

北陸新幹線敦賀以西整備について



H28.2.17 京都府 

目次

1. 国土軸形成の必要性
2. これまでの京都府の取組
3. 府域を取り巻く鉄道ネットワークの現状
4. 府北部圏域が有する産業基盤
5. 敦賀以西ルートを検討にあたり
6. 関西国際空港へのアクセス
7. 最後に

1. 国土軸形成の必要性

参照:国土形成計画(全国計画) 平成27年8月14日閣議決定

「対流促進型国土」の形成に向けて

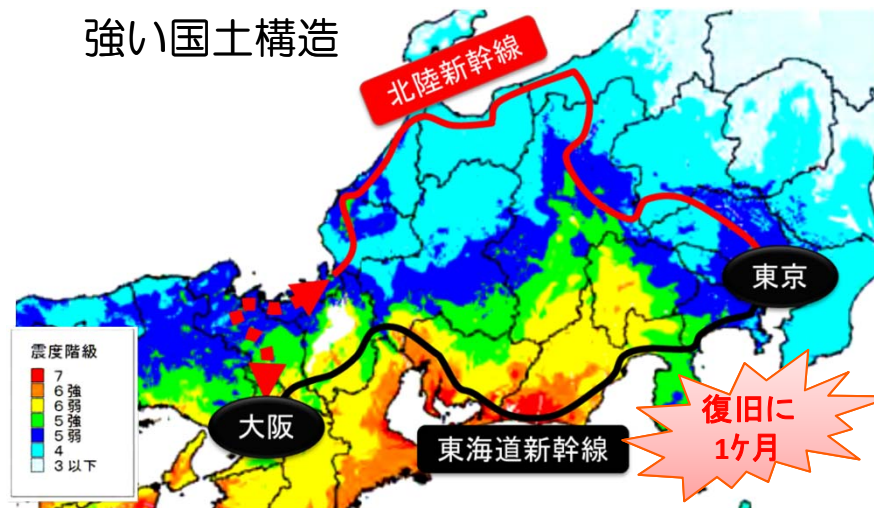
◆ 日本海・太平洋2軸活用によって、線から面への国土整備を促進

- 日本海側の機能強化と広域交流軸の形成
- 整備新幹線など日本海側と太平洋側を結ぶネットワーク形成



◆ 災害に対し粘り強くしなやかな国土の構築の重要性

- 多重性・代替性の確保による災害に強い国土構造



・地表震度マップ: 内閣府・南海トラフの巨大地震モデル検討会
「第二次報告書(H24.8.29) 地表震度分布図陸側ケース」
・復旧期間: 中央防災会議 防災対策推進検討会議 南海トラフ巨大地震対策検討WG
「南海トラフ巨大地震の被害想定について(第二次報告)」

太平洋・日本海、東京～大阪のリダンダンシーの確立

大阪までの北陸新幹線の早期全線開業が不可欠

2. これまでの京都府の取組

1 小浜ルートについて

- 昭和47年7月3日 北陸新幹線の基本計画の告示
- 昭和48年11月13日 北陸新幹線の整備に関する整備計画の決定
 - 区間：東京都・大阪市 主な経由地：長野市附近、富山市附近、[小浜市附近](#)

2 関西広域連合による米原ルートについて

- 平成25年4月25日 北陸新幹線（敦賀以西）ルート提案に係る取組方針
 - 費用対効果、開業までの期間などを総合的に判断すると、『米原ルート案』が最も優位であると提案する。
 - 日本海国土軸の重要性について十分に議論していく必要があり、今後、小浜ルートについては、山陰本線をはじめ とする高速鉄道網等の整備検討の中で議論されることを期待する。

3 京都府議会の意見書

- 平成27年12月18日 「関西メガリージョン」の早期実現を求める意見書
 - 日本海側拠点港に指定された京都舞鶴港を持つ舞鶴市域が、今後重要性を増す。日本海沿岸諸国との国際経済交流が、より一層加速された場合、その効果は、京都府北・中部地域の観光及び経済発展のみならず、関西全域にその効果を発揮する。
 - また、世界的な観光都市である京都市の役割をさらに強化する必要がある、そのためには日本海側と京阪神地域がより近接・緊密になり、さらに関西国際空港、四国が繋るなど、関西を起点とする「もう一つの新幹線ネットワーク」の形成が不可欠である。
 - その意味から、北陸新幹線が果たす役割は、何よりも重要であり、関西にとって最も効果が発揮されるルートである、いわゆる「敦賀以西ルート」は、最適の選択である。

