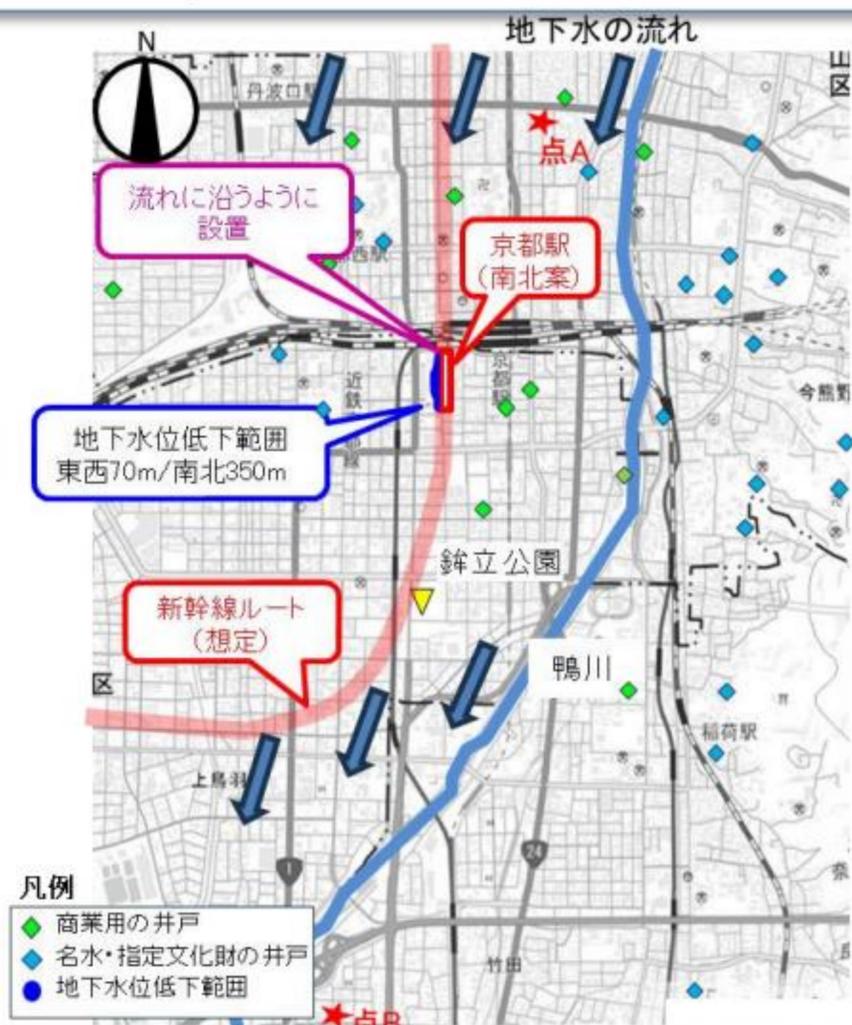


# 1. 京都の地下水の水量と水質への影響

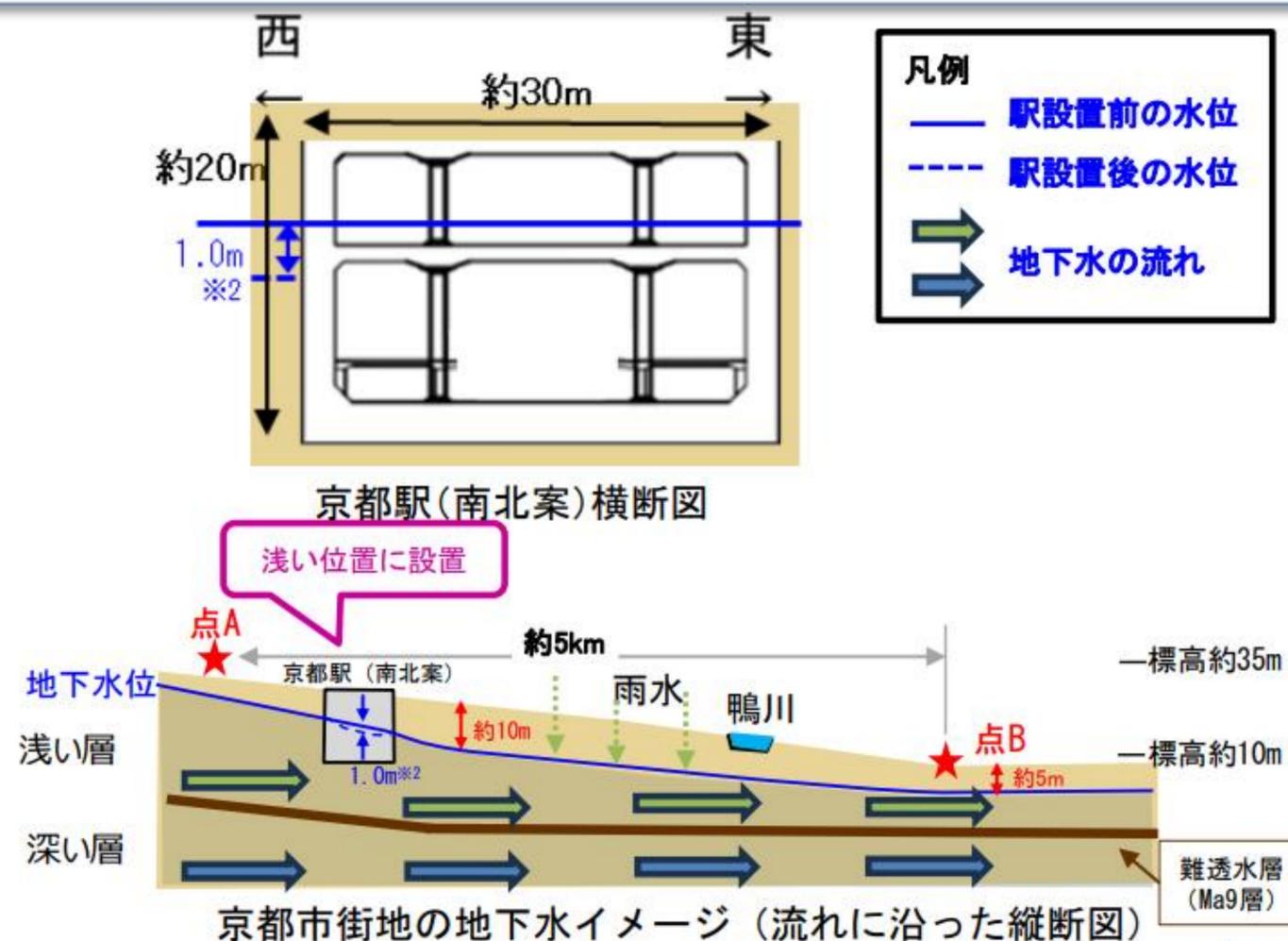
南北案の場合

## ②-3 三次元水循環解析の実施結果（京都駅部）

- 三次元水循環解析の結果、**駅施工中の地下水位低下（最大-1.0mの低下）範囲は東西70m/南北350mと予測**されることがわかった。
- 地下水位低下が予測される範囲においては、現時点では地下水の利用は確認されていない。
- さらに、**駅深さを約20mと浅くする**ことで、難透水層（Ma9層）より下にある深い帯水層（地下約60m以深※）の**水の流れを妨げることがない結果となった。** ※：鉾立公園のデータ参照
- 加えて、北から南への地下水の大局的な流れに沿う**南北方向に駅位置を設定することで、東西の幅が約10kmで連続的な帯水層の中を面的に**流れている地下水が駅下流側に回り込み、**地下水位の低下範囲を抑制する結果となった。**
- 実際に施工する際は、土留壁と本体構造の間に止水材を配置し、コンクリートで仕上げるため、施工後はほとんど地下水を通さない構造。
- 上記のことから、**駅部周辺等の地下水利用に影響を与えないものと考えられる。**



