

第1章 第一種鉄道建設等事業の名称

北陸新幹線（東京都・大阪市間）

第2章 事業者の氏名及び住所

事業者の名称	独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構
代表者の氏名	理事長 北村 隆志
主たる事務所の所在地	神奈川県横浜市中区本町六丁目 50 番地 1

第3章 第一種鉄道建設等事業の目的及び内容

3-1 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 3-1-1 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 3-1-2 のとおりである。

表 3-1-1 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 3-1-2 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。

3-2 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。

3-3 第一種鉄道建設等事業の内容

3-3-1 第一種鉄道建設等事業の種類

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）

3-3-2 第一種鉄道建設等事業実施区域の位置

1) 対象事業実施区域

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

図中には、各区間で想定する主な構造物を記載している。

2) 路線概要

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）附近に設置する計画である。

(1) 概略の路線選定の考え方

ア. 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。

イ. 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。

ウ. 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。

なお、今後の福井県内のルート検討においては、主に以下の事項について考慮する。

- ・トンネル区間の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。
- ・文化財に留意して具体的な工事施工法の検討を行う。
- ・市街地における工事施工法について、詳細な検討を行う。

(2) 駅位置選定の考え方

ア. 敦賀駅

敦賀駅について、現在建設中の北陸新幹線敦賀駅とする。

イ. 小浜市（東小浜）附近

小浜市（東小浜）附近は、「(1) 概略の路線選定の考え方」のとおり、高速走行を可能とするためになるべく直線となるようにし、小浜線との乗り継ぎを考慮した位置で計画する。

