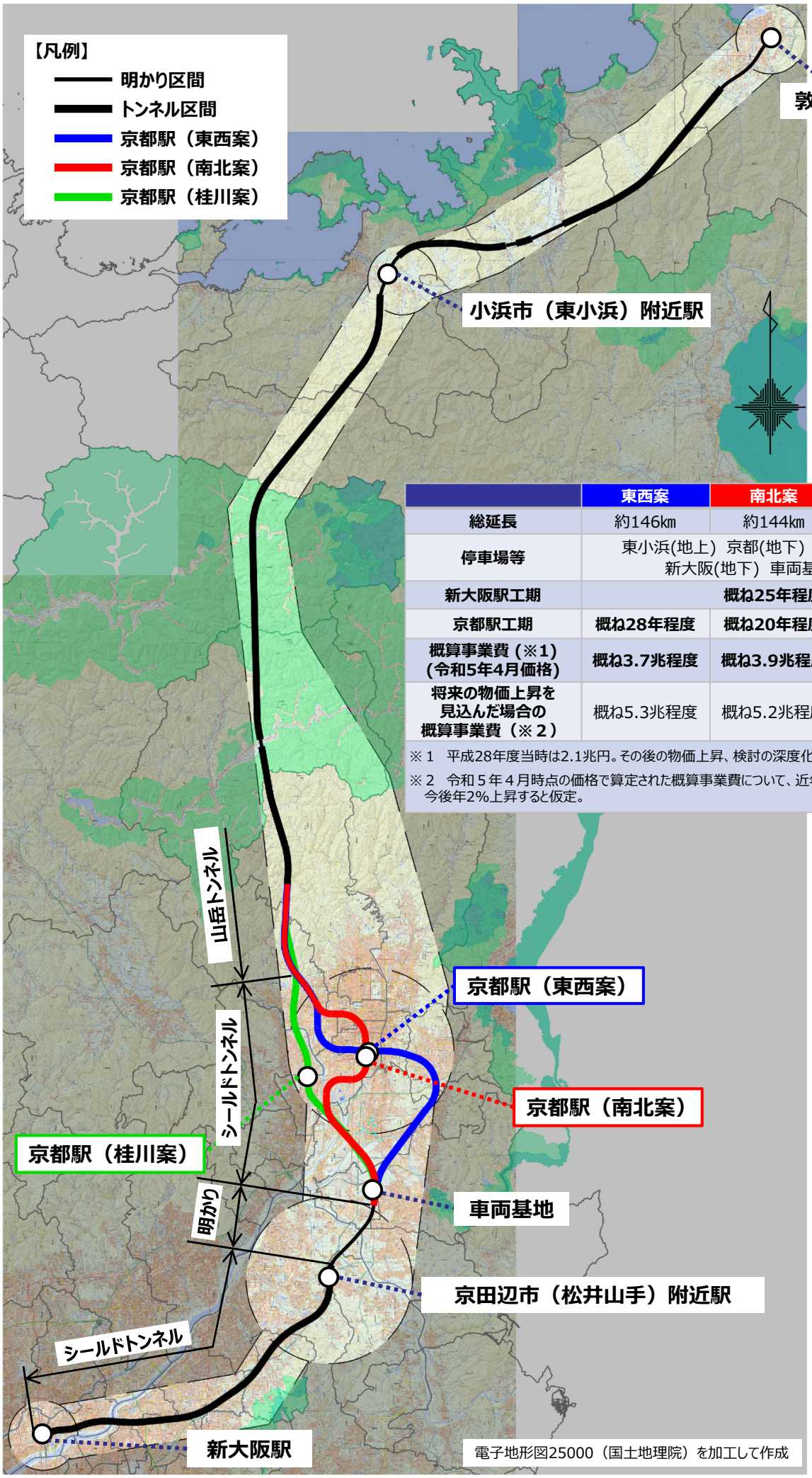
資料１

北陸新幹線（敦賀･新大阪間）
詳細駅位置･ルート図（案）

ご説明資料

令和６年８月
国土交通省鉄道局
（独）鉄道･運輸機構

北陸新幹線（敦賀・新大阪間）詳細駅位置・ルート図（案）
全体図



	東西案	南北案	桂川案
総延長	約146km	約144km	約139km
停車場等	東小浜(地上) 京都(地下) 松井山手(地下) 新大阪(地下) 車両基地１箇所		
新大阪駅工期	概ね25年程度		
京都駅工期	概ね28年程度	概ね20年程度	概ね26年程度
概算事業費（※1）（令和5年4月価格）	概ね3.7兆程度	概ね3.9兆程度	概ね3.4兆程度
将来の物価上昇を見込んだ場合の概算事業費（※２）	概ね5.3兆程度	概ね5.2兆程度	概ね4.8兆程度

