北陸新幹線の整備に係る取組について

令和７年３月２５日

国土交通省鉄道局

鉄道・運輸機構

目次

１．新幹線ネットワークの整備について

２．北陸新幹線（敦賀･新大阪間）について

３．新幹線建設と施工上の課題について

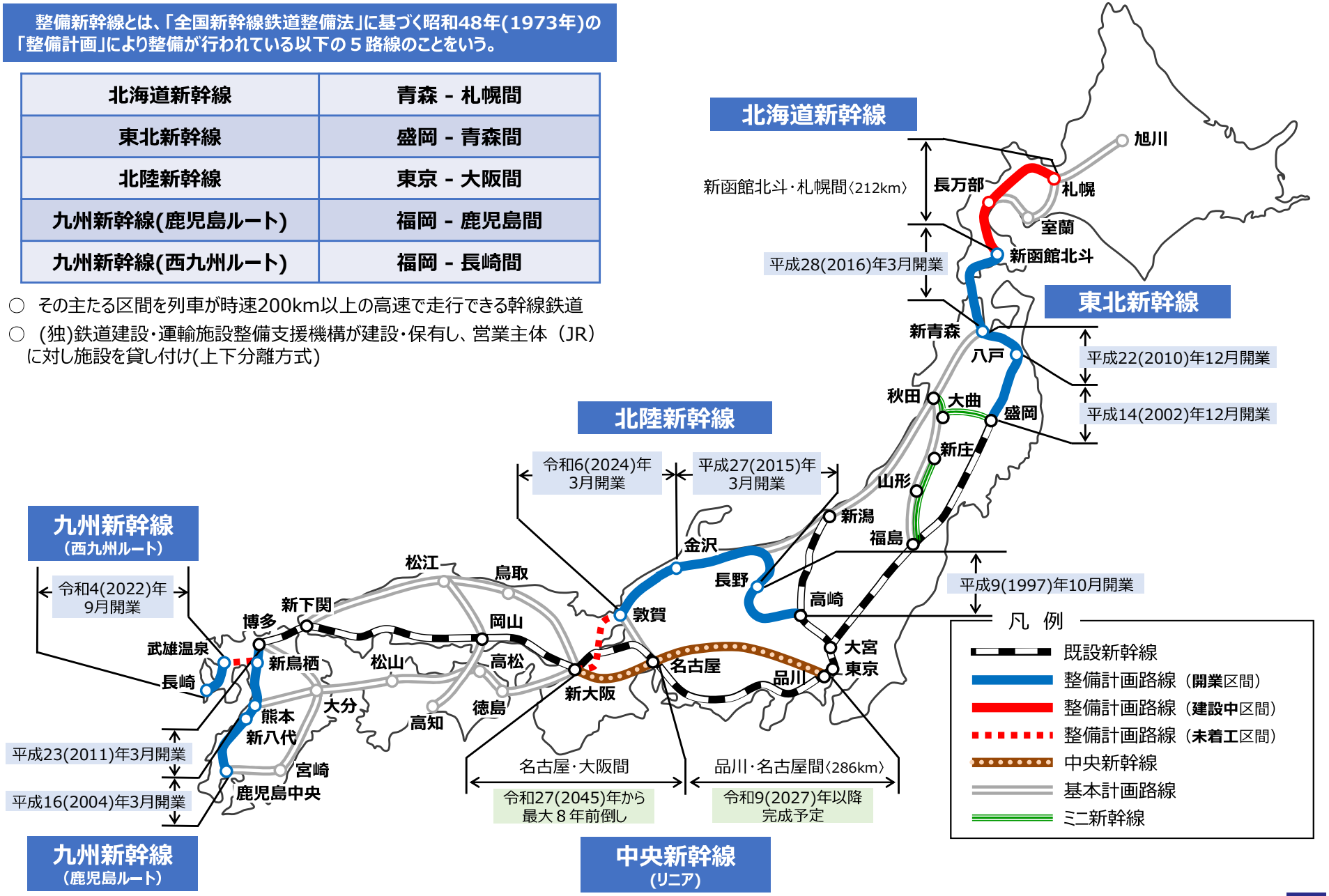
全国の新幹線鉄道網の現状

整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年(1973年)の「整備計画」により整備が行われている以下の５路線のことをいう。

北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線(鹿児島ルート)	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線(西九州ルート)	福岡 - 長崎間

○ その主たる区間を列車が時速200km以上の高速で走行できる幹線鉄道

○ (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体（JR）に対し施設を貸し付け(上下分離方式)



新幹線の類型について

		位置付け	基本計画決定	整備計画決定	開業時期
①	東海道新幹線 山陽新幹線	在来線の線増として整備	－	－	昭和３９年１０月 東海道新幹線 東京・新大阪間 昭和４７年３月 山陽新幹線 新大阪・岡山間 昭和５０年３月 山陽新幹線 岡山・博多間
②	東北新幹線（東京・盛岡間） 上越新幹線	全国新幹線鉄道整備法に基づく路線	昭和４６年	昭和４６年	昭和５７年６月 東北新幹線 大宮・盛岡間 昭和５７年１１月 上越新幹線 大宮・新潟間 昭和６０年３月 東北新幹線 上野・大宮間 平成３年６月 東北新幹線 東京・上野間
③	整備５線 ・北海道新幹線（青森・札幌間） ・東北新幹線（盛岡・青森間） ・北陸新幹線（東京・大阪間） ・九州新幹線（福岡・鹿児島間） ・九州新幹線（福岡・長崎間）		昭和４７年	昭和４８年	平成９年１０月 北陸新幹線 高崎・長野間 平成１４年１２月 東北新幹線 盛岡・八戸間 平成１６年３月 九州新幹線 新八代・鹿児島中央間 平成２２年１２月 東北新幹線 八戸・新青森間 平成２３年３月 九州新幹線 博多・新八代間 平成２７年３月 北陸新幹線 長野・金沢間 平成２８年３月 北海道新幹線 新青森・新函館北斗間 令和４年９月 九州新幹線 武雄温泉・長崎間 令和６年３月 北陸新幹線 金沢・敦賀間
	・中央新幹線（東京・大阪間）		昭和４８年	平成２３年	※現在、品川・名古屋間が整備中
④	基本計画線 ・北海道新幹線（札幌・旭川間） ・北海道南回り新幹線 ・羽越新幹線　・奥羽新幹線 ・北陸・中京新幹線 ・山陰新幹線 ・中国横断新幹線 ・四国新幹線　・四国横断新幹線 ・東九州新幹線　・九州横断新幹線		昭和４８年	－	－