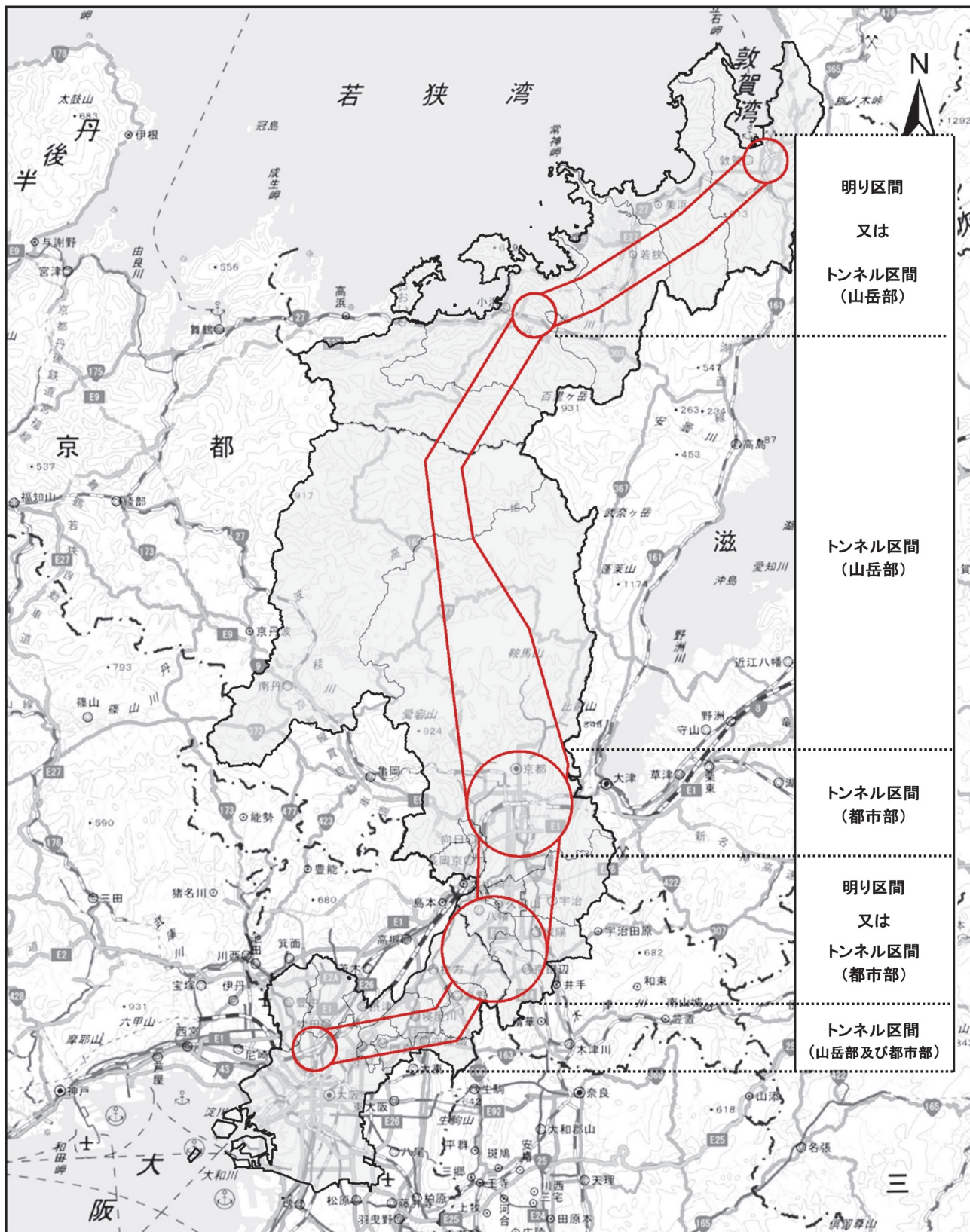


図 3-3-1 対象事業実施区域

1:650,000

0 5 10 20 km

対象事業実施区域

対象 24 市町

※明り区間とは、トンネル構造以外の橋梁、高架橋等の構造物を地表に構築する区間。

※トンネル区間（山岳部）には、トンネルとトンネルの間の短い明り区間を含む。

(3) 福井県内の路線概要

対象事業実施区域（福井県）は、図 3-3-2 のとおりである。

- ・敦賀駅の東側、北側には、構造物を配置しない計画である。
- ・敦賀駅から敦賀市内を主に高架橋で通過し、美浜町、若狭町は主に山岳トンネルで通過する。
- ・小浜市内は、主として高架橋で通過し、駅については北川を通過した後、小浜線東小浜駅付近に設置する。
- ・小浜市附近以南は、主に山岳トンネルで通過し、京都府境へ向かう。
- ・敦賀市、小浜市においては、市街地化が進展している地域はできる限り回避する。
- ・北川等の主要な河川は、できる限り短い距離で通過する。
- ・野坂断層、三方・花折断層帯は、できる限り短い距離で通過する。
- ・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、越前加賀海岸国定公園）を回避する。