- 平成28年1月26日 第9回与党整備新幹線建設推進PT「北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会」
 - [JR西日本が](#)、敦賀～大阪間について、[小浜から京都駅を経由して、新大阪駅まで乗換が発生しないルートを要望](#)

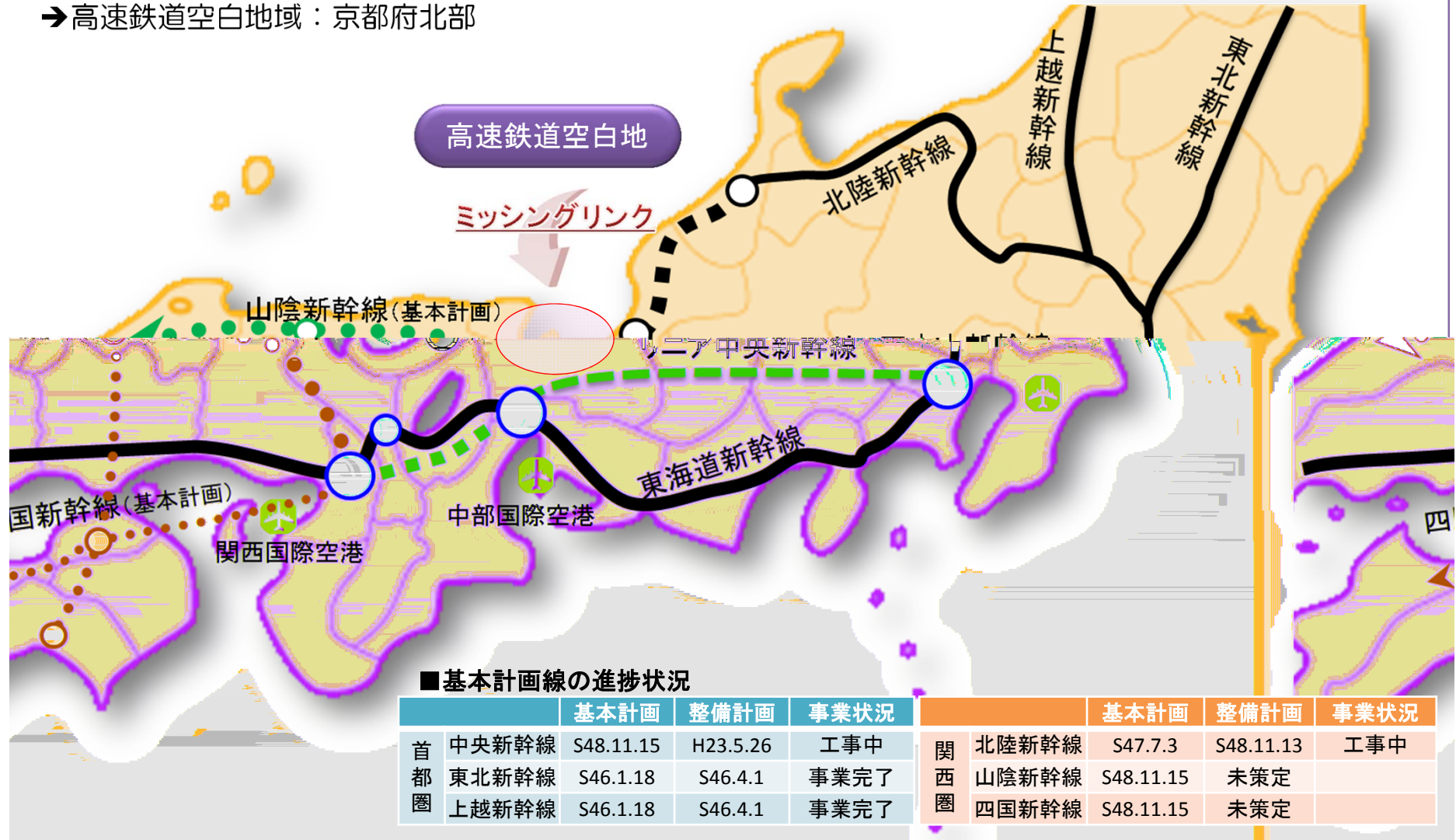
4 直近の関西広域連合の動きについて

- 平成28年1月28日 第65回関西広域連合委員会 ※第65回関西広域連合委員会の概要（速報版）抜粋
 - JR西日本から、米原ルートについては乗り入れが前提となる東海道新幹線のダイヤが過密であることや、運行システムなど技術的な問題があるとの見解と、小浜から京都駅を経由するルートを要望した旨説明されたことから、[この「取組方針」は堅持できず、これまでの経緯や以下の論点（留意点）を踏まえ再検討することとした。](#)
 - [ルート選定に関する具体的な検討は、](#)与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームの[検討スケジュールを勘案すると困難](#)であると考え
る。
【論点(留意点)】①スピード感を重視し大阪までの乗り入れを検討すること
②並行在来線の取り扱いを十分議論すること
③リニア中央新幹線、関空アクセス、四国新幹線、山陰新幹線など関西全体の広域交通網の将来展望との関連を整理すること
 - これからも北陸新幹線の大阪乗り入れの早期実現を期して、[関西広域連合としても費用負担やその他の課題を関西全体として乗り越えるように取り組んでいく。](#)

3. 府域を取り巻く鉄道ネットワークの現状①

◆ 関西の高速鉄道網の課題

- 東海道、山陽のみの新幹線ネットワーク
