

北陸新幹線等の整備について

京都府・京都市共同提案

【担当省庁：国土交通省】

1 北陸新幹線の全線整備の早期実現

大阪までの全線整備を早期に実現していただきたい。

2 着工に向けた諸問題への適切な対応

- **駅・ルート公表に向けた詳細な調査**において、
 - ①自然環境や生活環境の問題、
 - ②河川、鉄道、高速道路との交差、
 - ③山岳部のトンネル工事、
 - ④都市部での地下工事等
 における**技術的な問題等**について、**慎重に調査を行うよう配慮**されたい。
- ルート決定の根拠となるB/Cの計算において、国は利用者便益で算出しているが、京都府が地域経済効果で試算した結果と大きな差が生じていることを踏まえ、
 - ①**国と地方負担のあり方**（地方への過度な負担がないよう）
 - ②**受益と負担のあり方**（受益に応じた負担となるよう）
 について検討されたい。

また、府域の施工区間は、長大トンネル、大深度地下工事等、工費が膨らむと予想されるため、コスト縮減や十分な財政支援を実施されたい。

- 併せて、関西文化学術研究都市とのアクセス路線となる**JR片町線(松井山手～木津)の複線化等、速達性の向上**が実現するよう協力していただきたい。

3 日本海国土軸の形成に向けた山陰新幹線の整備

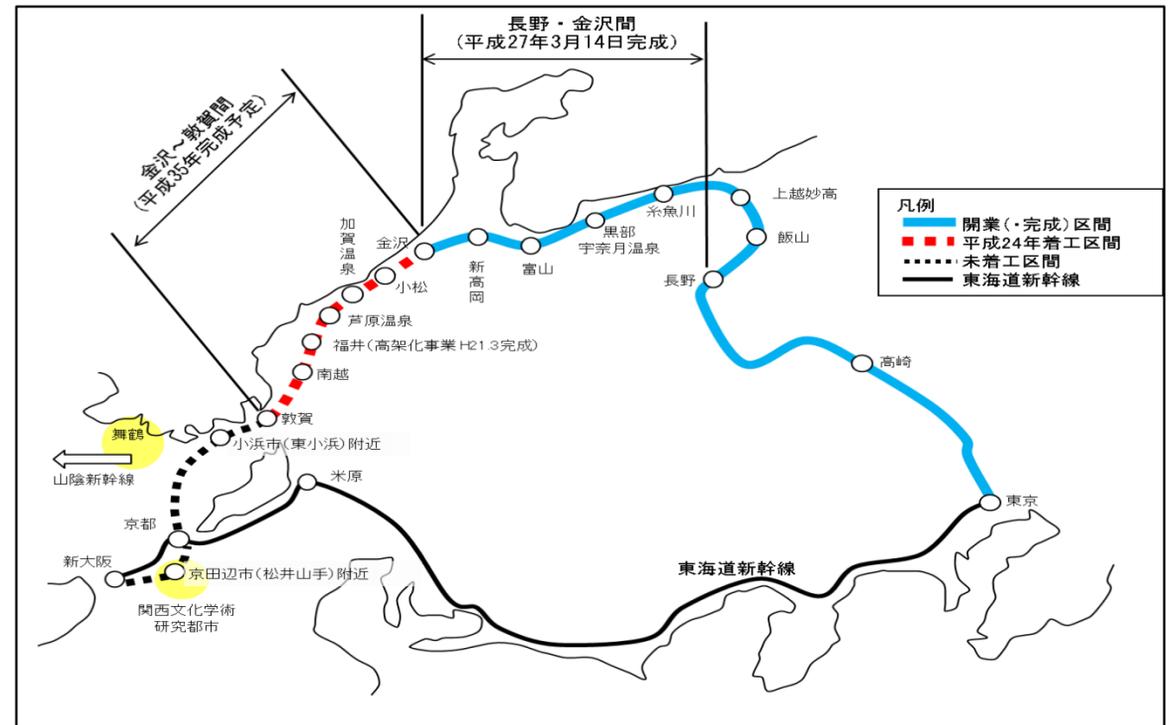
国の「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査」を確実に実施するとともに、以下の観点で**北部地域の広域幹線鉄道のあり方**が検討されるよう、適切に対応していただきたい。

- 北部地域における日本海国土軸形成に資する**舞鶴を経て日本海に至る山陰新幹線**も含めた鉄道ネットワークを強化すること。

京都府の担当課

建設交通部 交通政策課 (075-414-4360)

■北陸新幹線の現状計画図



■新幹線整備に係る地方負担（現行制度）

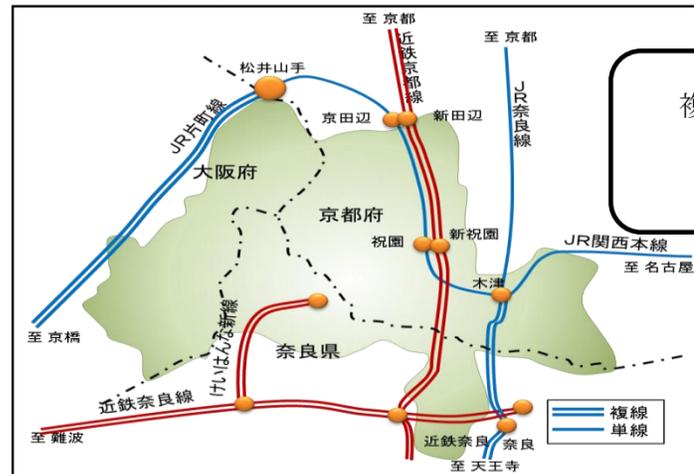
貸付料	国 2	地方 1
		一般単独事業 90%
		※元利償還の50~70% に交付税措置

- 現行B/Cと地域の将来を見込んだB/Cの比較について（松井山手ルート）

国（現行）	総便益＝利用者便益＋供給者便益＋環境等改善便益＋残存価値	→ 1.1
府（試算）	総便益＝ 地域経済効果 ＋供給者便益＋環境等改善便益＋残存価値	→ 1.6

※国のB/Cは、29年3月7日国土交通省提出資料より抜粋
 ※府のB/Cは、府が算出した地域経済効果を反映した総便益（約13,200億円）及び上記国交省資料による総費用（約8,100億円）を基に試算

■JR片町線の現状



複線化・快速運行の場合
松井山手～木津
28分 ⇒ 17分