なお、路線や付帯施設の位置・規模等については、今後、計画を具体化していく。

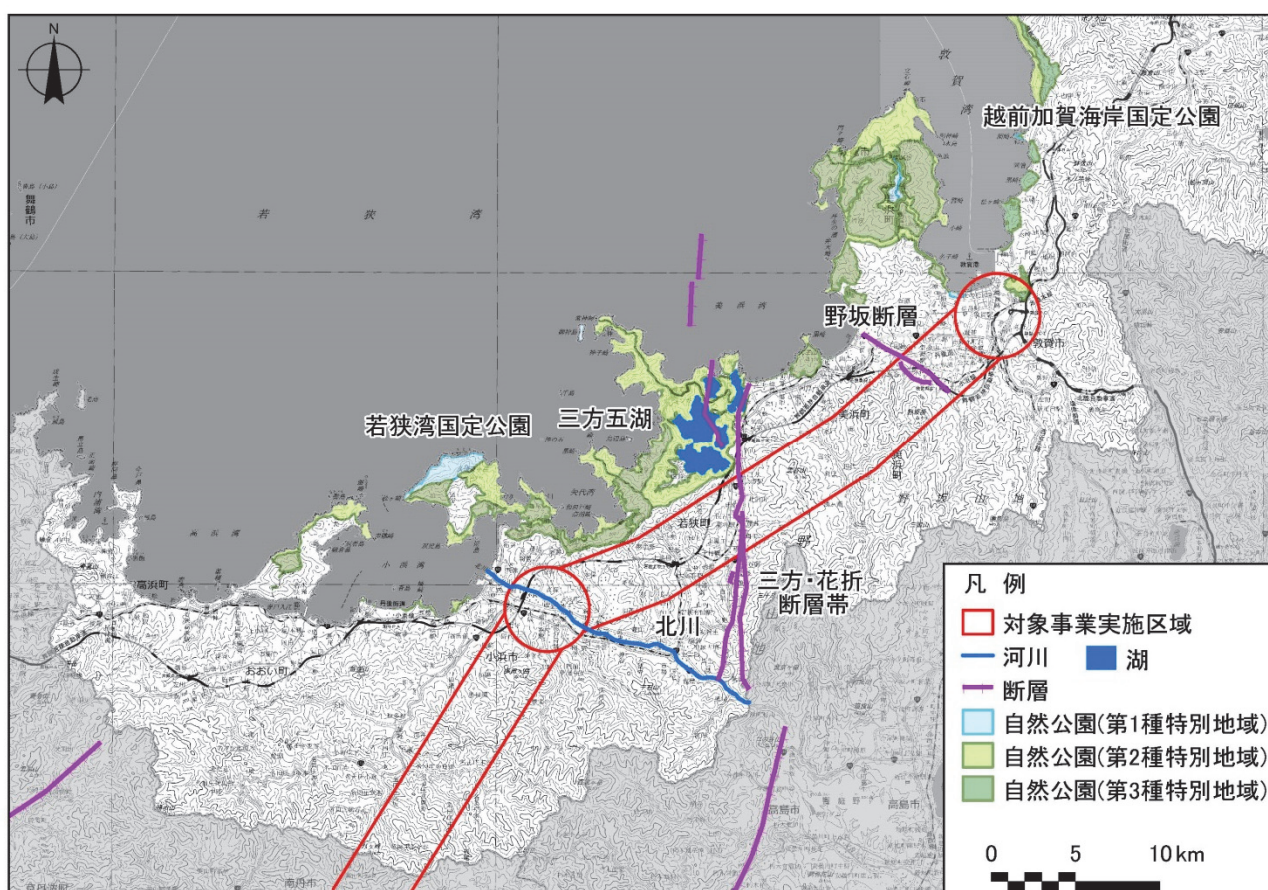


図 3-3-2 対象事業実施区域（福井県）

3-3-3 第一種鉄道建設等事業の規模

敦賀駅から新大阪駅間の新幹線鉄道の建設 延長 約 140km

3-3-4 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

3-3-5 第一種鉄道建設等事業に係る鉄道施設の設計の基礎となる列車の最高速度

最高設計速度 : 260km/h

3-3-6 その他第一種鉄道建設等事業の内容に関する事項

1) 工事計画の概要

構造 嵩上式、地表式、掘割式、トンネル

停車場 5ヶ所

内 駅 2ヶ所（福井県）

駅 2ヶ所（京都府）

駅 1ヶ所（大阪府）

車両基地 1ヶ所

2) 主要な線形条件

最小曲線半径： 基本4,000m

最急勾配： 基本15‰

3) 施設・設備

福井県に計画している施設・設備について、イメージ等を示す。

(1) 嵩上式（高架橋・橋梁）

高架橋のイメージは、図 3-3-3 に示すとおりである。

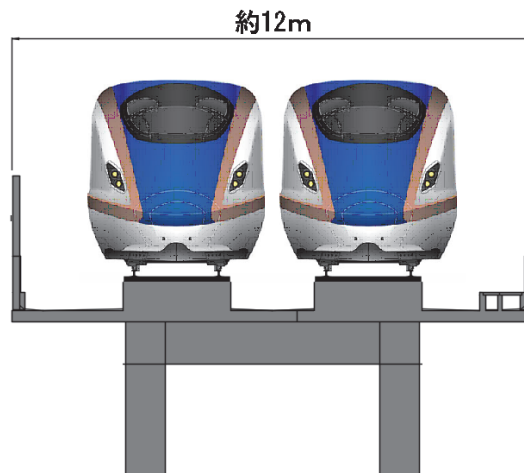


