

日本海国土軸の形成に資する北陸新幹線等の整備について

【担当省庁】国土交通省

京都府・京都市共同提案

北陸新幹線（敦賀・新大阪間）等の整備推進のため、以下について要望する。

- 北陸新幹線の整備にあたっては、府民の理解と納得や関係市町の協力を得ることが不可欠であり、地下水をはじめとする様々な施工上の課題等について、十分な時間を確保した上で適切な対応をしていただきたい。
- 建設費の地方負担については、コスト縮減、貸付料の見直し、十分な財源の確保などにより地方負担を最小化し、これまでの制度に囚われず、地方負担制度の見直しなどにより 受益に応じた負担としていただきたい。
- 整備効果をより拡大するため、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。
- 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を含めた 北部地域の広域幹線鉄道のあり方検討

【現状・課題等】

- 国土の総合的な発展を目指し、東京一極集中に歯止めをかけ、近畿・西日本の経済の活性化を図るためには、敦賀・大阪間の早期整備が必要であり、その実現には、安定的な財源の確保が必要
- 京都駅周辺のルートについて、南北案と桂川案のいずれかにすることが適切であると示されたが、北陸新幹線の整備にあたっては、京都府民の理解と納得や、関係市町の協力を得ることが不可欠であり、地下水をはじめとする様々な施工上の課題について、十分な時間を確保した上で、検討が必要
- 昨年 12 月 23 日の与党 PT 整備委員会において、「北陸新幹線（敦賀・新大阪）の取扱いに関する中間報告」が取りまとめられ、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である」とされた。
- 建設費の地方負担については、既に東海道新幹線が通っている京都の立場としては、新幹線が初めて通る場所とは異なることから、これまでの制度に関わらず、地方負担の制度を見直すなどの措置により、受益に応じた負担とする必要がある。

複線化・快速運行の場合
松井山手～木津
28分 ⇒ 17分