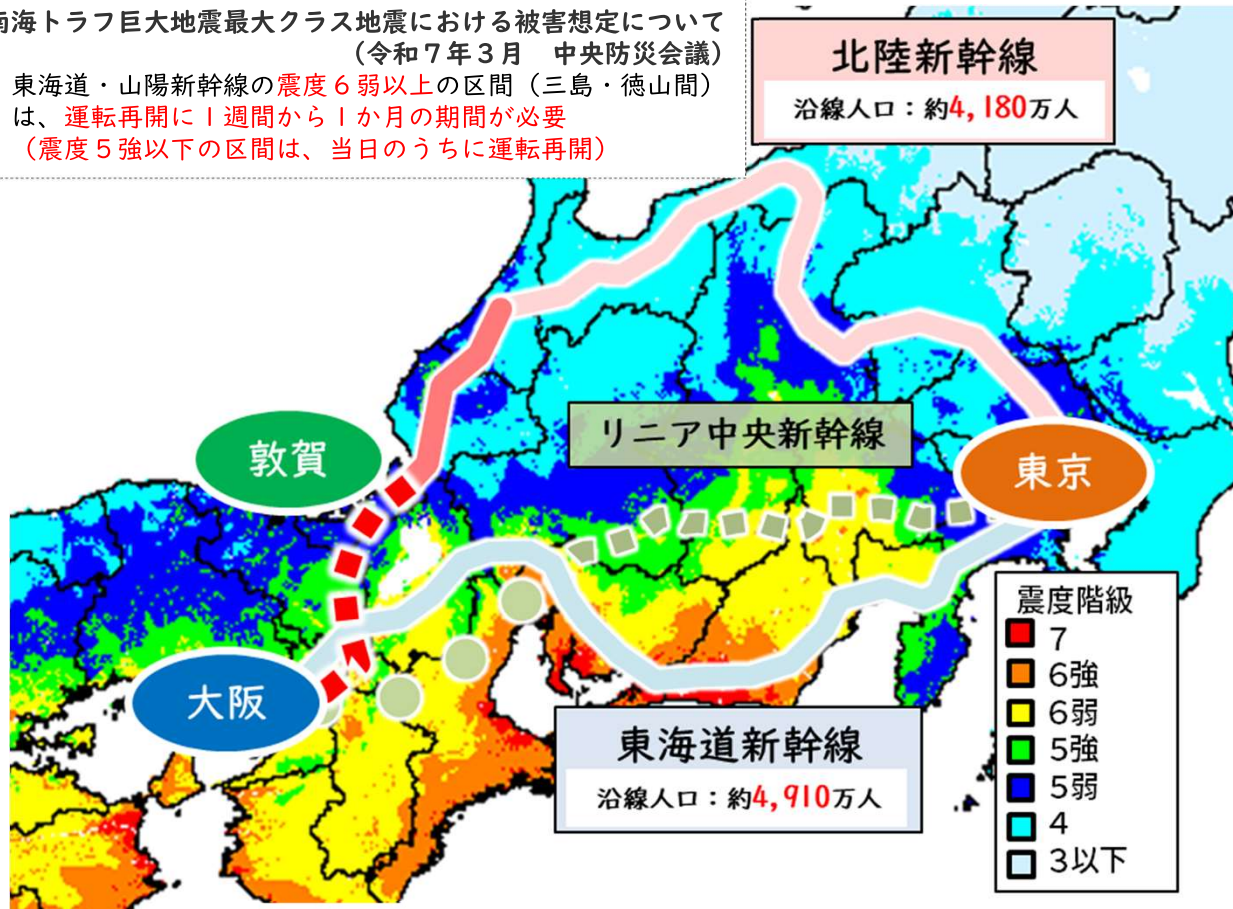
## 2 国土強靱化(小浜京都ルート)の優位性)

- 北陸新幹線は、災害に強い強靱な国土づくりに必要不可欠な国家プロジェクト
- 南海トラフ巨大地震等の災害発生時に東海道新幹線のリダンダンシーを確保

### 【南海トラフ地震の震度分布と新幹線ルート】

南海トラフ巨大地震最大クラス地震における被害想定について  
(令和7年3月 中央防災会議)