- 高速鉄道空白地域：京都府北部



4. 府北部圏域が有する産業基盤

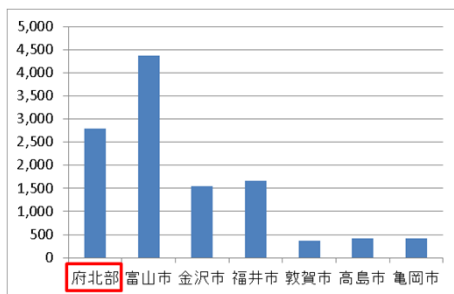


◆ 京都府北部圏域が有する産業基盤

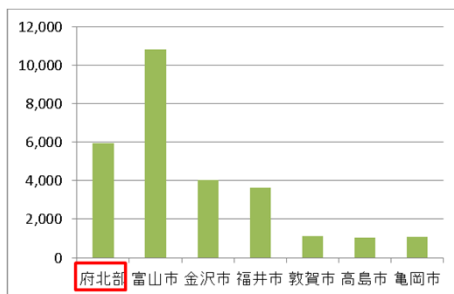
1. 域内総生産額は1. 1兆円規模
2. 中丹地域を核に6, 000億円規模の製造品出荷額
3. 関西経済圏における日本海側の窓口機能を果たす「京都舞鶴港」
4. 域内の連携による「海の京都観光圏」の推進により観光入込客数増加

	人 口 (人(H22))	粗付加価値額 (百万円(H25))	製造品出荷額 (百万円(H25))	卸売業 年間商品販売額 (百万円(H26))	小売業 年間商品販売額 (百万円(H26))	コンテナ取扱量 (TEU(H26))	観光入込客数 (千人(H26))
5市2町	309,007	279,300	596,360	210,168	291,587	12,078	8,723
敦賀市	67,760	36,227	110,428	86,091	73,755	59,017	1,754
福井市	266,796	166,781	363,979	808,520	317,608	1	3,122
金沢市	462,361	155,317	401,450	1,748,164	514,654	60,467	8,239
富山市	421,953	437,162	1,079,937	1,077,477	469,662	82,065	6,397

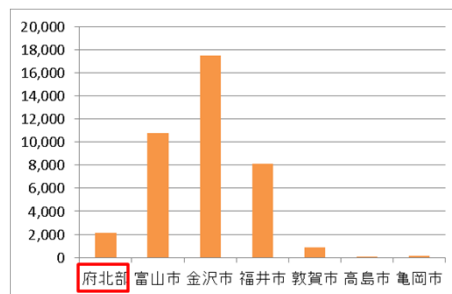
粗付加価値額(H25) (億円)



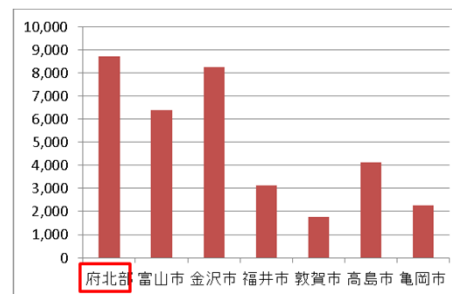
製造品出荷額(H25) (億円)