新幹線鉄道の建設に関する整備計画

○昭和４８年１１月１３日決定

建設線	区間	走行方式	最高設計速度	建設に要する費用の概算額(車両費を含む)	建設主体	その他必要な事項	
						主要な経過地	その他
東北新幹線	盛岡市・青森市	粘着駆動による電車方式	260 km/h	3,300 億円	鉄道・運輸機構	八戸市附近	
北海道新幹線	青森市・札幌市	粘着駆動による電車方式	260 km/h	6,300 億円	鉄道・運輸機構	函館市附近 小樽市附近	１．北海道新幹線は、津軽海峡部において、青函ずい道を津軽海峡線と共用する。 ２．建設に要する費用の概算額には津軽海峡線の工事費は含まない。
北陸新幹線	東京都・大阪市	粘着駆動による電車方式	260 km/h	11,700 億円	鉄道・運輸機構	長野市附近 富山市附近 小浜市附近	東京都・高崎市間は上越新幹線を共用する。
九州新幹線	福岡市・鹿児島市	粘着駆動による電車方式	260 km/h	4,450 億円	鉄道・運輸機構	熊本市附近 川内市附近	
九州新幹線	福岡市・長崎市	粘着駆動による電車方式	260 km/h	2,150 億円	鉄道・運輸機構	佐賀市附近	１．九州新幹線（福岡市・鹿児島市間）と筑紫平野で分岐するものとし、福岡市・分岐点間は共用する。 ２．建設に要する費用の概算額には、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間）との共用部分は含まない。

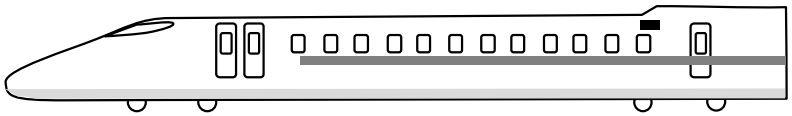
（注１）　建設に要する費用の概要額には利子を含まない。
（注２）　鉄道・運輸機構の正式名称は、鉄道建設・運輸施設整備支援機構。

整備新幹線の整備方式について（上下分離）

【整備方式】

ＪＲ

（新幹線の運行）



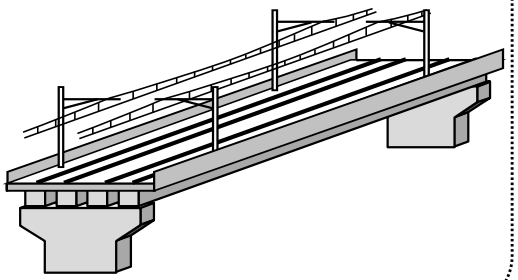
＜上下分離＞

施設の貸付

貸付料の支払（受益の範囲）

鉄道・運輸機構

（施設の建設・保有）



＜公共事業方式＞

国及び地方

建設費の負担
国 2/3
地方 1/3
※貸付料除く

○安定的な財源見通しを確保

財源スキーム

国負担（※１）	地方負担	貸付料等（※２）
2	1	

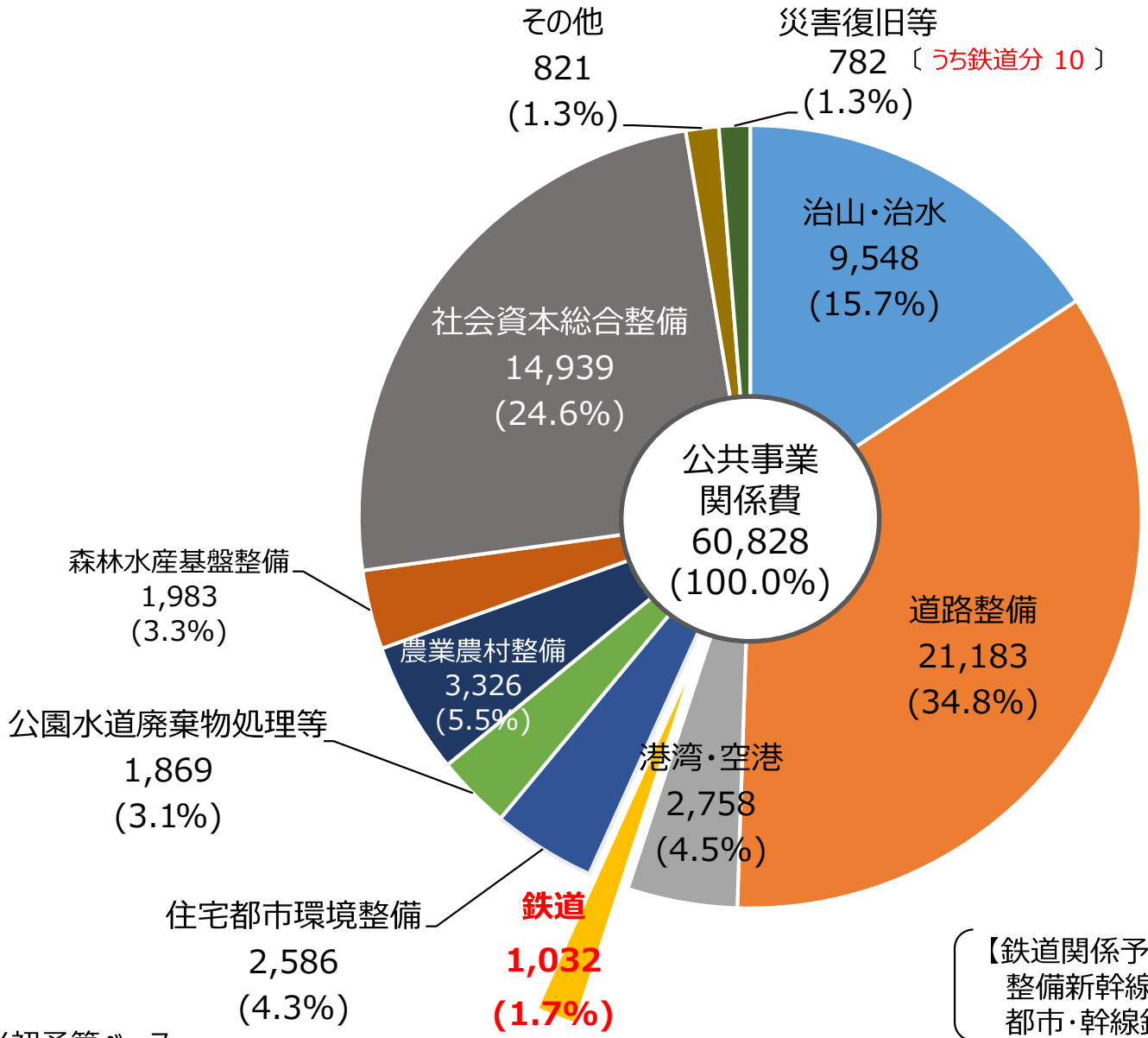
※１　国負担には公共事業関係費及び既設新幹線譲渡収入を含む。
※２　貸付料等には前倒し活用の借入金を含む。

○基本条件の確認等

・安定的な財源見通しの確保
・収支採算性
・投資効果
・ＪＲの同意
・並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意