図 3-3-3 高架橋のイメージ

(2) 地上駅

地上駅のイメージは、図 3-3-4 に示すとおりである。

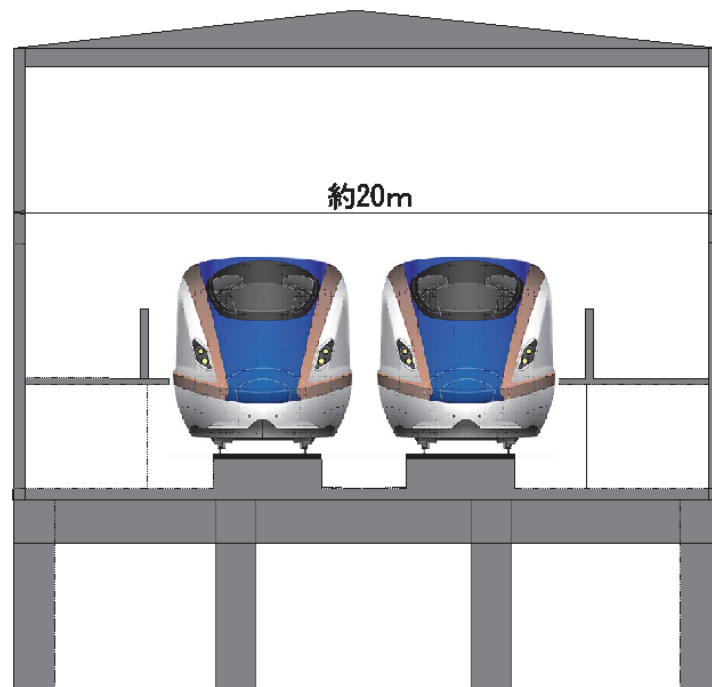


図 3-3-4 地上駅のイメージ ※2面2線の場合

(3) トンネル

トンネルのイメージは、図 3-3-5 に示すとおりである。



図 3-3-5 山岳トンネルのイメージ ※複線断面の場合

(4) 斜坑

斜坑のイメージは、図 3-3-6 に示すとおりである。なお、トンネル施工に伴い設置する斜坑は、供用時において災害時の避難用通路、保守用通路及び換気施設となる場合がある。

山岳トンネルにおいて、約 4～7km 間隔で幅 6m 程度の斜坑を設置することを想定している。

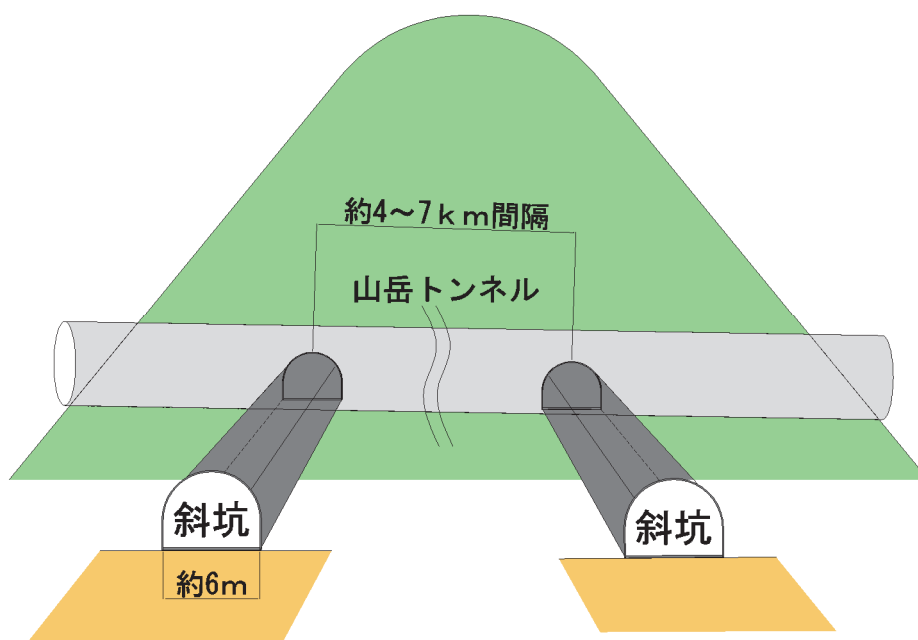


図 3-3-6 斜坑のイメージ

4) 構造物施工順序

(1) 嵩上式（高架橋・橋梁）

高架橋を場所打ち工法により施工する場合の施工イメージは、図 3-3-7 に示すとおりである。高架橋を支える場所打ち杭などの基礎を施工し、土留めを設置するなどして土砂を掘削し、躯体コンクリートを打設することにより施工する。

