

## 第2章 第一種鉄道建設等事業の目的及び内容

### 2-1 北陸新幹線の事業経緯

北陸新幹線について、「全国新幹線鉄道整備法」（昭和45年法律第71号）に基づく基本計画の決定から現在までの整備の経緯は、表2-1-1のとおりである。また、昭和47年6月に運輸大臣が決定した基本計画の内容及び昭和48年11月に運輸大臣が決定した整備計画の内容は、表2-1-2のとおりである。

表2-1-1 北陸新幹線の沿革

|          |                       |
|----------|-----------------------|
| 昭和47年 6月 | 運輸大臣が基本計画を決定          |
| 昭和48年11月 | 運輸大臣が整備計画を決定          |
| 昭和60年12月 | 高崎・小松間の工事実施計画認可申請     |
| 平成元年 6月  | 高崎・軽井沢間認可             |
| 平成元年 8月  | 高崎・軽井沢間着工             |
| 平成 3年 8月 | 軽井沢・長野間認可             |
| 平成 3年 9月 | 軽井沢・長野間着工             |
| 平成 8年 3月 | 小松・南越(仮称)間の工事実施計画認可申請 |
| 平成 9年10月 | 高崎・長野間開業              |
| 平成10年 3月 | 長野・上越(仮称)間認可及び着工      |
| 平成13年 4月 | 上越(仮称)・富山間認可          |
| 平成13年 5月 | 上越(仮称)・富山間着工          |
| 平成17年 4月 | 富山・金沢間及び福井駅部認可        |
| 平成17年 6月 | 富山・金沢間及び福井駅部着工        |
| 平成17年12月 | 南越(仮称)・敦賀間工事実施計画認可申請  |
| 平成24年 6月 | 金沢・敦賀間工事実施計画認可        |
| 平成24年 8月 | 金沢・敦賀間着工              |
| 平成27年 3月 | 長野・金沢間開業              |

表2-1-2 基本計画及び整備計画

|      |          |             |                      |
|------|----------|-------------|----------------------|
| 基本計画 | 路線名      | 北陸新幹線       |                      |
|      | 起 点      | 東京都         |                      |
|      | 終 点      | 大阪市         |                      |
|      | 主要な経過地   | 長野市附近、富山市附近 |                      |
| 整備計画 | 建設線      | 北陸新幹線       |                      |
|      | 区 間      | 東京都・大阪市     |                      |
|      | 走行方式     | 粘着駆動による電車方式 |                      |
|      | 最高設計速度   | 260キロメートル／時 |                      |
|      | その他必要な事項 | 主要な経由地      | 長野市附近、富山市附近、小浜市附近    |
|      |          | その他         | 東京都・高崎市間は上越新幹線を共用する。 |

## 2-2 第一種鉄道建設等事業の目的

本事業は、全国新幹線鉄道整備法に基づき、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、国民経済の発展、国民生活領域の拡大、地域の振興に資することを目的としている。

また、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）は、北陸圏と関西圏の間の移動の速達性、利用者の利便性向上や、北陸新幹線全通により北陸圏を經由して首都圏と関西圏をつなぐ東西間の幹線交通となることにより東海・東南海・南海地震により影響を受けることが想定されている東海道新幹線への代替機能を担う重要な役割を受け持つことも合わせて目的としている。