- ・東海道・山陽新幹線の震度6弱以上の区間(三島・徳山間)は、**運転再開に1週間から1か月の期間が必要**  
(震度5強以下の区間は、当日のうちに運転再開)



### 近年の自然災害(台風)による東海道新幹線の運休事例

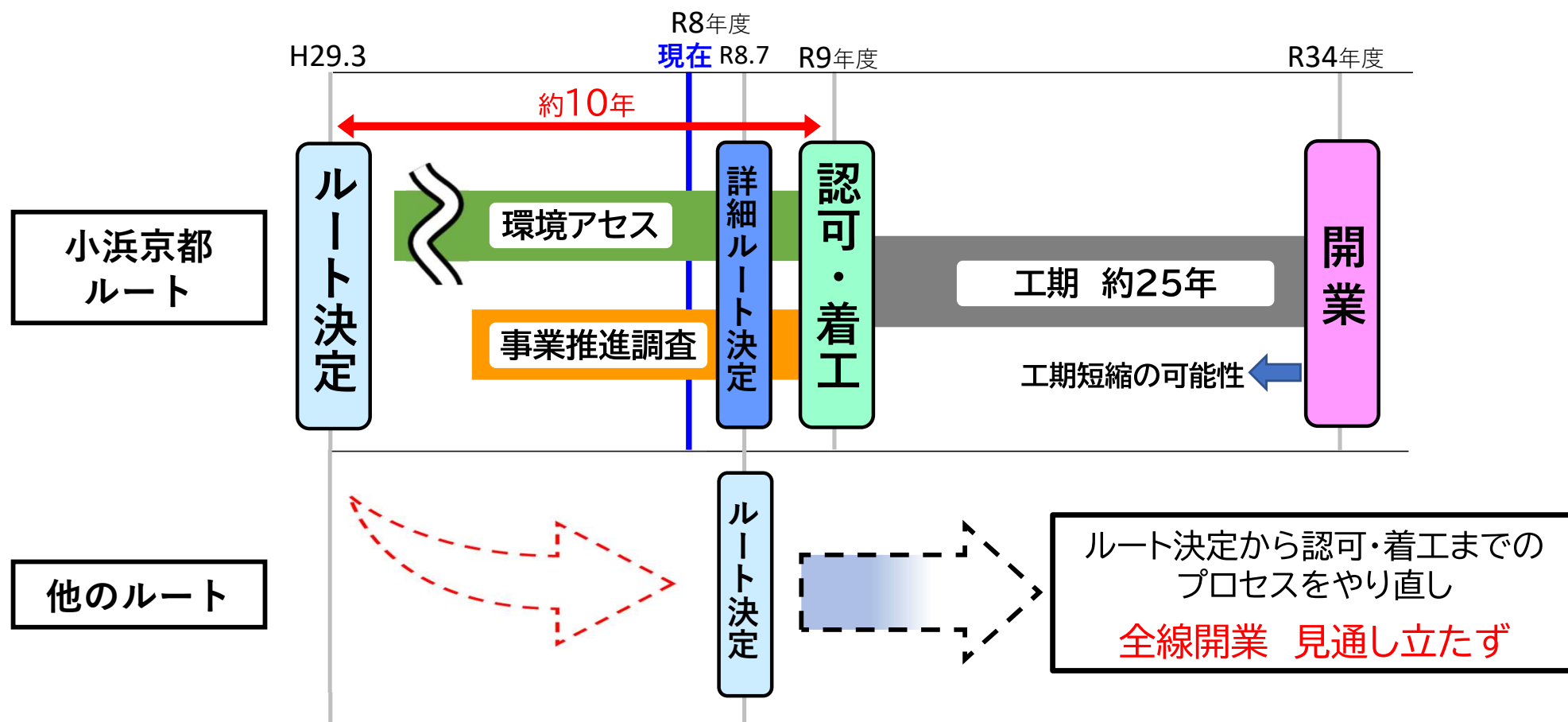
台風7号 令和6年8月	終日運休(8/16) 上下 <b>412</b> 本運休
台風10号 令和6年8~9月	運休(8/29~9/1) 上下 <b>1300</b> 本運休
台風15号 令和7年9月	運休(9/5) 上下 <b>59</b> 本運休