京都駅(南北案)影響解析結果

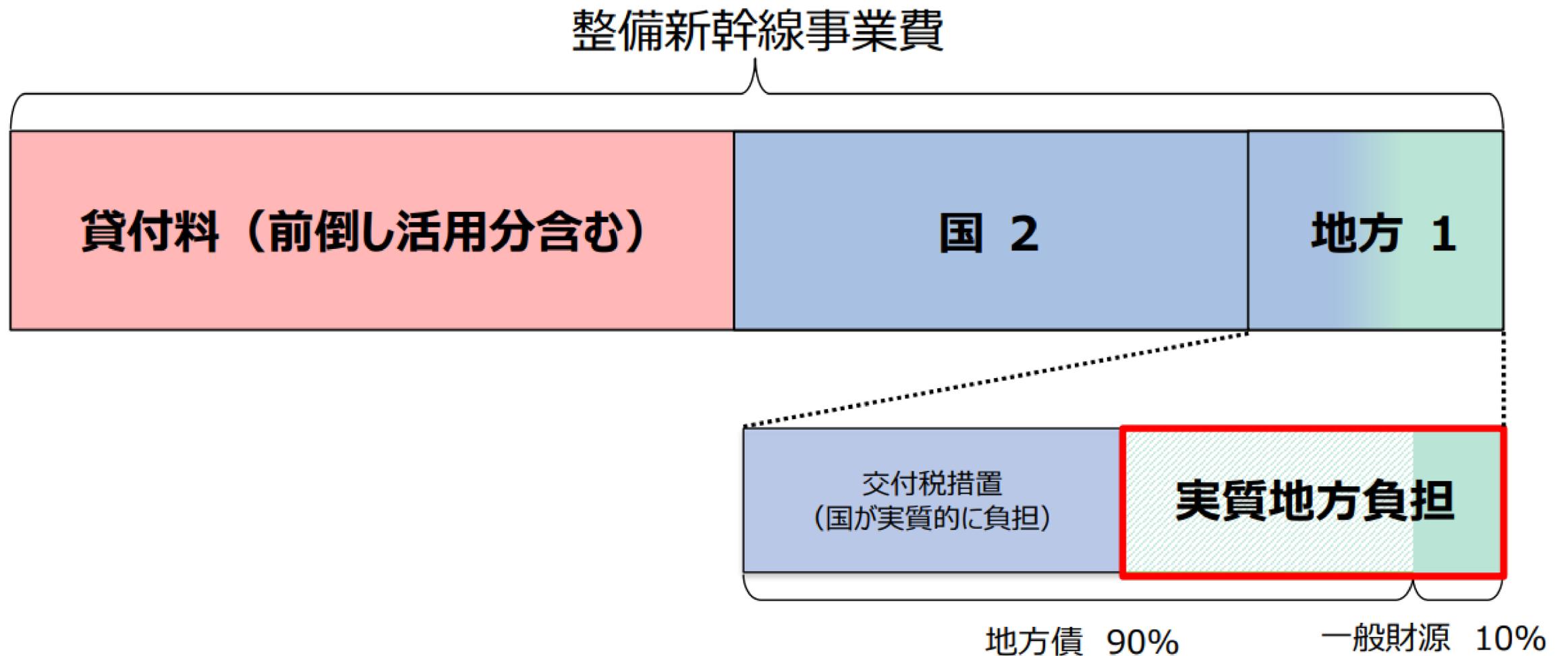


京都市街地の地下水イメージ (流れに沿った縦断面図)

※2 三次元水循環解析による施工中の地下水位変動範囲

## 新幹線整備における地方負担のイメージ

- 建設費から貸付料を控除した分について、国が2/3、地方が1/3を負担。
- 整備新幹線の整備に係る地方負担については、全国新幹線鉄道整備法の規定に基づき、総務省において、地方財政措置（地方債充当率を90%とし、事業費と財政規模に応じてその元利償還金の50～70%を交付税措置）を講じている。



※地方負担分の90%について地方債の起債が可能。

※事業費と自治体の財政規模に応じ、その元利償還金の50～70%について、国から地方交付税措置がされる。



左:日本経済新聞一面広告(3/25) 右:山岸みつる作成(生成AIを利用)

北陸新幹線、  
敦賀乗りかえがなくなるって  
ホンマですか？



本当です！

小浜・京都ルートで全線開通した場合、  
関西・北陸間の乗りかえがなくなります。  
みんなで大阪までの早期全線開業を  
応援しましょう！

ここがポイント！小浜・京都ルートの3大メリット！

<p><b>メリット①</b></p> <p>乗りかえがなくなる！</p> <p>北陸新幹線でビューンと1本でいける！</p>	<p><b>メリット②</b></p> <p>時間が45分も短縮される！</p> <p>金沢～新大阪間の場合...</p> <table border="1"> <tr> <td>全線開通後</td> <td>1時間20分</td> <td>45分短縮！</td> </tr> <tr> <td>現行</td> <td colspan="2">2時間5分</td> </tr> </table>	全線開通後	1時間20分	45分短縮！	現行	2時間5分		<p><b>メリット③</b></p> <p>大阪・東京をつなぐルートが2つになって安心！</p> <p>片方が通行止めになっても迂回ルートがあれば安心！</p>
全線開通後	1時間20分	45分短縮！						
現行	2時間5分							