年間商品売上高(H26) (億円)



観光入込客数(H26) (千人)



(出典) 平成22年国勢調査(総務省)、平成25年工業統計表(経済産業省)、平成26年度商業統計表(経済産業省)、国土交通省港湾局計画課作成資料、各府県の観光入込客数資料

5. 敦賀以西ルートを検討にあたり

◆ 京都府北部地域を含む日本海側経済圏の形成が必要

- 福井県と京都北部地域を高速鉄道網で繋げることで、京都府北部～小浜～敦賀の経済圏が形成
- 京都舞鶴港と敦賀港を結ぶ港湾軸と併せ、アジアからのゲートウェイが構築

◆ 日本海側と太平洋側の対流の促進

- 日本海側と太平洋側と結ぶ高速鉄道及び高速道路の整備による対流促進

舞鶴に近い京都府北部地域と京都駅が結節されることが重要

京都府北部地域を含む日本海側経済圏

域内総生産 2.0兆円
製造品出荷額 0.8兆円
コンテナ取扱量 71,095TEU

京都府北部地域
域内総生産 1.1兆円
製造品出荷額 0.6兆円

京都舞鶴港
コンテナ取扱量
12,078TEU

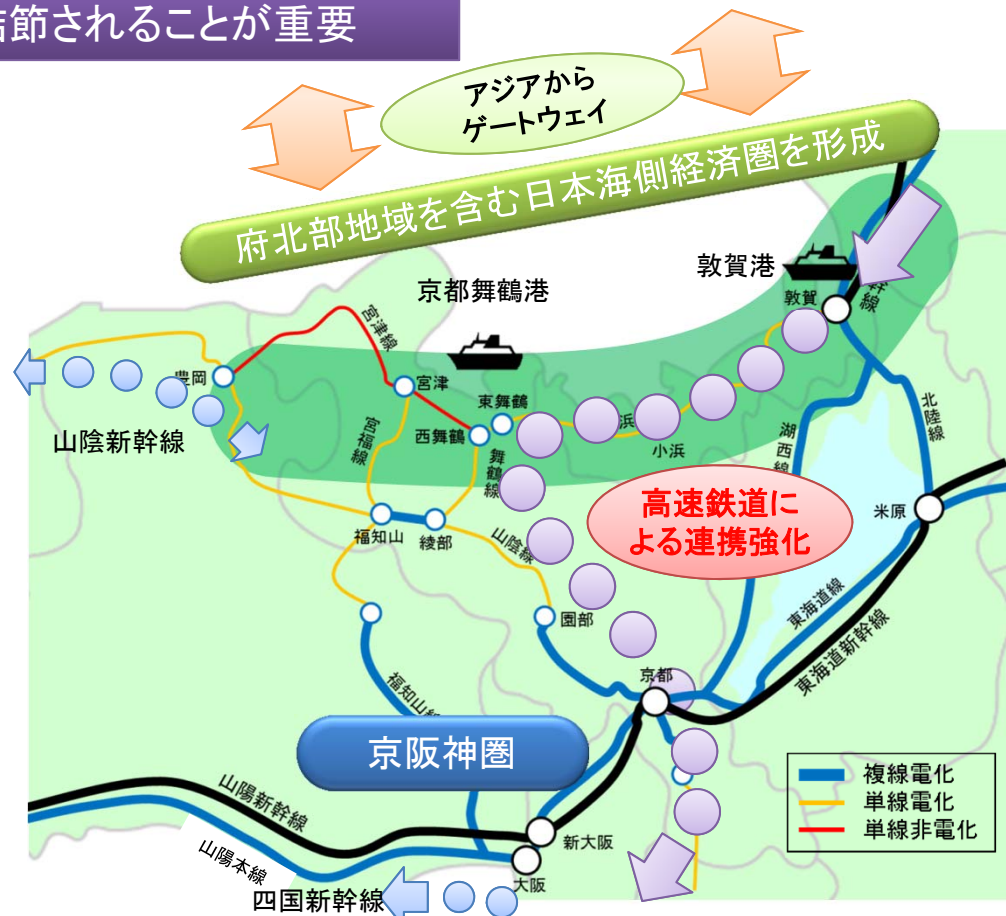


高速鉄道＋高速道路
で一体化

福井県嶺南地域
域内総生産 0.9兆円
製造品出荷額 0.2兆円

敦賀港
コンテナ取扱量
59,017TEU

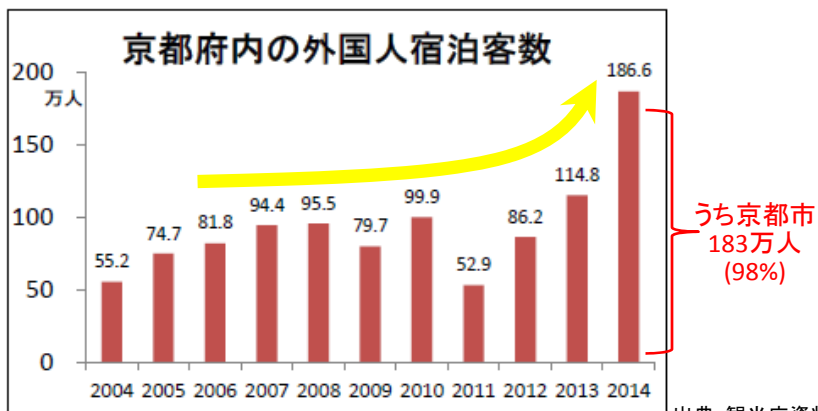
出典：製造品出荷額：平成25年工業統計表(経済産業省)
域内総生産：市町村経済計算(京都府H24 福井県H14)
コンテナ取扱量：国土交通省港湾局計画課作成資料(H26)



6. 関西国際空港へのアクセス

