

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・新大阪間整備委員会 御説明資料



北陸新幹線（敦賀・新大阪間）について

令和8年6月30日

京都市

1 北陸新幹線に対する京都市の認識

- 北陸新幹線は、日本海国土軸の一部を形成する基幹的な鉄道インフラであり、国家的意義については、十分に認識
- 現在、本委員会において、8つのルート案について、比較・検討をされているところ。
- 『第二の国土軸をどのようなルートで通すことが国民にとって有益なのか』
ということは、国家的な観点から議論されるべきことと考えており、
基礎自治体として、個別のルート案に対する意見を述べることは控えたい。



しかしながら、再検証の結果、京都市域を通るルート案となる場合は、将来的に京都市民に大きな負担をもたらす可能性が高い懸念・課題について、市民の体感的な納得を得ていただく必要がある。

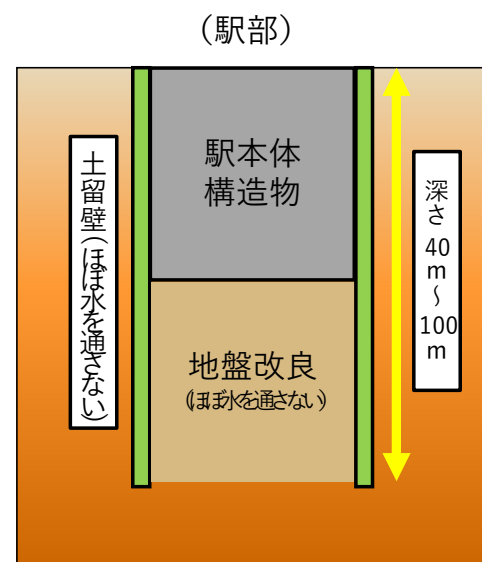
2 京都市域を通る場合の懸念・課題（5つの懸念・課題）

1 地下水への影響①

- 駅部だけでなく、駅間の地下トンネルも含めた地下水の水量・水質に与える影響を示すべき
- 駅躯体より更に深く設置される土留壁や地盤改良部による地下水への影響を示すべき

業種	地下水利用の割合
酒造業	97.1%
金属製造業	66.6%
食品製造業	57.2%
染色業	54.3%
百貨店	53.4%
浴場業	48.9%
ホテル・旅館業	45.4%

京都の地下水は、酒造業、食品製造業での利用も多く、**水量**だけでなく、**水質の変化**についても大きな影響を受ける。



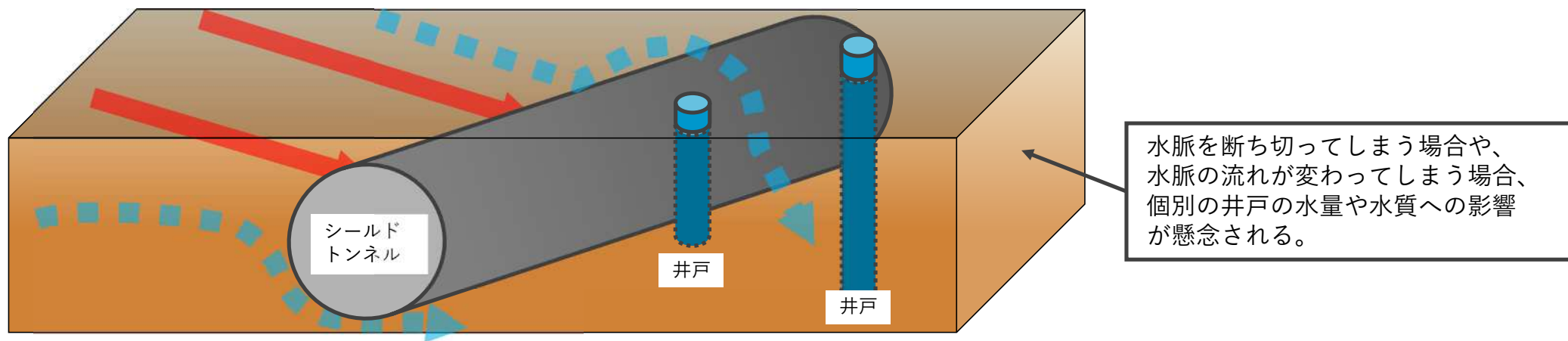
水をほぼ通さない土留壁は、**地下40m程度から100m程度の深さ**まで達する。

出典：京都市上下水道事業経営審議会
「第1回地下水利用に関する専門部会(H26.12.10)」配布資料

2 京都市域を通る場合の懸念・課題（5つの懸念・課題）

1 地下水への影響②

- 京都水盆全体に与える「マクロ」の影響も重要であるが、駅部やトンネルに近接する個別の井戸に与える「ミクロ」の影響については、より直接的に市民生活、文化・経済活動に影響する（生活用水、社寺、茶道、伝統産業、公衆浴場、産業利用等）。
- 個別の井戸に対してどのような影響が考えられるのか、影響が出た場合にどのような対応を行うのかが示されておらず、丁寧な説明が必要
- 最悪の場合、どこまでの影響が生じる可能性があるのかも示すべき（ワーストケーススタディ） など