※１　平成28年度当時は2.1兆円。その後の物価上昇、検討の深度化等により再算定。

※２　令和５年４月時点の価格で算定された概算事業費について、近年の物価上昇率を踏まえ、今後年2%上昇すると仮定。

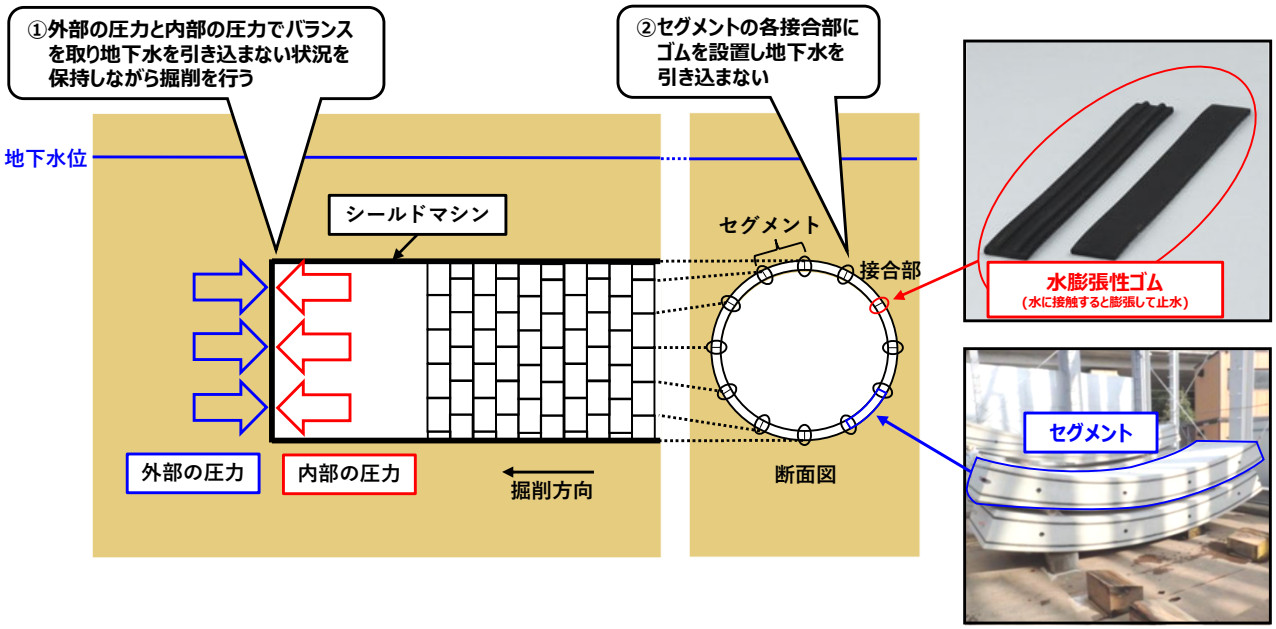
※現時点での想定イメージ。

シールドトンネルと地下水について

地下水を引き込まないシールドトンネル

① 外部からの圧力に対して、シールドマシン内部から同等の圧力をかけることでバランスを取り、地下水を引き込まない状況を保持しながら掘削を行う。