◆ 関西国際空港へのアクセスの課題

→ 関西国際空港から日本に入学し、京都に訪れるインバウンド客も急増。



出典: 観光庁資料

■ 米国「Travel+Leisure」誌が行った「ワールドベストシティ」ランキングの上位10都市における空港アクセス状況

順位	都市名	国	最寄り空港	距離	所要時間	交通
1位	京都	日本	関西国際空港	100km	75分	鉄道
2位	チャールストン	アメリカ	チャールストン国際空港	22km	20分	バス
3位	シェムリアップ	カンボジア	シェムリアップ国際空港	15km	—	車
4位	フィレンツェ	イタリア	アメリゴ ベスプッチ空港	5km	25分	バス
5位	ローマ	イタリア	レオナルド ダ ヴィンチ空港	26km	30分	鉄道
6位	バンコク	タイ	バンコク スワンナプーム空港	24km	30分	鉄道
7位	クラクフ	ポーランド	クラクフ バリツェ空港	16km	16分	鉄道
8位	バルセロナ	スペイン	バルセロナ空港	13km	25分	鉄道
9位	ケープタウン	南アフリカ	ケープタウン国際空港	22km	30分	バス
10位	エルサレム	イスラエル	ベングリオン国際空港	50km	60分	バス

※JTB 海外旅行の基本情報データから作成。京都は、関空ホームページデータ。

1時間超えは
京都だけ！

◆ 京都駅は近畿各方面へのネットワークの拠点駅

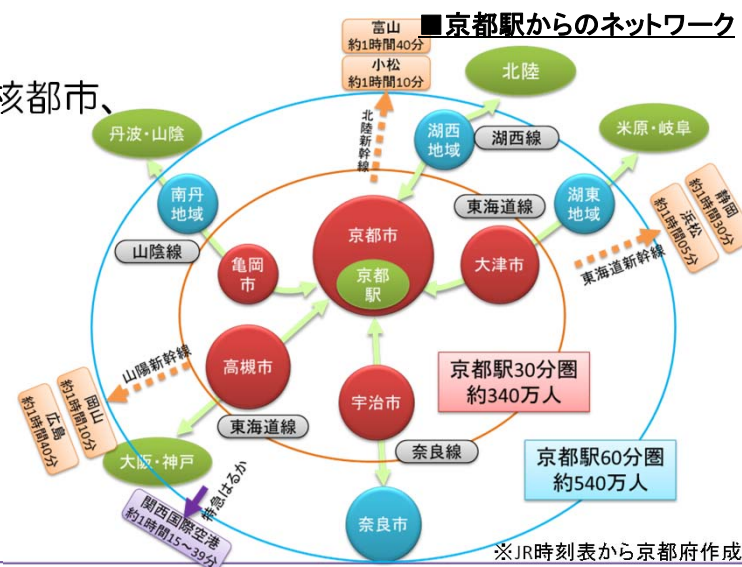
→ 京都駅から30分圏内には、宇治市、大津市、高槻市などの中核都市、60分圏域には奈良市、南丹地域、湖西・湖東地域も含まれる。