工事の実施にあたり、工事施工ヤード及び必要に応じて工事用道路を設ける。

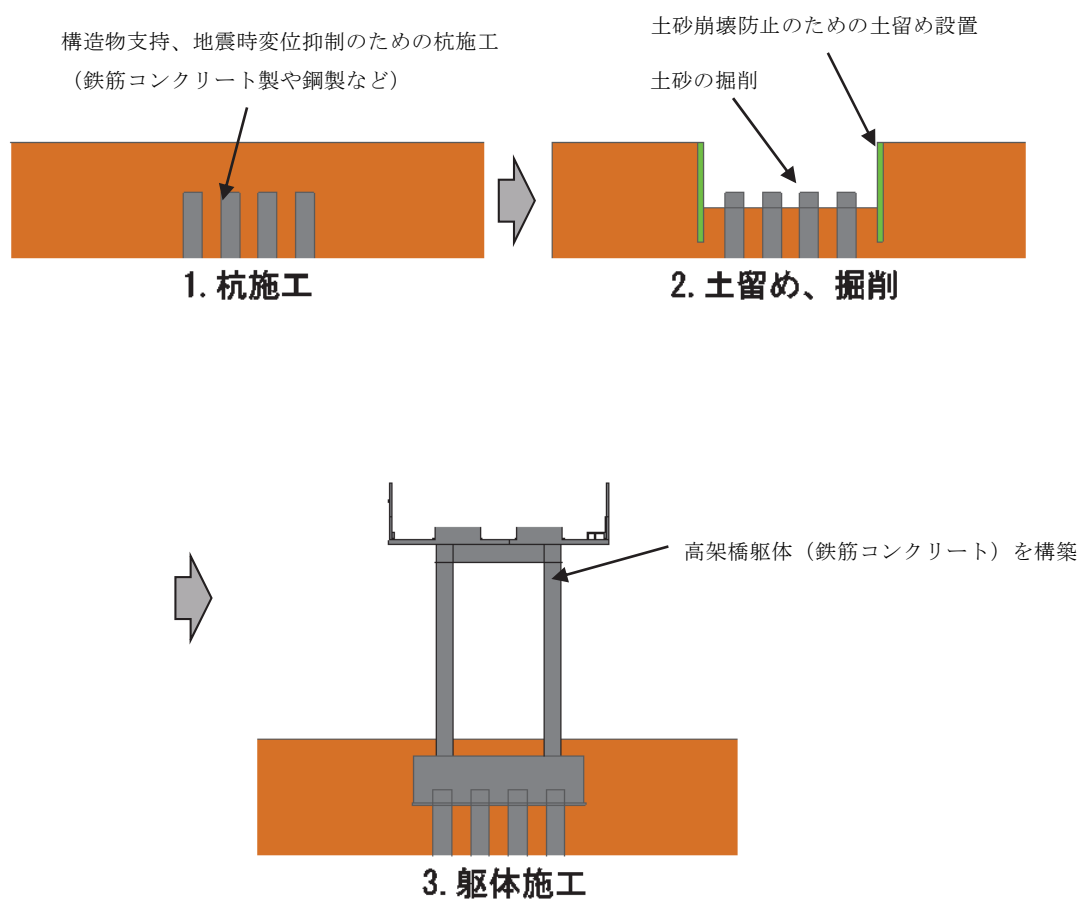


図 3-3-7 高架橋の施工イメージ ※場所打ち工法の場合

(2) 地上駅

地上駅を場所打ち工法により施工する場合の施工イメージは、図 3-3-8 に示すとおりである。高架橋を支える場所打ち杭などの基礎を施工し、土留めを設置するなどして土砂を掘削し、躯体コンクリートを打設し、駅舎を構築することにより施工する。工事の実施にあたり、工事施工ヤード及び必要に応じて工事用道路を設ける。