2 京都市域を通る場合の懸念・課題（5つの懸念・課題）

2 建設発生土の処分

- 京都府内で1,000万 m^3 （東京ドーム8杯分）にも上る土砂の処理方法と処理をする場所
- 有害物質を含む土砂が出てきた場合の対応（発生土の3割が要対策土と推定（鉄道・運輸機構調査結果））
- 工事車両が通学路や生活道路を往来することに伴う交通渋滞と地域住民の安全性の確保
- 上記に対する適切な対応が長期的に継続して行われることが必要 など

（参考）立坑建設予定地周辺道路の状況

- 京都府内で発生する予定の土量は

1,000万 m^3 とされており、

搬出車両だけでも、

10tトラックで約180万台分（1台あたり5.5 m^3 で計算）

- 資材等の搬入車両も含めると、

さらに大量の工事車両が、現状の交通量に加え、長期間にわたり、京都市内を往来する。



2 京都市域を通る場合の懸念・課題（5つの懸念・課題）

3 工事車両による交通渋滞

- 京都市内の道路は、市民・事業者の利用だけでなく、観光客等の利用も多くあるため、現状でも市内各所で日常的に交通渋滞が発生
- それに加えて、建設発生土の搬出や資材等の搬入のために大量の工事車両が市内を往来することで、交通渋滞が更に深刻化する懸念
- 特に京都駅周辺は、現状においても、道路のキャパシティを上回る車両が通行しており、長期にわたる、更なる交通量の増加は、市民生活や経済活動に大きな影響を与えることとなる。



2 京都市域を通る場合の懸念・課題（5つの懸念・課題）

4 京都市財政への影響

- 京都市は基礎自治体として、市民の暮らしや経済、教育、文化等を支える社会基盤整備を、今後も計画的・継続的に実施する必要がある。
毎年度のインフラ設備の更新・維持管理の負担も大きく、
長期にわたる多額の地方負担は、市の財政運営に極めて大きな影響を与え、
必要な社会基盤整備に大きな制約を課すこととなる。
- 北陸新幹線の敦賀以西の整備は、全国的な新幹線ネットワークの整備を図る
国家プロジェクトであり、現時点でも膨大な総事業費が見込まれている。
その地方負担は、地域の受益に見合う負担となっているのか、
負担の規模が自治体の財政規模に見合ったものであるのかどうか、慎重な判断が必要。

2 京都市域を通る場合の懸念・課題（5つの懸念・課題）

5 文化・歴史的建造物等への影響

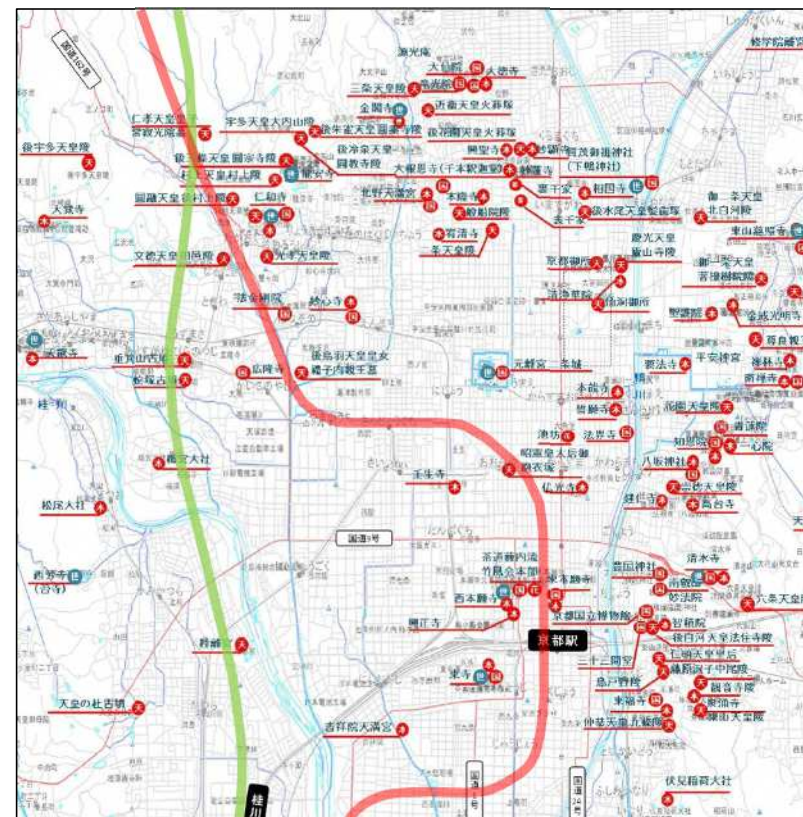
- 京都には、世界遺産や国宝をはじめ、神社仏閣や陵墓・古墳、伝統文化に係る施設など、まちの至るところに文化・歴史的建造物が存在。