すべて確認された場合のみ着工

公共事業関係費における鉄道関係予算（令和６年度（2024年度））



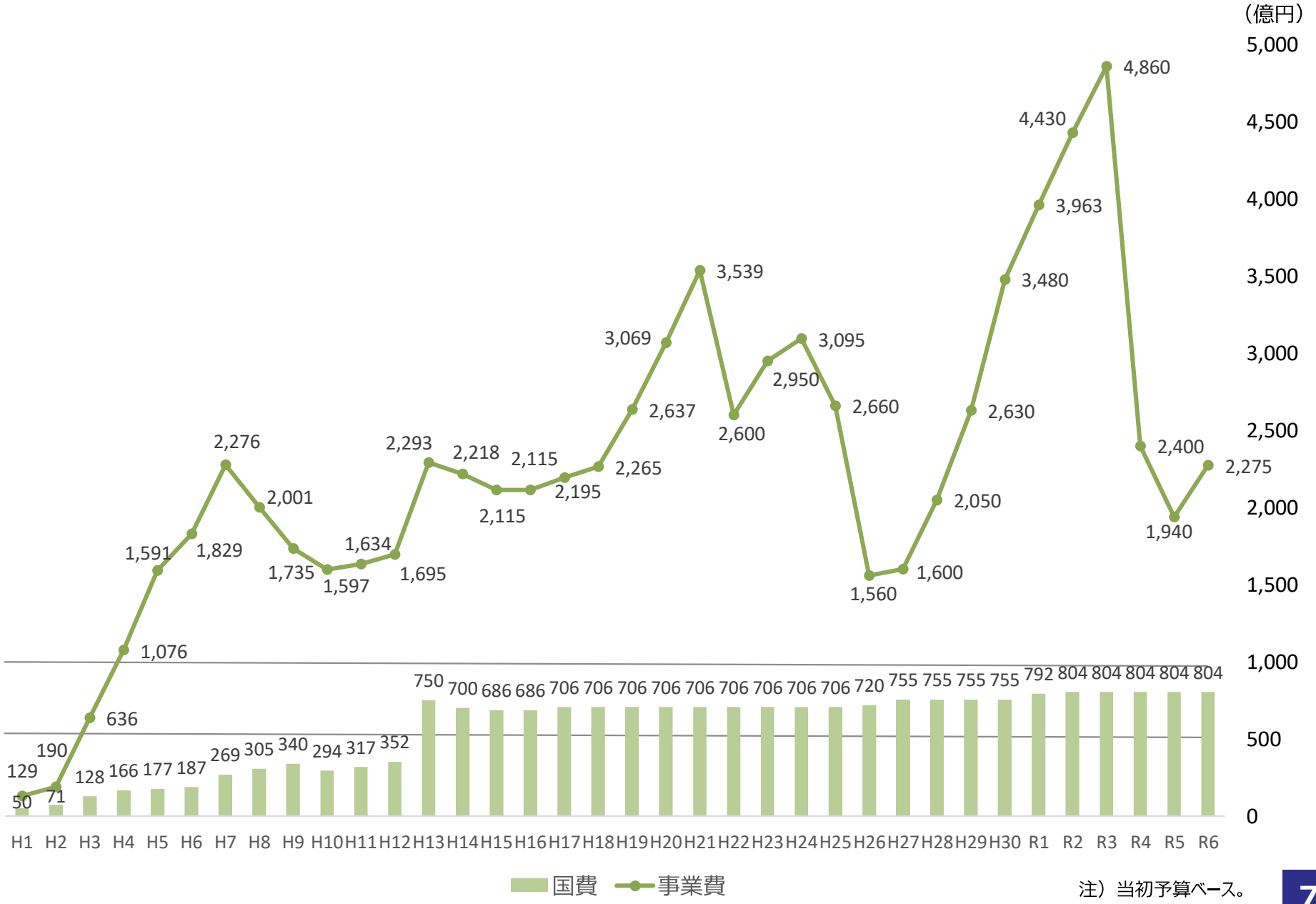
（単位：億円）

【鉄道関係予算】
整備新幹線８０４億円
都市・幹線鉄道２２８億円

※1 当初予算ベース。

※2 合計は端数処理の関係により一致しない。

整備新幹線の事業費及び国費の推移

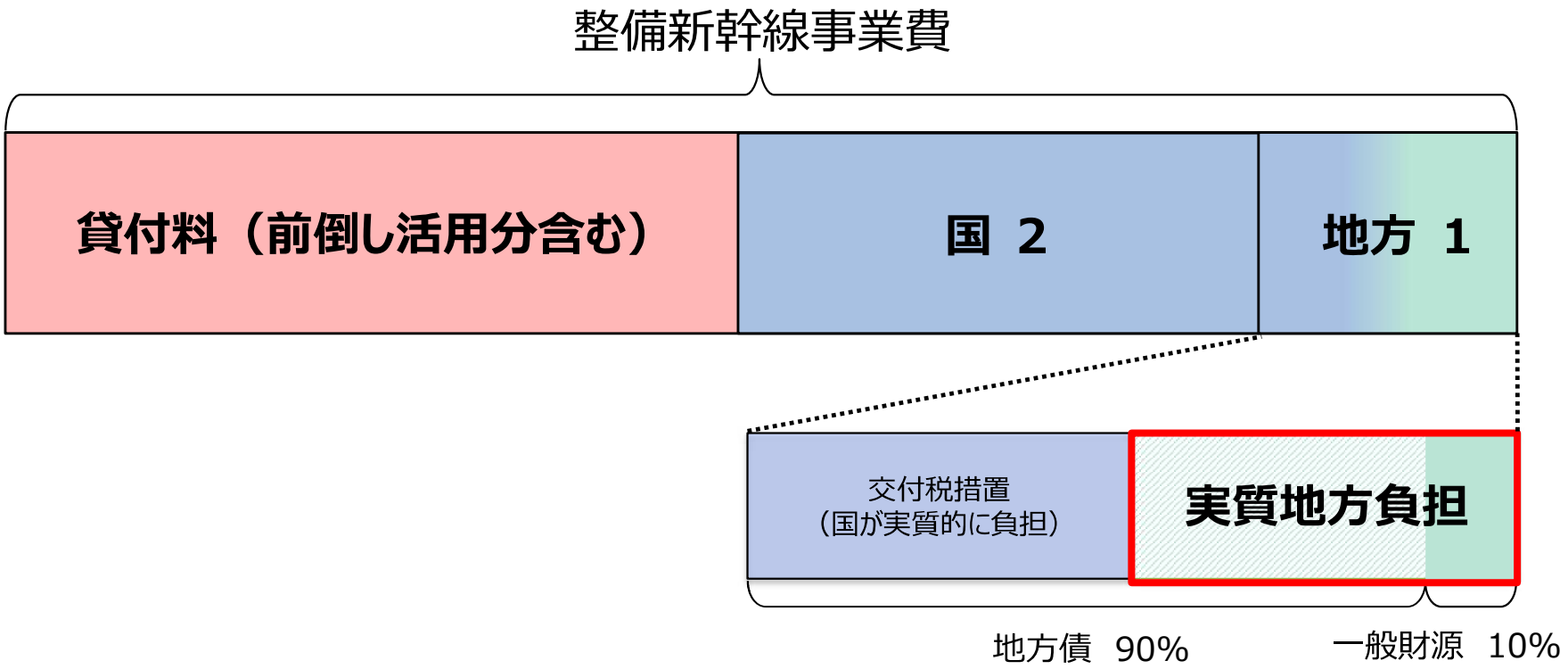


注）当初予算ベース。

新幹線整備における地方負担のイメージ

○　建設費から貸付料を控除した分について、国が2/3、地方が1/3を負担。

○　整備新幹線の整備に係る地方負担については、全国新幹線鉄道整備法の規定に基づき、総務省において、地方財政措置（地方債充当率を９０％とし、事業費と財政規模に応じてその元利償還金の５０～７０％を交付税措置）を講じている。