近年自然災害は頻発しており  
**リダンダンシーの重要性は増している**

図出典：南海トラフ巨大地震モデル・被害想定手法検討会 地震モデル報告書  
令和7年3月31日(南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ)

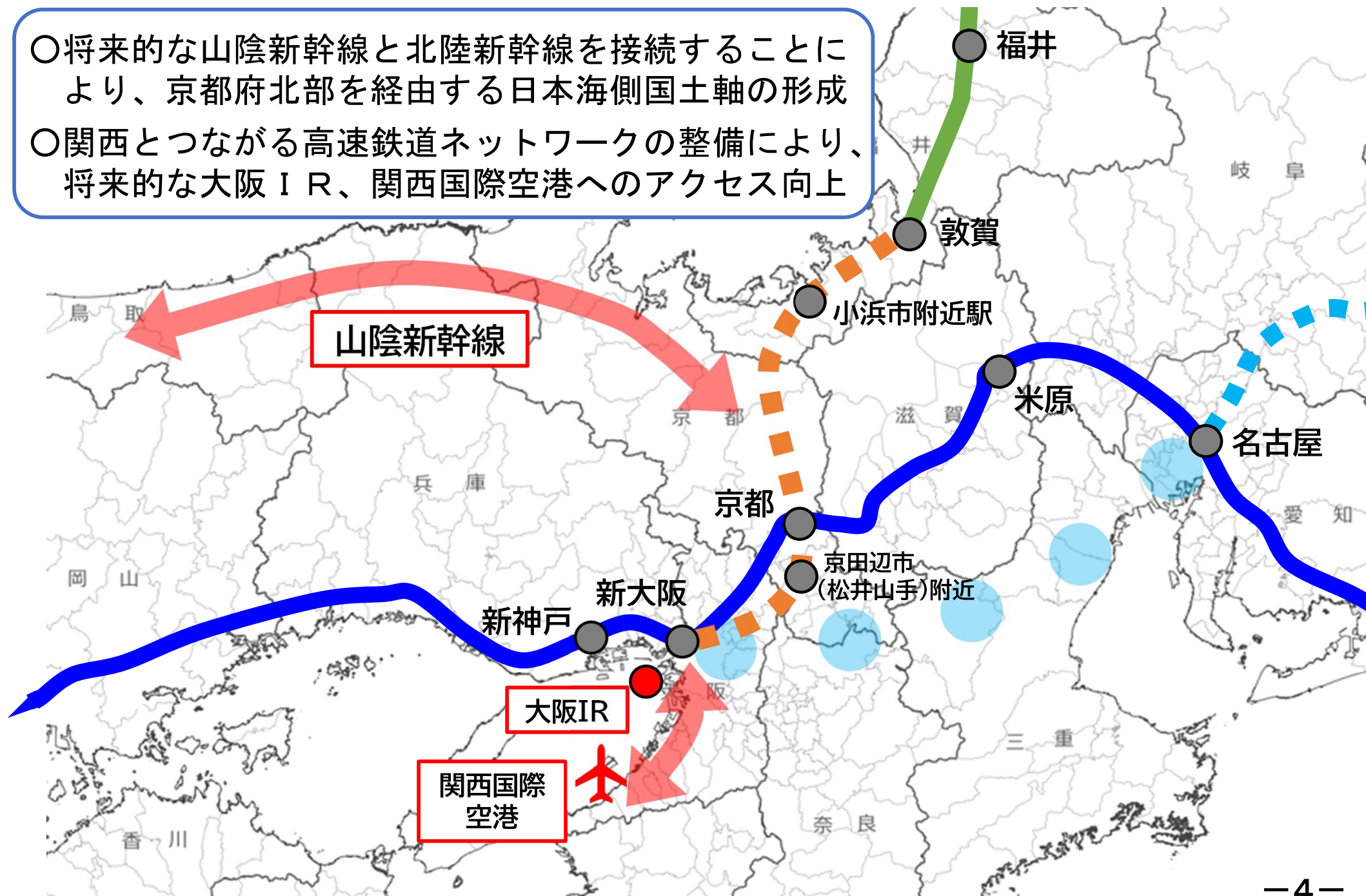
### 3 早期の全線開業(小浜京都ルートの特長)