## 2-3 第一種鉄道建設等事業の内容

### 2-3-1 第一種鉄道建設等事業の名称及び種類

名 称： 北陸新幹線（東京都・大阪市間）

種 類： 新幹線鉄道の建設（「環境影響評価法」（平成9年法律第81号） 第一種事業）

### 2-3-2 第一種鉄道建設等事業実施想定区域の位置

第一種鉄道建設等事業実施想定区域（以下「事業実施想定区域」という。）は、敦賀駅～新大阪駅間に係る区域とする（図2-3-1参照）。

### 2-3-3 第一種鉄道建設等事業の規模

北陸新幹線の敦賀駅～新大阪駅間の路線は、敦賀駅を起点とし、新大阪駅を終点とする事業である。

駅については、敦賀駅、新大阪駅のほか、小浜市（東小浜）附近、京都駅、京田辺市（松井山手）附近を設置する計画である。

### 2-3-4 第一種鉄道建設等事業に係る単線・複線等の別及び動力

単線、複線の別： 複線

動 力： 交流25,000ボルト

### 2-3-5 その他の第一種鉄道建設等事業に関する事項

最小曲線半径： 4,000m

最 急 勾 配： 15‰

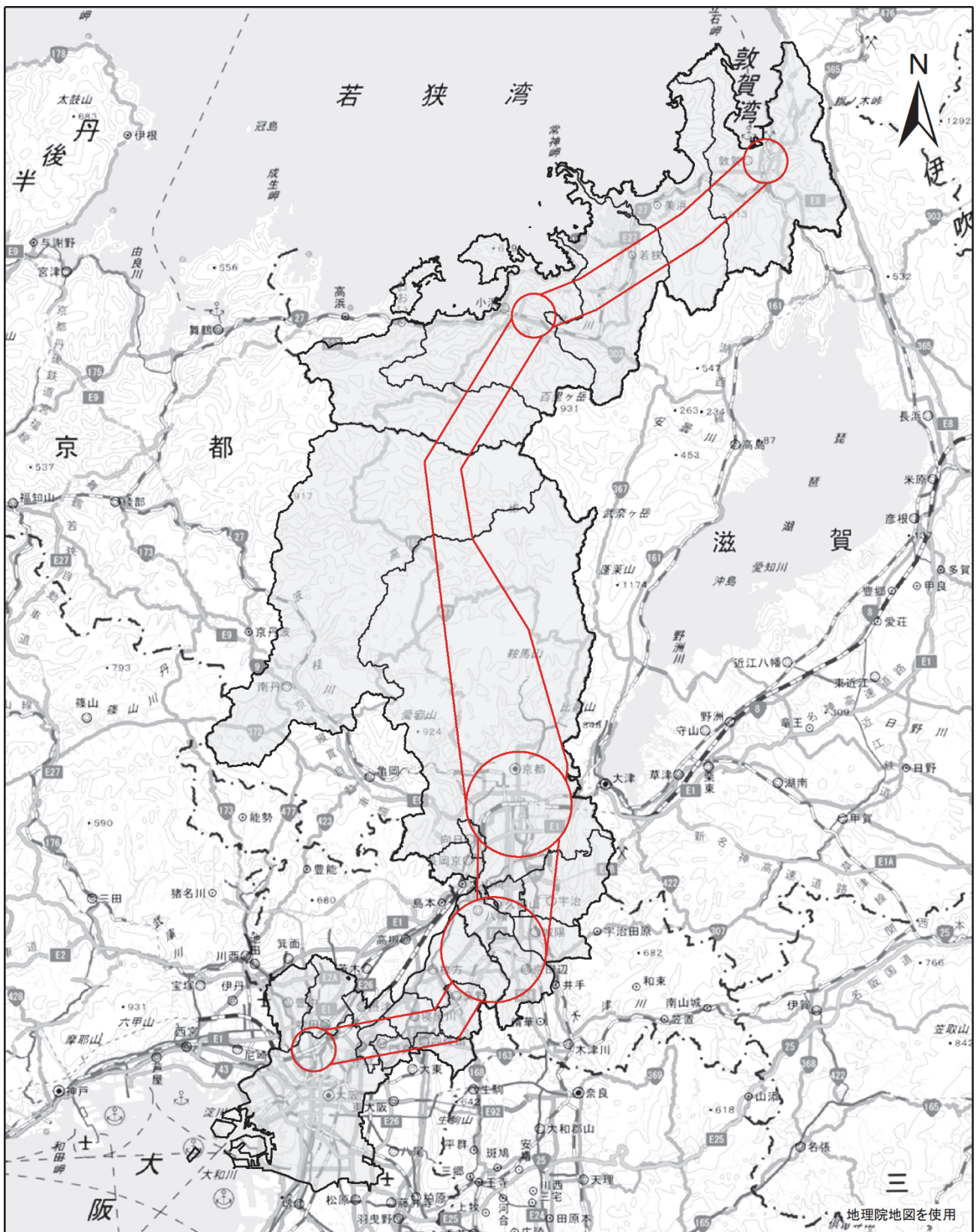


図2-3-1 事業実施想定区域

1:650,000

0 5 10 20 km

事業実施想定区域

対象24市町

## 2-4 事業実施想定区域を設定する際の考え方

本事業に係る計画段階配慮事項の検討にあたっては、事業実施による重大な環境影響の回避・低減を図るために、下記の点を考慮して概略ルートとなる事業実施想定区域を設定した。今後、方法書及び準備書の手続の中で環境影響の回避・低減も考慮して事業計画を絞り込んでいくこととする。

### (1) 新幹線事業の特徴

- ・本事業のルート決定により駅の設置位置が事業計画上のコントロールポイントとなる。
- ・高速走行を可能とするためにルートがなるべく直線となるように計画する。
- ・主要な線形条件として、最小曲線半径は4,000m、最急勾配は15%を基本として計画する。

### (2) 地形・地質等による制約条件

- ・活断層や脆弱な地質は、回避する、又はやむを得ず通過する場合には通過する延長をできる限り短くする。
- ・主要な河川や湖沼・ダム湖は、回避する、又はやむを得ず通過する場合には通過する延長をできる限り短くする。

### (3) 環境要素等による制約条件

- ・生活環境の保全の観点から、市街地化・住宅地化が進展している地域をできる限り回避する。
- ・自然環境の保全の観点から、自然公園区域等を回避する又はやむを得ず通過する場合にはトンネル構造とする等できる限り配慮する。
  - ⇒ラムサール条約に基づく登録湿地である三方五湖や周辺の国定公園（若狭湾国定公園）を回避した区域を選定する。
  - ⇒京都丹波高原国定公園のうち、第1種・第2種特別地域に指定されている芦生の森を回避した区域を選定する。

### ※複数案の考え方

本配慮書時点では、具体的なルート案を単一に絞り込んでおらず、幅を持ったルート帯を示すことで、複数案と見なすものとする。

なお、今後のルート検討における主な考慮事項は以下のとおりである。

- ・京都市及びその周辺においては、京都市中心市街地、伏見酒造エリアを回避した区域を選定し、基本的に地下トンネルとするよう検討を行う。
- ・大阪市及びその周辺においては、基本的に地下トンネルとするよう検討を行う。
- ・全体の約8割がトンネル区間であるため、掘削発生土の受入地を検討し、その輸送に伴う周辺交通等への影響を可能な限り低減するよう検討を行う。
- ・京都市、大阪市及びその周辺の地下トンネルは、可能な限り道路等公共用地の下を活用を考慮し、必要に応じて「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」（平成12年法律第87号）の活用も検討を行う。
- ・文化財に留意して具体的な工事施工法の検討を行う。
- ・京都丹波高原国定公園や金剛生駒紀泉国定公園等の第3種特別地域等を通過することとなるため、動植物や景観等への影響及び環境保全措置について、詳細な検討を行う。
- ・市街地における工事施工法や、京都駅、京田辺市（松井山手）附近駅、新大阪駅への入り方について、詳細な検討を行う。
- ・京都市市街地の地下水への影響等について、詳細な検討を行う。