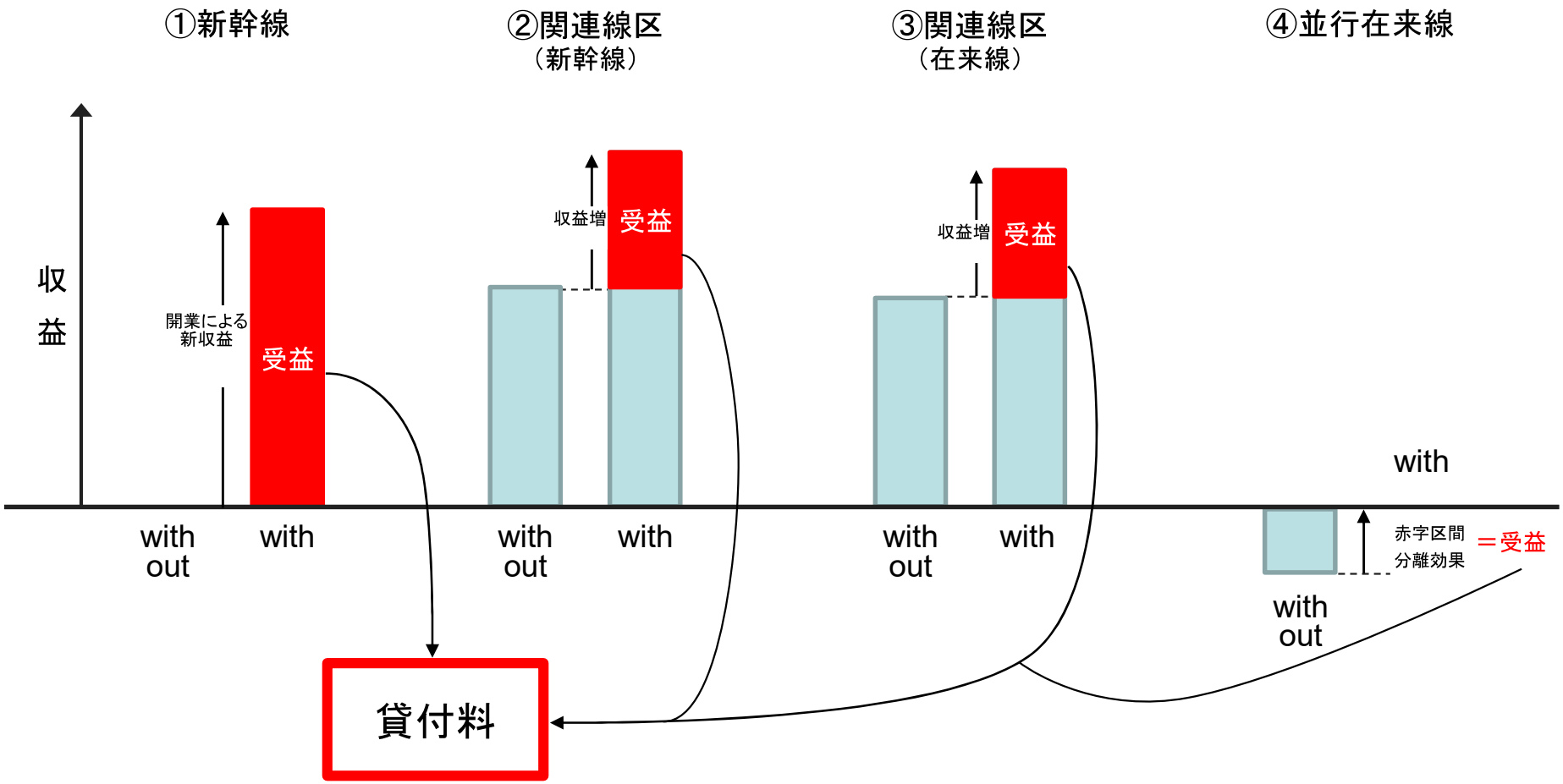


※地方負担分の90%について地方債の起債が可能。
※事業費と自治体の財政規模に応じ、その元利償還金の50～70%について、国から地方交付税措置がされる。

貸付料について

○ 営業主体（JR）は、「受益」の範囲で貸付料を支払う。開業後３０年間の受益を平均して貸付料額を算定

○ 受益 ＝「新幹線を整備する場合（With）の収益」－「新幹線を整備しない場合（Without）の収益」
収益 ＝「収入」－「費用」



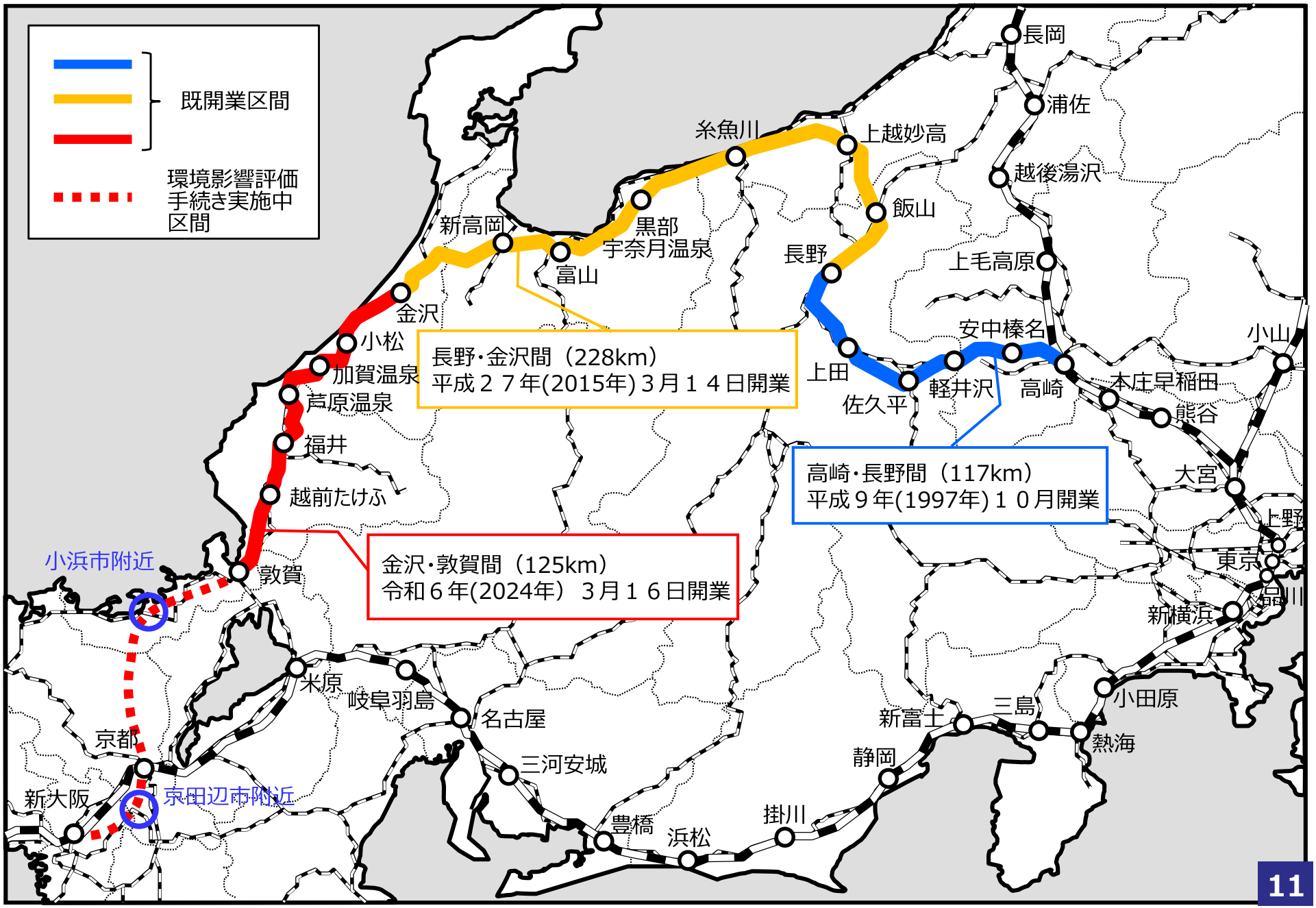
目次

１．新幹線ネットワークの整備について

２．北陸新幹線（敦賀･新大阪間）について

３．新幹線建設と施工上の課題について

北陸新幹線の概要


既開業区間
環境影響評価
手続き実施中
区間
長野・金沢間（228km）
平成２７年(2015年)３月１４日開業
金沢・敦賀間（125km）
令和６年(2024年) ３月１６日開業
高崎・長野間（117km）
平成９年(1997年)１０月開業
長岡
浦佐
糸魚川
上越妙高
越後湯沢
飯山
新高岡
黒部
宇奈月温泉
富山
長野
上毛高原
金沢
小松
加賀温泉
芦原温泉
福井
越前たけふ
敦賀
小浜市附近
京田辺市附近
上田
佐久平
軽井沢
安中榛名
高崎
本庄早稲田
熊谷
小山
大宮
上野
東京
品川
新横浜
小田原
熱海
三島
新富士
静岡
掛川
浜松
豊橋
三河安城
名古屋
岐阜羽島
米原
京都
新大阪

北陸新幹線（金沢･敦賀間）の開業について

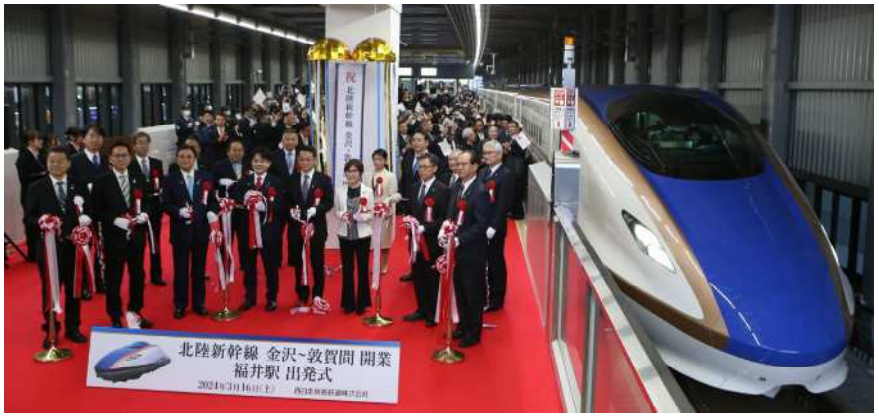
○　北陸新幹線（金沢･敦賀間）が令和６年３月１６日に開業。
○　ＪＲ西日本、IRいしかわ鉄道、ハピラインふくいが、各駅において出発式等を開催。



敦賀駅出発式



金沢駅出発式



福井駅出発式



IRいしかわ出発式



ハピラインふくい出発式

※写真の一部は、JR西日本及びハピラインふくいによる提供。

北陸新幹線（金沢・敦賀間）の整備に伴う開業効果