② セグメントの接合部に水膨張性ゴムを設置し、セグメント接合部からの地下水を引き込まない。



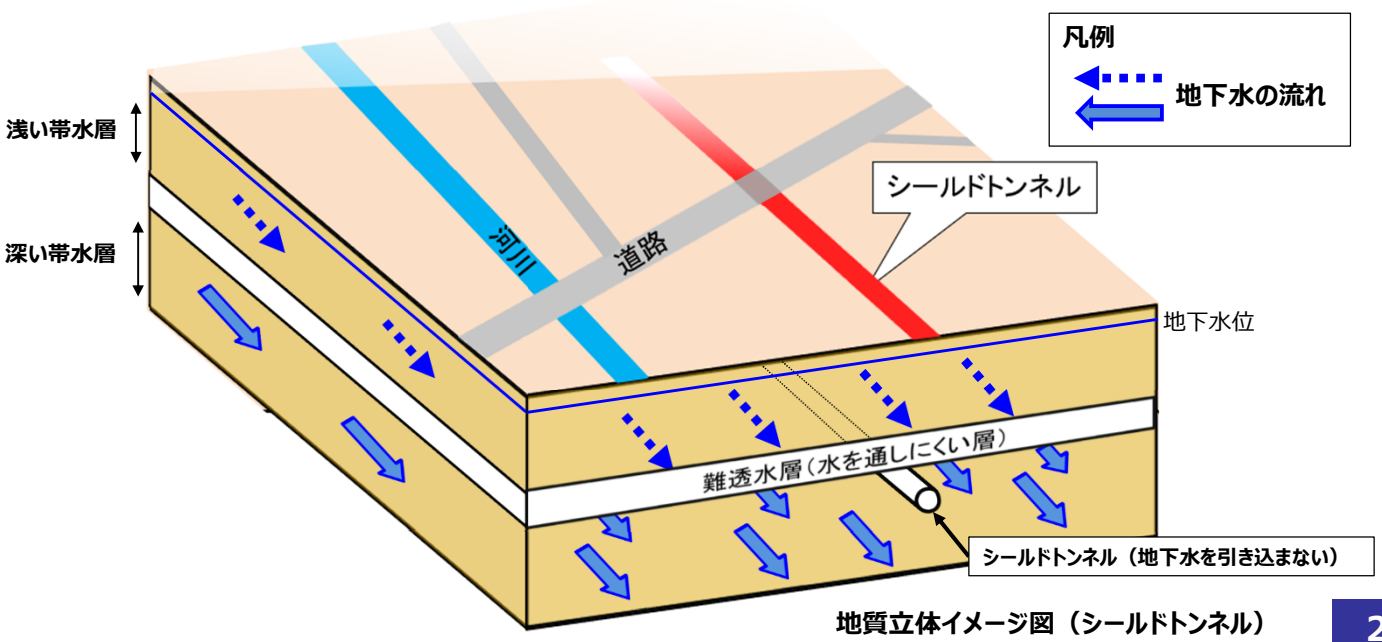
地下水への影響について（シールドトンネル）

① シールドトンネルは基本的に水を通さない構造のため、トンネル内に地下水を引き込まない。

② 京都市街地の地下水は、浅い層・深い層ともに地下水が面的に流れているため、十分な厚さがある帯水層に対しシールドトンネル（約10m）は点の構造物となり、地下水をせき止めない（下図）。