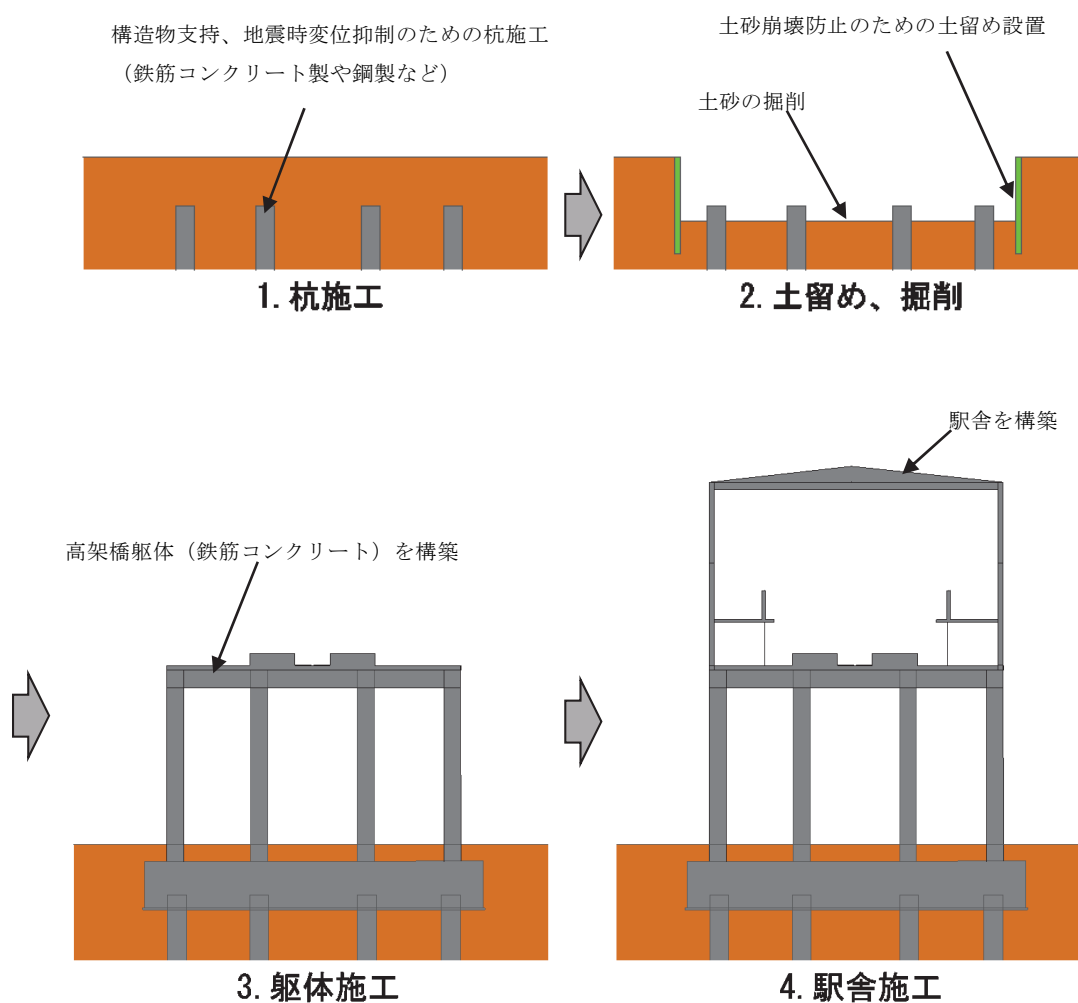


図 3-3-8 地上駅の施工イメージ ※2 面 2 線の地上駅、場所打ち工法の場合

(3) 山岳トンネル（斜坑含む）

山岳トンネル（斜坑含む）を NATM 工法で施工する場合の施工イメージは、図 3-3-9 に示すとおりである。機械や発破により掘削を行った後に、支保工、吹付コンクリート、ロックボルト、インバートコンクリート、覆工コンクリートを順に施工する。

坑口部からの施工を開始することを基本とするが、山岳トンネル延長が長い場合には、図 3-3-6 に示すように、トンネル本坑の途中箇所斜坑を設け、斜坑部からトンネル本坑へ掘り進めた後に、本坑を掘り進める。