○年末年始の金沢・福井間の利用者数は前年同期の在来線特急と比べて４０％増。

○開業後６か月間の福井県新幹線駅周辺の県外来訪者は前年と比べて２１．８％増。特に関東圏から４２％増、信越から７５．８％増と大幅に増加し、好調を維持。

○新幹線駅周辺で、まちづくりファンド等により店舗開設など民間投資が拡大。福井駅周辺１０４件、敦賀駅周辺５９件。

○開業への期待感と駅周辺で進む再開発を背景に路線価が上昇。福井駅西口広場通りは８．６％上昇、敦賀駅前広場通りは３．０％上昇。

○福井県では、宿泊施設の整備やリノベーションが加速。令和２年度以降、１００軒近くの宿泊施設のリニューアル等を支援。

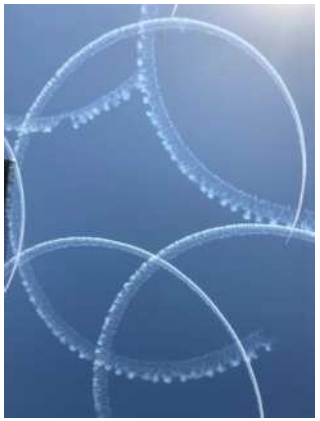
※ＪＲ西日本及び福井県資料より

○経済波及効果は、年間約506億円　※北陸新幹線（金沢・敦賀間）事業に関する再評価報告書より（平成30年３月）

（参考）敦賀・新大阪間の経済波及効果
・約2,700億円／年（全国の効果）　※関西経済連合会・北陸経済連合会・大阪商工会議所調査より（令和元年10月）
・約1,150億円／年（京都駅・松井山手駅における効果）　※京都府資料より（平成29年３月）



駅周辺イベントによるにぎわいの様子（小松駅）




駅周辺イベントによるにぎわいの様子（福井駅）

敦賀・大阪間のルート検討経緯について

○平成２７年８月　与党PTの下に北陸新幹線敦賀・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

いわゆる米原ルートについて

○ 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地域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。

【与党 整備新幹線建設推進プロジェクトチーム決定（座長発言）（H29.3.15）】
「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。」