このため、シールドトンネルによる地下水への影響は発生しないと考えている。

なお、京都市街地地下水への影響解析を実施したところ、トンネル設置に伴う地下水位低下域の発生は予測されなかった。



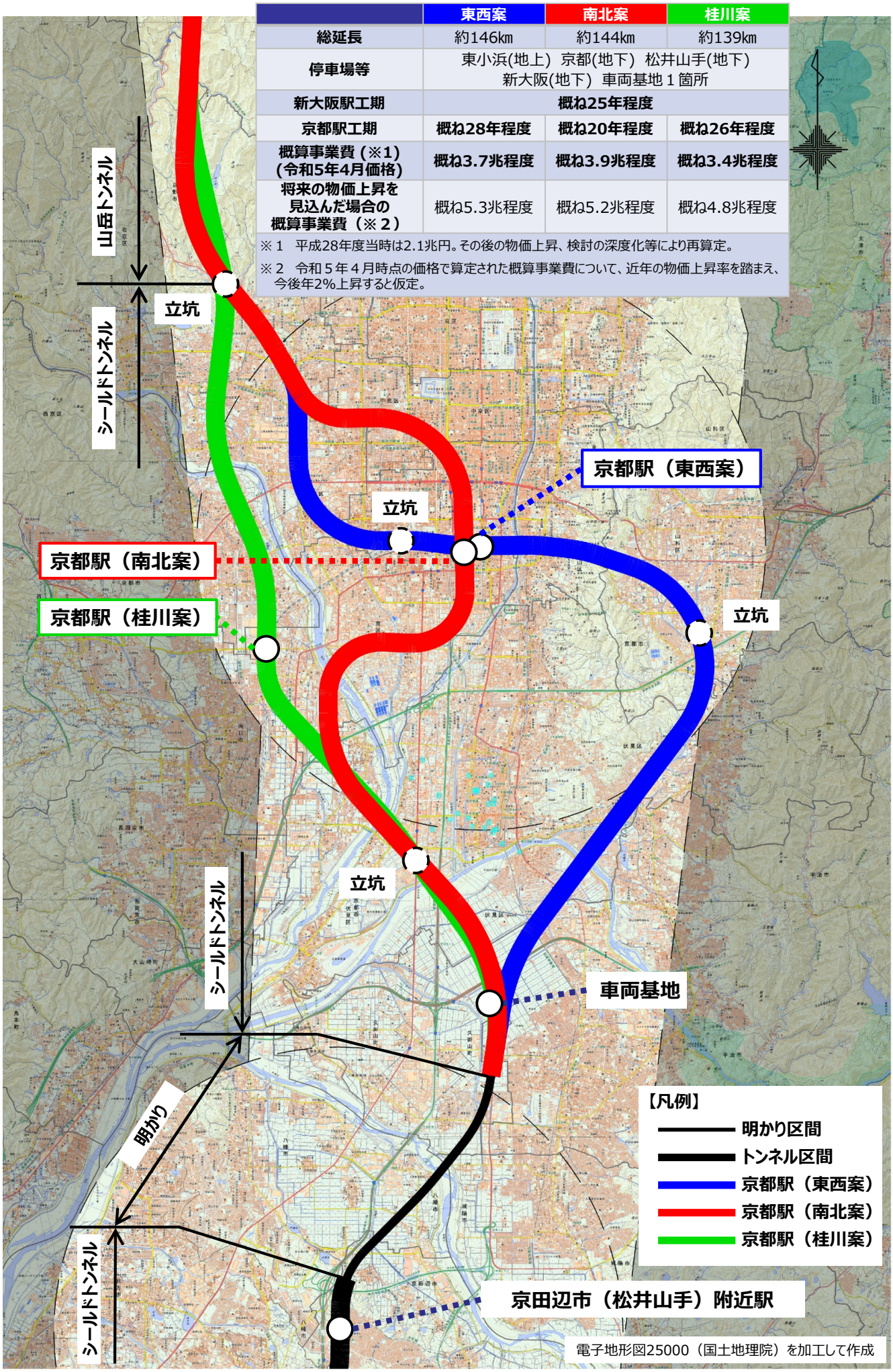
地質立体イメージ図（シールドトンネル）

北陸新幹線（敦賀・新大阪間）詳細駅位置・ルート図（案）
京都駅周辺図

	東西案	南北案	桂川案
総延長	約146km	約144km	約139km
停車場等	東小浜(地上) 京都(地下) 松井山手(地下) 新大阪(地下) 車両基地１箇所		
新大阪駅工期	概ね25年程度		
京都駅工期	概ね28年程度	概ね20年程度	概ね26年程度
概算事業費（※1）（令和5年4月価格）	概ね3.7兆程度	概ね3.9兆程度	概ね3.4兆程度
将来の物価上昇を見込んだ場合の概算事業費（※２）	概ね5.3兆程度	概ね5.2兆程度	概ね4.8兆程度