京都からの関空アクセスは重要

■ 京都からの関空アクセス

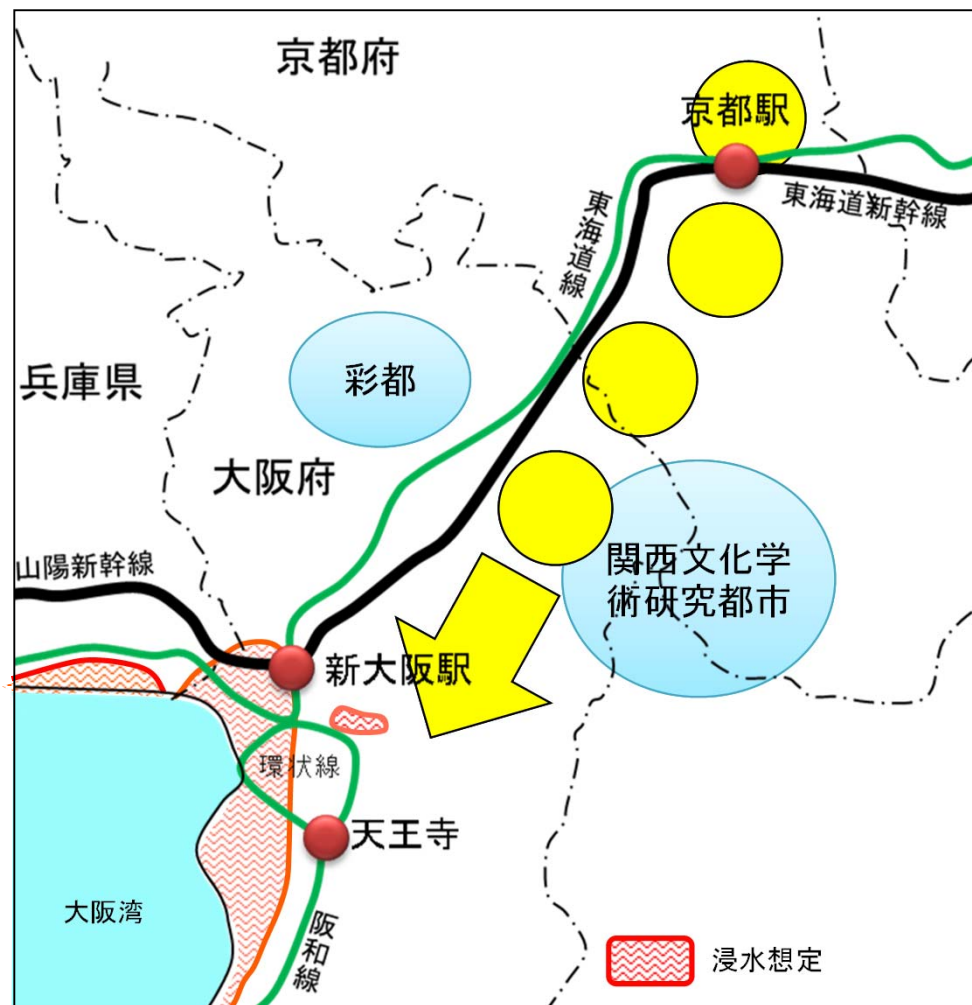
※JR時刻表、バス会社時刻表より作成

交通	種別	所要時間	運行時間・便数	金額
鉄道	特急はるか	1時間15分 ～1時間39分	京都発5:46～20:15 24便 関空発6:30～22:16 24便	2,850円
バス	リムジンバス	1時間25分 ～1時間28分	京都発4:30～21:40 35便 関空発6:20～23:55 40便	2,550円 往復4,180円