【新幹線鉄道の建設に関する整備計画（S48.11.13）】
区間：東京都・大阪市　**主要な経過地**：長野市附近、富山市附近、**小浜市附近**

東海道新幹線乗り入れ

- **東海道新幹線の容量が引き続き逼迫**している
- **運行管理システム**が異なる
- **脱線逸脱防止対策の方式**が異なる

利便性

- **米原で引き続き乗り換えが継続**する
- **所要時間、運賃・料金が小浜京都ルートと比較して増加**

地元自治体等

福井県・滋賀県・JR西日本

小浜・京都ルートによる早期整備を求めている
（**米原ルートを否定**）

その他

- 小浜京都ルートで**2019年から行ってきた環境影響評価手続を改めて行う必要**がある

運行管理システムの相違

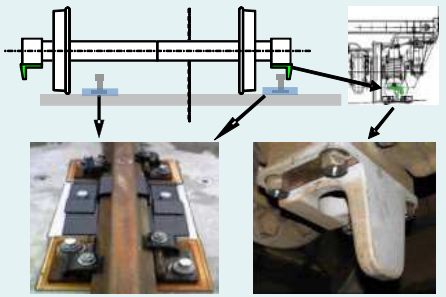
運行管理システムの設計が大きく異なるため、システム改修や車両側での対応が必要。

○ 東北・上越・北陸　：COSMOS　等
（路線分岐念頭）

○ 東海道・山陽・九州　：COMTRAC 等
（単一路線念頭）

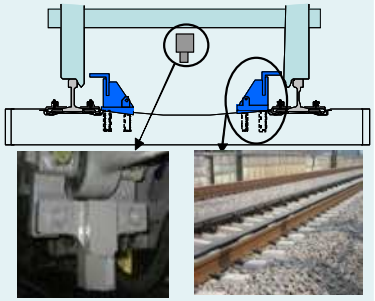
脱線・逸脱防止設備の相違

北陸新幹線



レール転倒防止装置　逸脱防止ガイド

東海道新幹線

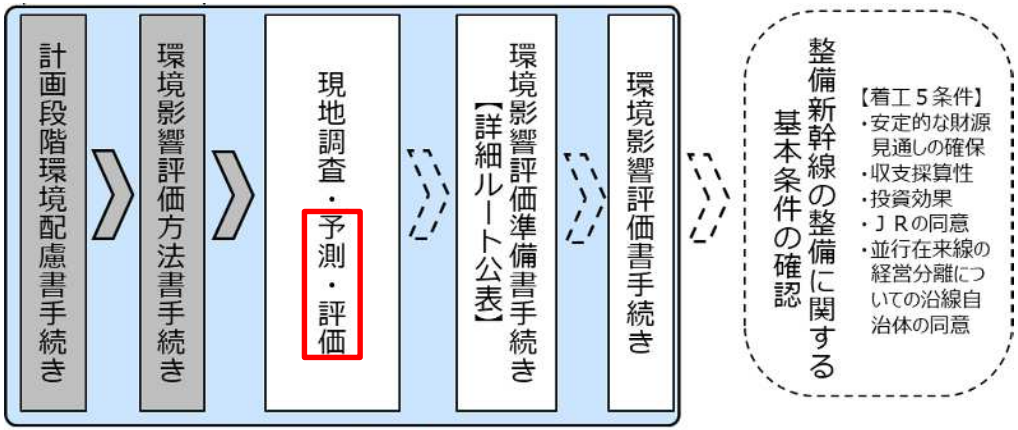


逸脱防止ストッパ　脱線防止ガイド

北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の現状について

○ 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



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

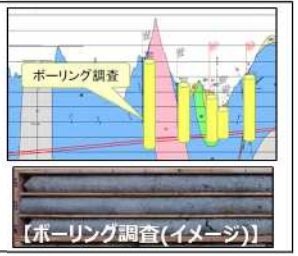


【登記簿、公図(イメージ)】

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

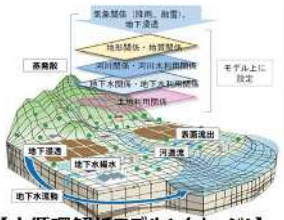


【ボーリング調査(イメージ)】

地下水関係

・地下水の流れについて調査

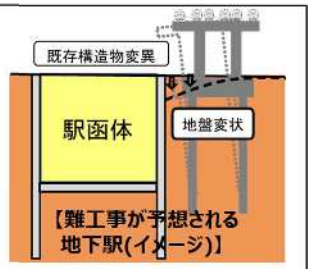
→駅部施工等の際の地下水への影響について確認・解析


【水循環解析モデル(イメージ)】

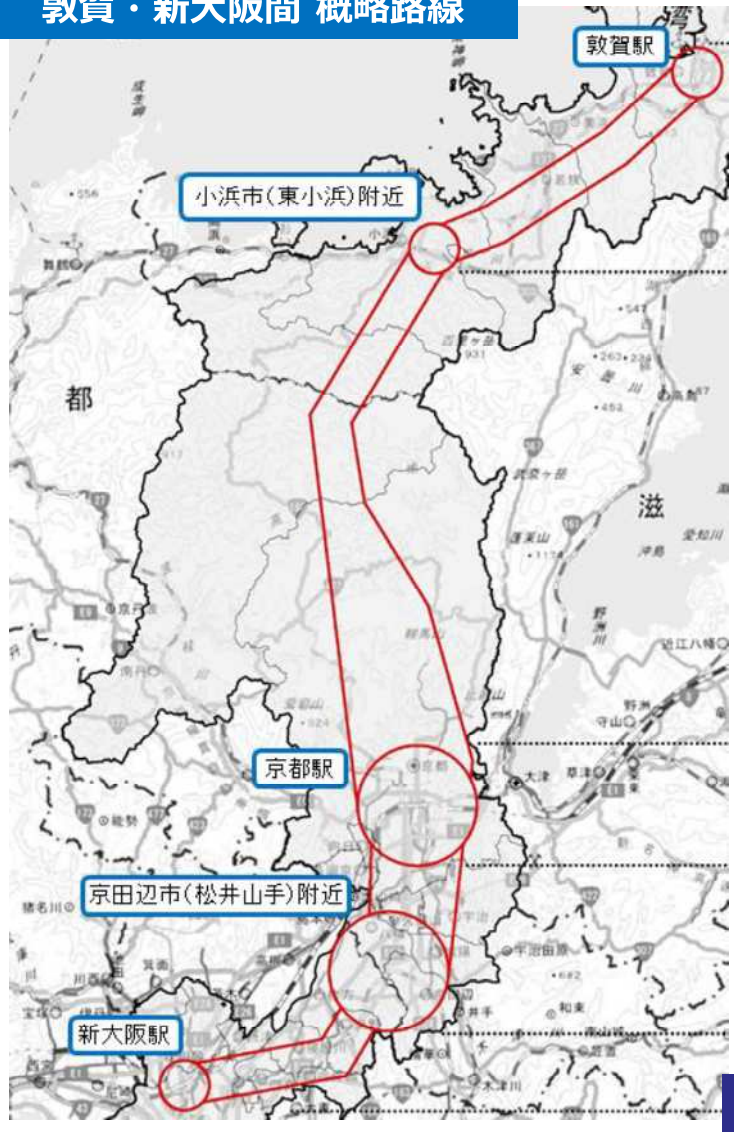