（全国の国宝建造物の約20%が京都市内に存在。

国・登録有形文化財（建造物）※は499件に上る。）

- 歴史的にも、市民の精神的な部分においても大切なまちの財産が、毀損されるようなことがあってはならない。

※国・登録有形文化財（建造物）とは、築50年を経過している建造物で、「国土の歴史的景観に寄与しているもの」「再現することが容易でないもの」「造形の規範となっているもの」といった基準を満たす建造物が対象となっているもの。



ルートと文化・歴史的建造物等の位置関係

（出典）京都府資料(R6.12.13)抜粋を京都市加工

3 京都市会における2つの決議（令和7年6月）

京都市会においては、

- 「北陸新幹線の京都市内大深度トンネルルートへの反対決議」
- 「北陸新幹線の延伸計画に係る国等の適切な対応を求める決議」

の2つの決議が採択されており、

両決議ともに、『5つの懸念・課題』について言及されている。



同じ懸念を共有する2つの決議が採択されたこと、そして、議長を除く全市会議員が、いずれか、あるいは両方の決議に賛成された上で採択されたことを、京都市として非常に重く受け止めている。

3 京都市会における2つの決議（令和7年6月）

<北陸新幹線の京都市内大深度トンネルルートへの反対決議>

賛成多数で可決

現在、北陸新幹線の敦賀から大阪への延伸に関して、いわゆる小浜ルートとして敦賀から小浜を経由し京都市内の大深度地下にトンネルを建設する計画について、環境アセスメントが進められている。

この計画については、市民はもちろん様々な団体や専門家から、問題があり撤回すべきだとの強い意見が本市へも届けられているところである。

地下水への影響、ヒ素を含む可能性のある大量の**残土の処理**、**工事期間中の渋滞**、**地元負担**の非提示、住民への情報非開示、**歴史的・文化的建造物への影響**、根本的なB/Cつまり採算性などについて問題のある状況で、現在の計画をこのまま進めることは、京都市の未来に向けて重大な問題を招くと考えるため、京都市内大深度トンネルルートへの反対を表明する。

以上、決議する。

<北陸新幹線延伸計画に係る国等の適切な対応を求める決議>

賛成多数で可決

北陸新幹線延伸計画については、現在、京都市内を通る2つのルート案が国から示され、地元関係者等の懸念や不安を払拭するため最善を尽くすという方針の下、昨年度末には、国や事業主体である独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が京都府内の自治体向けに説明会を開催したところである。

京都市内を通る場合、**地下水への影響**や**建設発生土への対応**、**工事車両による交通渋滞**、**京都市財政への影響**に加え、**文化・歴史的建造物等への影響**などの懸念があり、これまでから国や鉄道・運輸機構には地元の意見を伝えたところである。

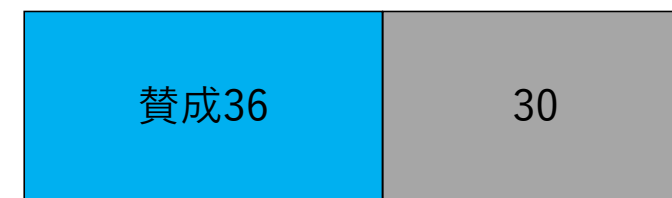
北陸新幹線については、国策としての意義は認めるものの、市民や事業者の体感的な納得を得られることが不可欠である。

よって国や事業主体である鉄道・運輸機構においては、早期の事業推進に当たり、地域の声をしっかりと受け止め、十分な科学的根拠に基づき慎重かつ丁寧な説明を行うなど、適切に対応することを求める。

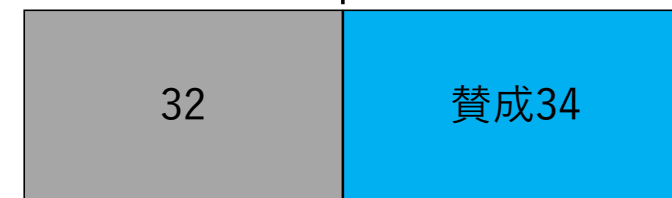
以上、決議する。

<採決結果>

議長を除く議員数は66名



全議員がいずれかの議案に賛成



4 まとめ

京都市としては、

- 北陸新幹線の国家的意義については、十分認識。
- 8ルート案については、国家的観点から検討されているところであり、個別のルート案について意見を述べることは控えたい。
- その上で、北陸新幹線のルートが、もし京都市域を通るということであれば、

「地下水」「建設発生土」「交通渋滞」「財政負担」「文化的・歴史的建造物等への影響」

の5つの懸念・課題について、市民の皆様の体感的な御理解・御納得をいただくことが不可欠であり、そのことを十二分に踏まえたうえで精査を行っていただきたい。

- 北陸新幹線は首都圏と関西圏を結ぶことで、複数のネットワークを構築し、観光やビジネスなどの活性化や災害に対するリダンダンシーの確保に重要な役割を果たす路線として位置付けられている国家プロジェクトであり、市民生活や経済活動、地方自治体の行財政運営に支障をきたさないよう、国において責任ある対応をお願いします。