◆ 大阪彩都や関西文化学術研究都市(大阪、京都、奈良)等を視野に入れた関空アクセスの改善により、科学技術等の発展が期待

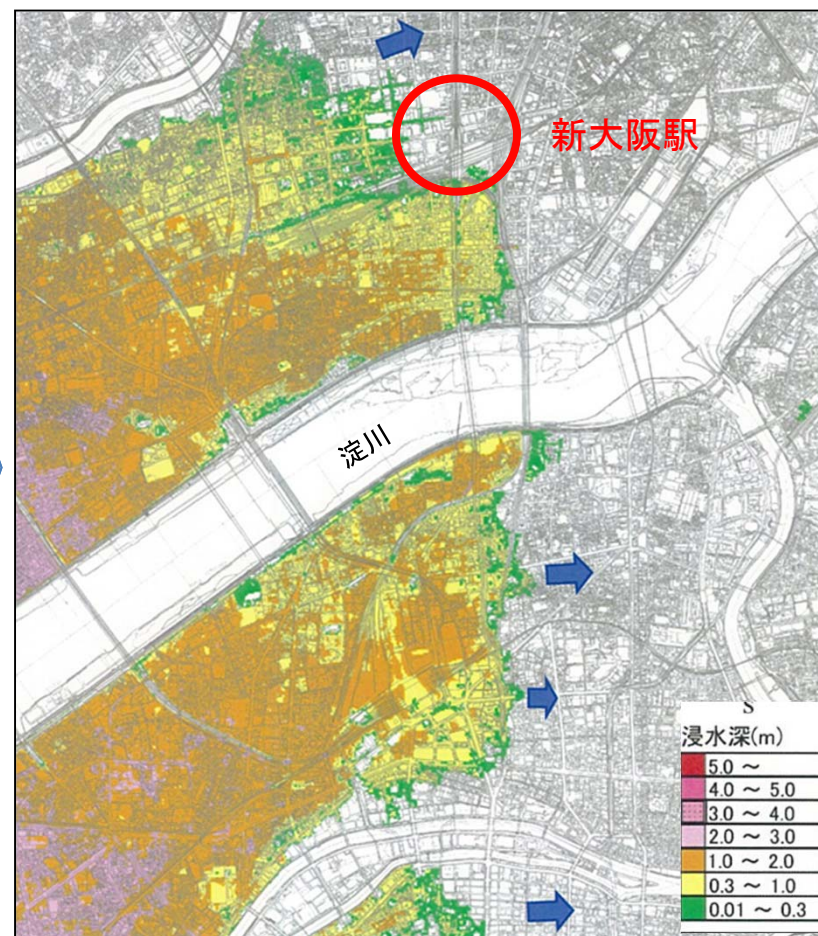
◆ 大阪市近辺の津波浸水想定



出典：大阪府津波浸水想定（詳細図）

津波浸水想定は、内閣府「南海トラフの巨大地震モデル検討会」が公表したモデルから、大阪府が想定したもの。

＜拡大図＞



新たな安全・安心の確保が必要

7. 最後に

■ 現 状

第9回与党整備新幹線建設推進PT「北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会」において、JR西日本より、北陸新幹線敦賀以西について、小浜～京都駅ルートを要望されたところ。

小浜～京都駅ルートに係る問題は以下のとおり

- ① 若狭湾沿いの交通状況の不便さ → 日本海側国土軸形成のため解消が必要
- ② 京都～舞鶴が1時間35分という交通状況の不便さ → 京都府南北軸形成のため解消が必要
- ③ 京都～関空が1時間15～39分という交通状況の不便さ

※京都～舞鶴：北陸新幹線で16分（推計）。 なお、京都～敦賀：サンダーバードで51分 → 北陸新幹線で36分（推計）【15分短縮】

■ 結 論

小浜ルートが選定される場合には、

- ① 府北部地域の経済発展に資することが期待
- ② 関西国際空港に接続することで、関空アクセスの改善とともに、大阪彩都や京阪奈地域の新たな発展が期待

されることから、舞鶴に近い京都府北部地域のルート想定が望ましい。

■ 問題点

- ① 建設距離に対応する地方負担の問題
- ② 並行在来線の問題

これらの問題に配慮いただき、

- 京都府北部地域を含む日本海側経済圏・観光圏の確立
- 日本海側、太平洋側のリダンダンシーの確保

のための、関西全体の議論に向けた、ルート調査をお願いしたい。