駅関係

・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



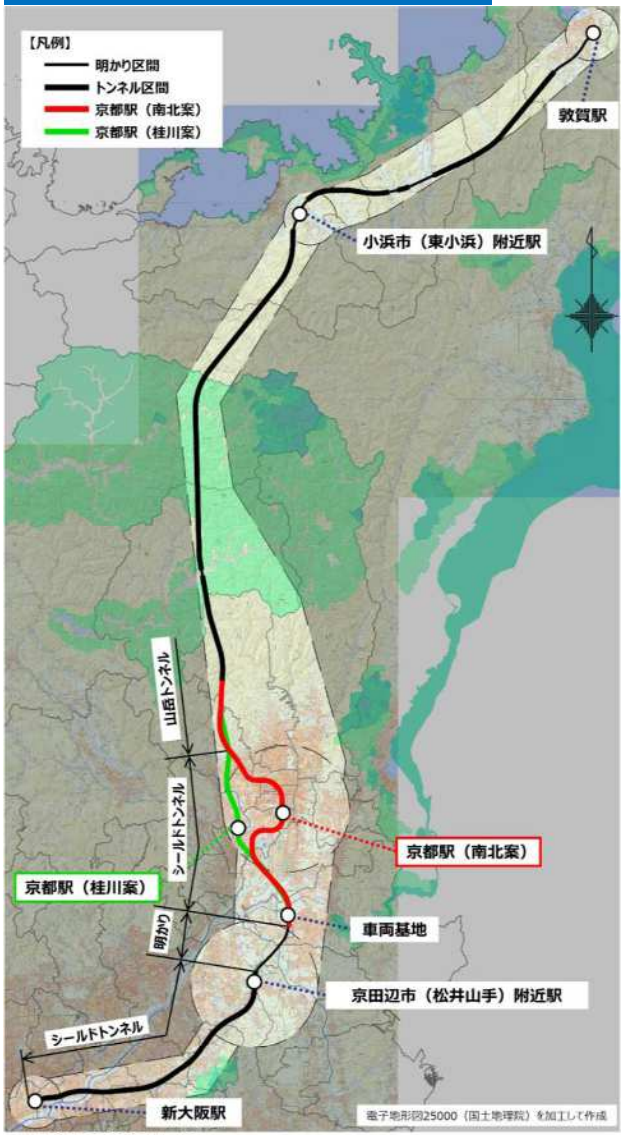
敦賀・新大阪間 概略路線



北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の現状について

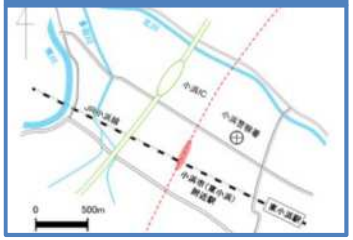
○　環境影響評価手続を進めるとともに、令和５年度より、施工上の課題を解決するための「北陸新幹線事業推進調査」を先行的・集中的に実施。令和６年８月に詳細な駅位置・ルートの案などを提示し、令和6年12月、与党の整備委員会からPTに対し、南北案、桂川案のいずれかとすることなどを内容とする中間報告がなされた。

詳細な駅位置・ルート（案）



※現時点での想定イメージ。

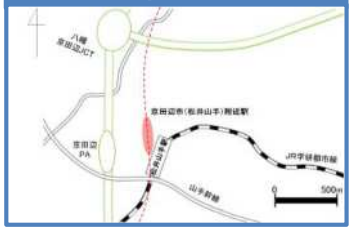
小浜市（東小浜）附近駅



京都駅



京田辺市（松井山手）附近駅



新大阪駅



事業費・工期等

	南北案	桂川案
総延長	約144km	約139km
停車場等	東小浜(地上) 京都・松井山手・新大阪(地下) 各駅、車両基地	
新大阪駅工期	概ね25年程度	
京都駅工期	概ね20年程度	概ね26年程度
概算事業費（※1）（令和5年4月価格）	概ね3.9兆程度	概ね3.4兆程度
概算事業費（※2）（含 将来の物価上昇見込）	概ね5.2兆程度	概ね4.8兆程度

※１　平成28年度当時は2.1兆円。その後の物価上昇、検討の深度化等により再算定。
※２　令和５年４月時点の価格で算定された概算事業費について、近年の物価上昇率を踏まえ、今後年2%上昇すると仮定。

与党 整備委員会 中間報告（R6.12.23）（抜粋）

○　京都市内の駅位置・ルートについては、**南北案、桂川案のいずれかとすることが適切**…

○　…**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**…**科学的知見に基づく情報発信を念入りかつ重点的に実施**し、そのための体制強化を図るとともに、沿線自治体等の協力を要請し、取り組む…

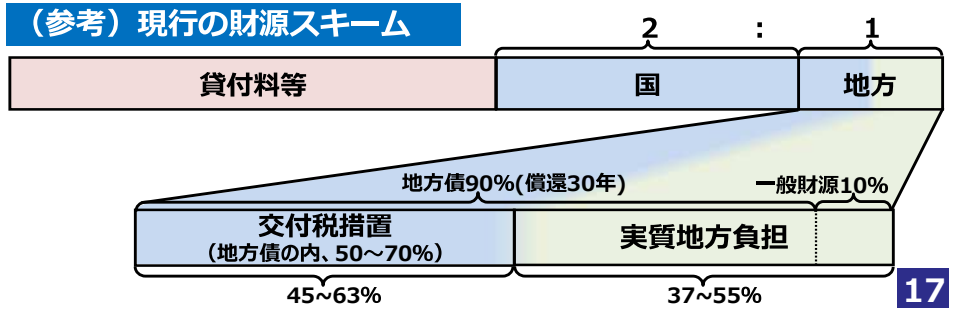
○　…調査について、**南北案と桂川案で共通の箇所の深度化を図るため、必要かつ十分な予算を確保することが必要**…小浜市（東小浜）附近駅等の着工準備として、…増額する必要