工事の実施にあたり、必要に応じて工事用道路及び坑口部に工事施工ヤードを設ける。

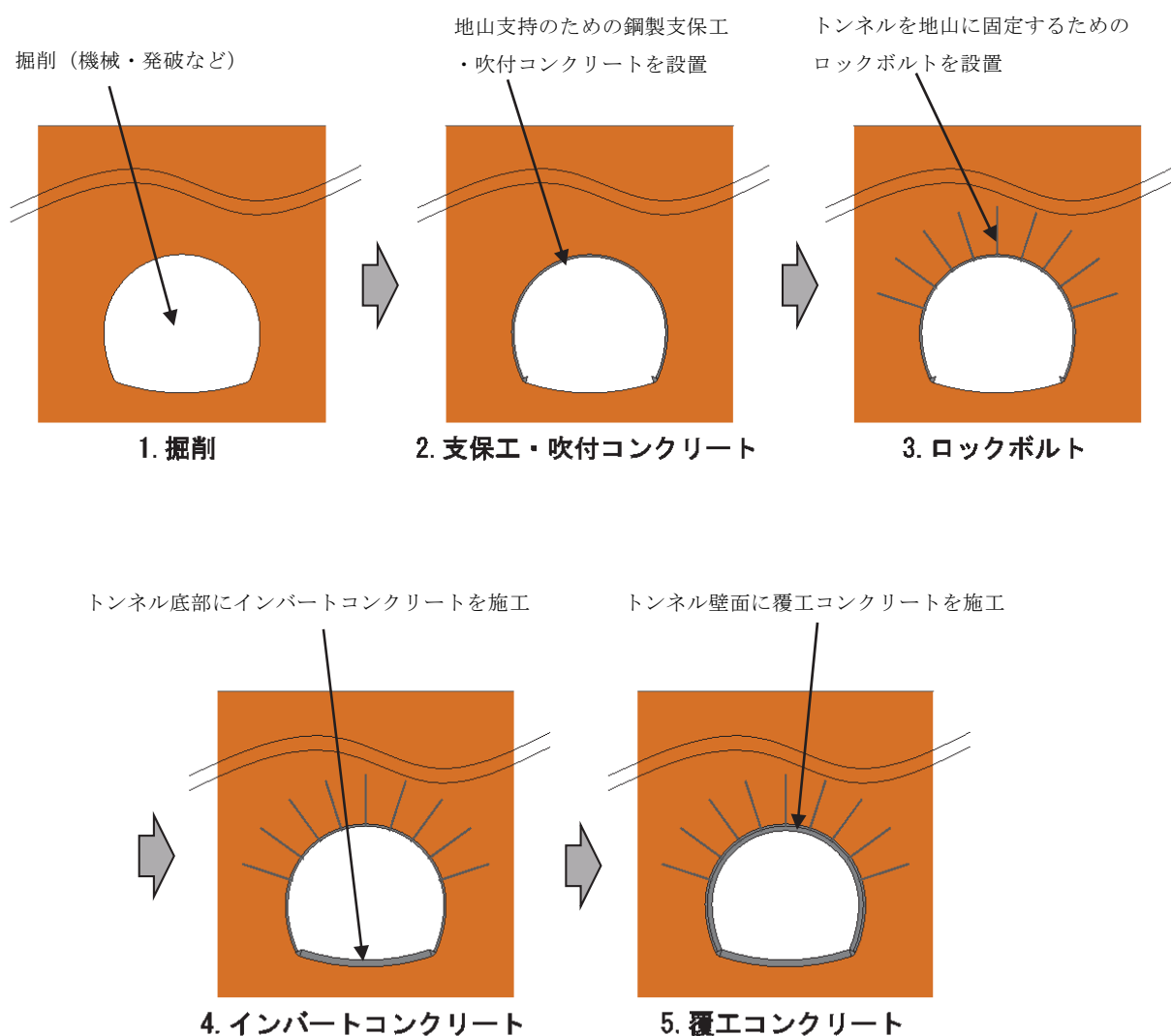


図 3-3-9 山岳トンネルの施工イメージ ※NATM 工法の場合