- 小浜京都ルートは、環境アセスメントや事業推進調査など約10年の歳月を積み重ねており他ルート案と同列にはない
- 他のルートは、新たに「整備計画の変更」や「環境アセスメント」を実施する必要があり、全線開業の見通しが立たない
- 一日も早い全線開業を実現するためには、小浜京都ルートしかない



## 4 小浜京都ルートが持つ可能性

- 将来的な山陰新幹線と北陸新幹線を接続することにより、京都府北部を經由する日本海側国土軸の形成
- 関西とつながる高速鉄道ネットワークの整備により、将来的な大阪IR、関西国際空港へのアクセス向上



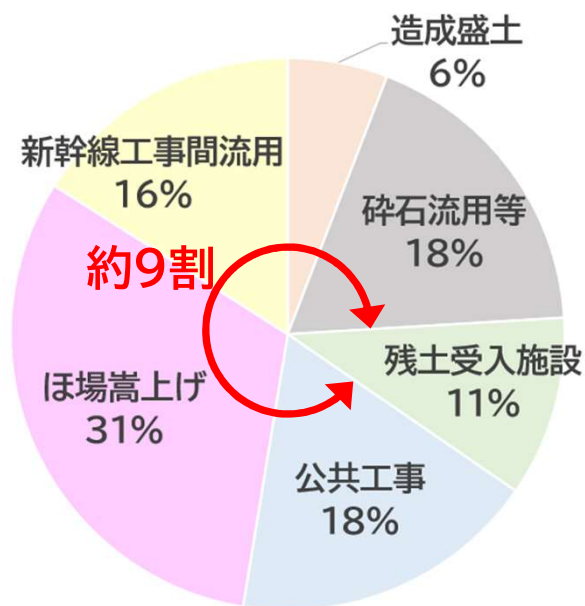
# 5 建設発生土の有効活用

- 建設発生土は資源として有効活用が可能
- 金沢・敦賀間では、県内区間で発生した約450万m<sup>3</sup>のうち約9割を有効活用
- 受け入れ先確保など、本県の実績やノウハウを提供し、連携して課題解決

## 【金沢・敦賀間の残土搬出先】

搬出先	搬出土量 (万m <sup>3</sup> )
造成盛土	26
碎石流用等	81
残土受入施設	47
公共工事	80
ほ場嵩上げ	140
新幹線工事間流用	71
計	445

※鉄道・運輸機構からの聞き取りを基に福井県が作成



## 【金沢・敦賀間での事例】

(ほ場嵩上げ (あわら市))



## 6 おわりに

○利用者の利便性やリダンダンシーなどの国土強靱化の観点、さらに早期全線開業の実現に資することから、**小浜京都ルートによる整備を求める**

### 《小浜京都ルートの一日も早い認可・着工および全線開業に向けた要望事項》

1. 小浜京都ルートの優位性を速やかに再確認し、与党が合意したとおり今国会会期中にルート議論を終結し、早期に詳細な駅位置、ルートを決定すること
2. 科学的知見に基づく丁寧な説明を、ルート議論等により途切れさせることなく積み重ね、地元の理解を得て、施工上の課題を早期に解決すること
3. 着工5条件を早期に解決すること  
特に、整備財源に関する議論を深め、必要な財源を早急に確保すること
4. 沿線自治体に過度の負担が生じないように、より一層のコスト縮減、十分な財政措置をはかること
5. 関西をはじめとする沿線地域の住民に対し、国が前面に立って、北陸新幹線の必要性や意義を説明すること
6. 環境アセスメントを丁寧かつ迅速に進めること
7. JR小浜線は、並行在来線に該当しないことを確認すること