○　…**ルートに係る検討、地元関係者等の懸念や不安の払拭と並行して、安定的な財源の確保、費用対効果のあり方等について検討**を速やかに行う…

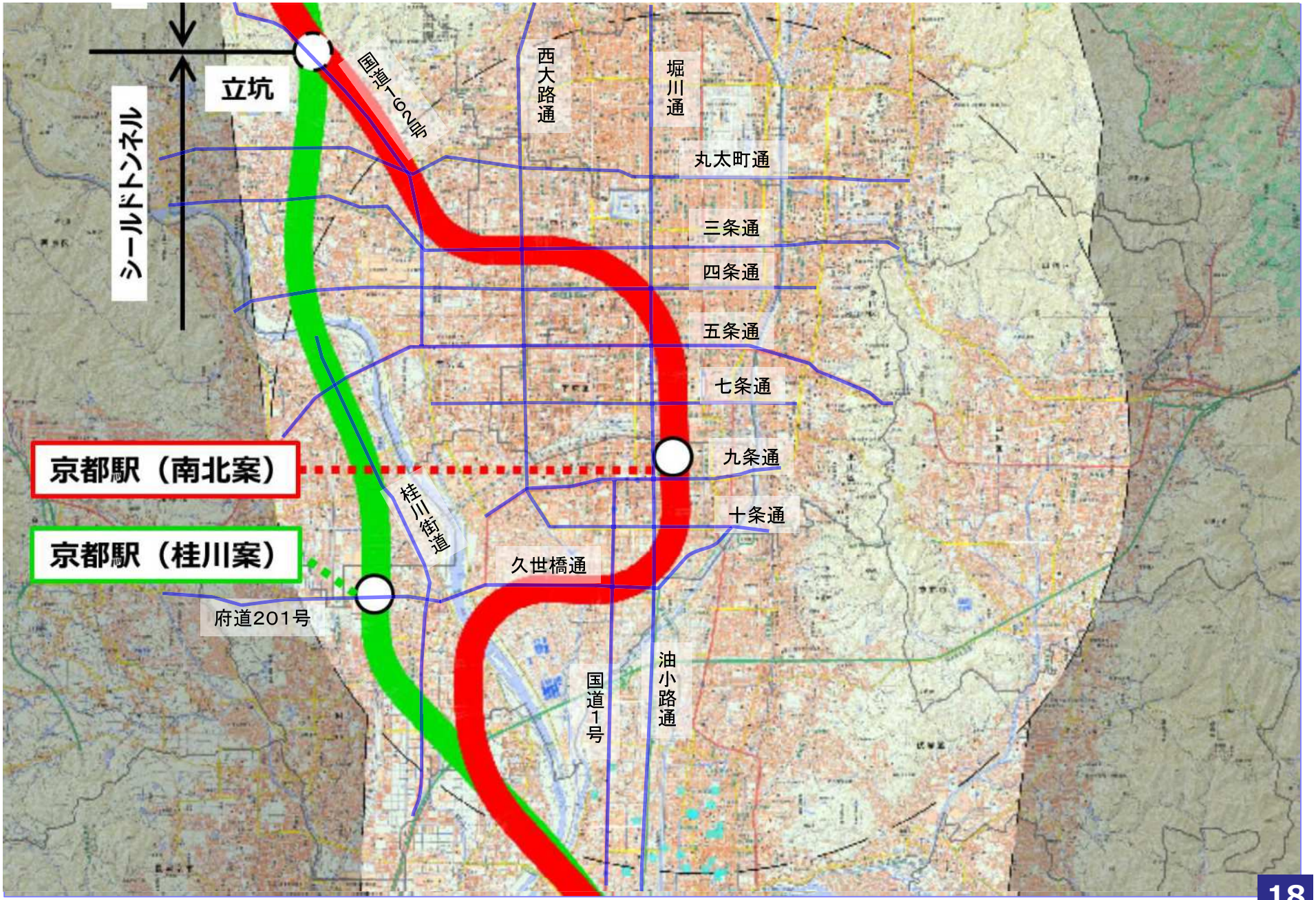
（参考）いわゆる着工５条件

① 安定的な財源見通しの確保　② 収支採算性　③ 投資効果
④ JRの同意　⑤ 並行在来線の経営分離について沿線自治体の同意

（参考）現行の財源スキーム



北陸新幹線（敦賀・新大阪間）詳細駅位置・ルート図（案）



目次

1．新幹線ネットワークの整備について

2．北陸新幹線（敦賀・新大阪間）について

3．新幹線建設と施工上の課題について

新幹線建設全体の流れ

事業着手まで

ルート概略検討、ルート概要の決定、事業計画策定、環境影響評価、事業認可申請等を行い、国からの認可を経て、事業に着手していきます。

環境影響評価手続きの流れ　これまでも様々な説明会・意見聴取を**実施**

- 計画段階環境配慮書（令和元年5月）
  - ・一般の方からの意見（43件）
  - ・知事意見
  - ・国土交通大臣意見
- ▼
- 環境影響評価方法書（令和元年11月）
  - ・住民説明会（3府県合計66回・うち京都府内33回）
  - ・一般の方からの意見（930件）
  - ・知事意見※
  - ・国土交通大臣意見
- ▼
- 環境影響評価準備書
  - ・住民説明会
  - ・一般の方からの意見
  - ・知事意見※
  - ・国土交通大臣意見
- ▼
- 環境影響評価書


方法書説明会の実施状況

※：市町村長の意見を聴いて知事が意見を提出

事業着手

地元説明会・中心線測量

地区ごとに事業の説明会を開催し、測量等の立入りについてご協力をお願いします。

設計協議・調査・設計

新幹線と交差する河川や道路の占用、付替等について関係個所と協議します。
地質調査等の結果を踏まえ、橋りょうやトンネル等の、構造計算、図面作成を行います。


地質調査の実施状況

用地協議・取得

補償方法などの説明会を行い、取得が必要な土地を決定するための測量や建物調査を実施し、公平かつ公正な補償金額を算出し、用地取得をしていきます。

工事発注・説明会

適切な工事費を積算のうえ工事を発注、施工会社を決定した後、具体的な工事の進め方について適時説明を行うとともに、工事の影響を受ける可能性がある建物や井戸などの現況調査をさせていただくことがあります。

工事着手

工程管理、予算管理、地域に住む方へのご説明、周辺環境への配慮、工事の安全管理など、工事が安全・順調に進むようにマネジメントしていきます。


土木工事（橋りょう）


設備工事（電気）

完成・開業

多くの関係者のご協力を得て完成・開業を迎えます。



北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の整備のための調査について

○ 鉄道・運輸機構としては、令和元年から、**様々な項目に係る調査、科学的な検討等**を実施。

環境影響評価のための文献調査・現地調査・予測・評価（令和元年～）

＜主な調査内容＞

・大気環境（大気質、騒音、振動、微気圧波、低周波音）
→風向・風速、窒素酸化物・浮遊粒子状物質、騒音、振動、土地利用・地形の状況

・水環境（水質、水底の底質、地下水、水資源）
→水の濁り・汚れ、水底の底質の状況、地下水の水質、水資源の利用状況

・土壌に係る環境（地形及び地質、地盤、土壌）
→地形・地質の状況、重要な地形の分布、状態及び特性、地盤沈下の発生状況、土壌汚染の状況





・その他の環境（日照阻害、電波障害、文化財）
→土地利用・地形・電波受信の状況、史跡、名勝、天然記念物等の状況

・動物、植物、生態系
→動物・植生の状況、重要種の分布、生息・生育の状況、生息・生育環境、動植物、その他の自然環境に係る概況 、複数の注目種・群集の生態、関係

・景観、人と自然との触れ合いの活動の場
→主要な眺望点・景観資源の状況、人と自然との触れ合いの活動の場の分布、利用状況

※下記の内容の他、「受入地事前協議」、「道路・河川等管理者との事前協議」を実施

北陸新幹線事業推進調査（令和５年度～）

用地関係（令和5年度実施結果）

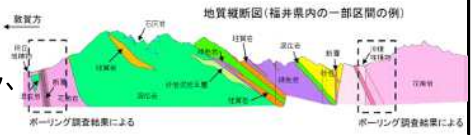
・明かり区間となることが想定される福井県内を対象として、収集した**登記簿及び公図の情報を基に用地リスク評価を実施**

・用地リスク評価により、大型施設（工場等）・商業店舗・集合住宅や、長期相続未了の可能性のある箇所、境界未定など、通常より用地確保に時間がかかる物件を確認

地質関係（令和5年度実施結果）

・ボーリング調査を実施し、得られた地質データより山岳トンネル区間**約80kmの縦断図を作成**

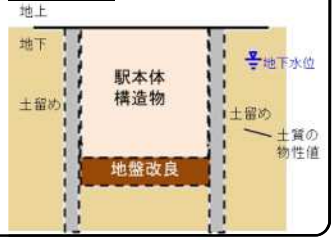
・重金属等に関する試験を実施し、山岳トンネルにおける対策土の含有率を約30%と推定



鉄道施設概略設計（令和5年度実施結果）

・既往の調査結果等を活用し、**概略設計のための諸条件を整理**

・**京都駅、新大阪駅等の**本体構造物及び土留の幅、長さ等を算出し、**概略設計を実施**するとともに、**概略図**を作成



地下水関係（令和5年度実施結果）

・京都市内において、**地下水・河川水全20箇所を採取**し、**成分分析を実施**

・京都市街地における**大局的な地下水流動**について、深い層は北から南に流れて、京都駅や伏見酒造エリアまで到達している可能性があることを確認