※１　平成28年度当時は2.1兆円。その後の物価上昇、検討の深度化等により再算定。

※２　令和５年４月時点の価格で算定された概算事業費について、近年の物価上昇率を踏まえ、今後年2%上昇すると仮定。



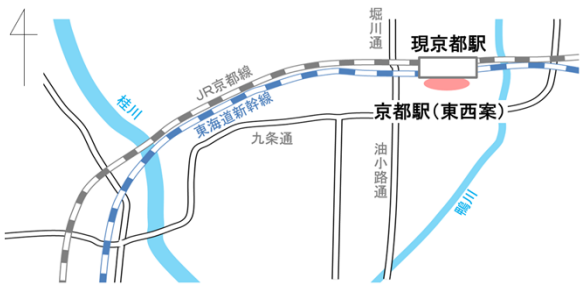
※現時点での想定イメージ。

※京都市北部から新大阪駅までのシールドトンネル区間については、駅の前後等を除き、基本的に大深度地下の利用を想定している。

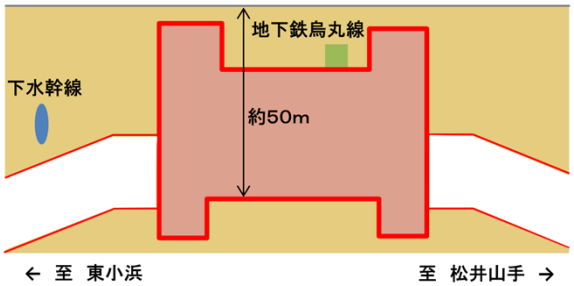
京都駅位置の比較

東西案

平面図



縦断図



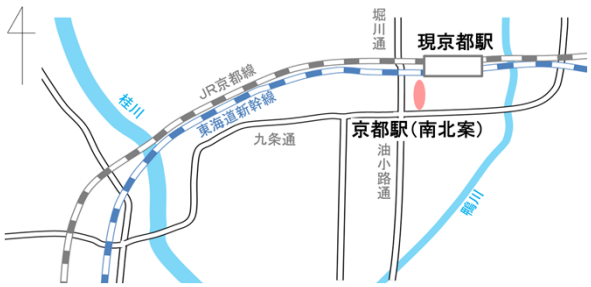
課題

- 地下鉄烏丸線などの既設地下構造物を避けるため、駅が深く（約50m）、工期を要する
- 東海道新幹線京都駅（直接基礎）が近接し、また、地下鉄烏丸線を下から支えながら施工する必要があるため、変位抑制や掘削時の施工管理の難易度が高い
- 長期にわたり、八条通の交通規制が必要

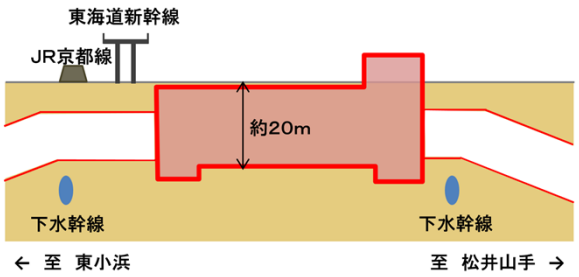
工期（駅部建設期間）	乗換利便性（京都駅在来線）
概ね28年程度	約11分

南北案

平面図



縦断図



課題

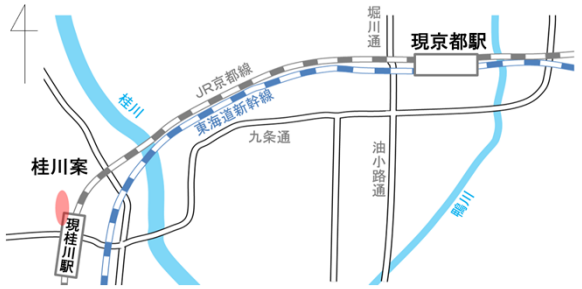
- 駅部において、大型物件の用地協議・取得が必要

※JR京都線（在来線）・東海道新幹線とは、八条通を挟み駅部工事との離隔が確保されるため、施工管理上、特段の影響は無い

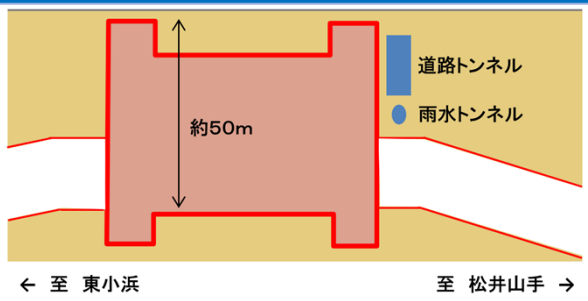
工期（駅部建設期間）	乗換利便性（京都駅在来線）
概ね20年程度	約13分

桂川案

平面図



縦断図



課題

- JR京都線（在来線）をアンダーパスする府道などの既設地下構造物を避けるため、駅が深く（約50m）、工期を要する
- JR京都線（在来線）が近接し、変位抑制や掘削時の施工管理の難易度が高い

工期（駅部建設期間）	乗換利便性（京都駅在来線）
概ね26年程度	約19分(桂川駅乗換10分＋桂川駅・京都駅間9分)

過去の工期・概算事業費との比較

工期

工事内容		H28年度当時	今回提示		
			東西案	南北案	桂川案
長大山岳トンネル		15年	概ね20年程度	概ね20年程度	概ね20年程度
（働き方改革）		－	（＋5.0年）	（＋5.0年）	（＋5.0年）
京都駅		15年	概ね28年程度	概ね20年程度	概ね26年程度
（働き方改革）		－	（＋2.0年）	（＋1.5年）	（＋2.0年）
（検討の深度化）	用地交渉手続	－	－	（＋2.5年）	－
	支障物移設	－	－	－	（＋1.0年）
	深い駅構造（約50m）	－	（＋7.0年）	－	（＋7.0年）
	既設構造物対策	－	（＋3.0年）	－	－
	地下駅構内の安全対策	－	（＋1.0年）	（＋1.0年）	（＋1.0年）
新大阪駅		15年	概ね25年程度		
（働き方改革）		－			（＋1.5年）
（検討の深度化）	用地交渉手続	－			（＋3.5年）
	盤ぶくれ及び軟弱地盤対策	－			（＋2.5年）
	地下駅構内の安全対策	－			（＋2.5年）

※（　）内はH28年度当時からの工期延伸年数の内数を表している。

概算事業費

項目		H28年度当時	今回提示		
			東西案	南北案	桂川案
概算事業費（将来物騰含まず）（価格年次）		2.1兆円（H28.4）	概ね3.7兆円程度（R5.4）	概ね3.9兆円程度（R5.4）	概ね3.4兆円程度（R5.4）
物価上昇（平成28～令和４年度）		－	＋0.6兆円	＋0.6兆円	＋0.6兆円
平成28年度当時からの変更 法令等の変更、環境影響評価手続における各自治体意見、有識者意見、検討の深度化を踏まえたもの		－	＋1.0兆円	＋1.2兆円	＋0.7兆円
	耐震設計の見直し及び発生土に関する条例改正	－	（＋0.1兆円）	（＋0.1兆円）	（＋0.1兆円）
	防災対策の見直し	－	（＋0.3兆円）	（＋0.4兆円）	（＋0.2兆円）
	ルート及び構造の見直し	－	（＋0.3兆円）	（＋0.3兆円）	（＋0.1兆円）
	新大阪駅の盤ぶくれ及び軟弱地盤対策の追加	－	（＋0.1兆円）	（＋0.1兆円）	（＋0.1兆円）
	働き方改革に伴う労務費等の増加等	－	（＋0.2兆円）	（＋0.2兆円）	（＋0.1兆円）

※１　（　）内はH28年度当時からの概算事業費増額の内数を表している。
※２ 四捨五入の関係で合計が一致しないことがある。

北陸新幹線（敦賀・新大阪間）今後のスケジュール（最短の場合）

資料２

環境影響評価手続

- 配慮書・方法書 手続
- 現地調査
- 予測・評価
- 準備書 準備
- 準備書（含 詳細駅位置・ルート）公表
- 知事意見
- 評価書 準備
- 評価書 公表
- 環境大臣意見
- 国交大臣意見
- 評価書 補正
- 補正後評価書 公表

工事実施計画認可・事業着手

R6.8月 ／ R6.９～12月 ／ R7.1～8月 ／ R7.９～12月 ／ R8.1～3月

諸条件の検討

- 詳細な駅位置・ルート図（案）提示
- R７ 予算概算要求
- R７ 予算概算決定
- R８ 予算概算要求
- 着工５条件確認（財源・収支・B／C・JR同意・並行在同意）
- R８ 予算概算決定