大阪までのルート「小浜・京都ルート」について

敦賀から大阪までのルートについては、小浜・京都ルートや米原ルート等の複数ルートが検討された結果、利用者の利便性等を総合的に勘案して平成29年に小浜・京都ルートに決定し、令和元年からは環境影響評価手続きが進められています。

- 米原ルートが抱える問題点とは？
- 1 乗りかえが続く  
米原で東海道新幹線との乗りかえが発生するため、敦賀乗りかえが米原乗りかえに変わるだけになります。
  - 2 時間と料金が增える  
小浜・京都ルートに比べて、所要時間は20分以上増額・料金は2000円以上増えます。このため、期待される交流人口の増進、経済波及効果も小浜・京都ルートほど見込めません。
  - 3 災害時に困る  
東海道新幹線に接続するため、災害等で東海道新幹線が止まった際の代替ルートとしての機能が発揮できません。
  - 4 実はそこまで早く完成しない  
ルート検討は工期30年と試算されていますが、現状では、動き方改革等による工期の延長や着工前に必要となる環境影響評価の手続き等を考慮すると、完成までに少なくとも20年以上かかるかと想定されます。
  - 5 そもそも米原ルートは否定されている  
沿線自治体である福井県・滋賀県や営業主体の関西日本は小浜・京都ルートによる早期開業を求めており、米原ルートの見直しは立ちません。

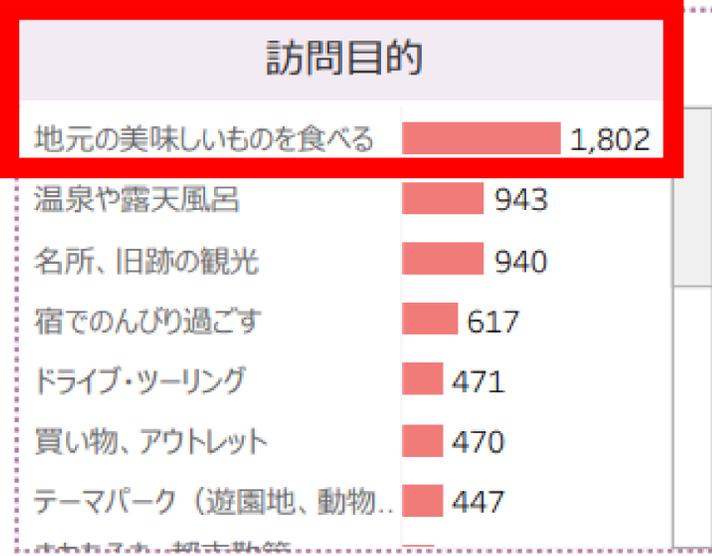
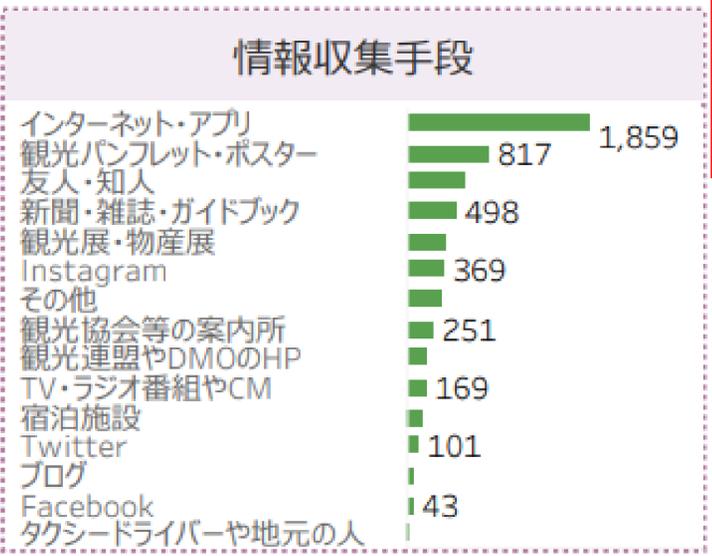
北陸新幹線は小浜・京都ルートで早期全線開業を！

公益社団法人関西経済連合会／北陸経済連合会／大阪商工会議所／一般社団法人関西経済同友会／京都商工会議所／福井県経済団体連合会／福井県商工会議所連合会／福井県北陸新幹線建設促進同盟会／福井県／北陸新幹線小浜・京都ルート建設促進同盟会／北陸新幹線小浜・京都ルート早期実現小浜市民協議会

旅行者の属性

旅行者の行動

旅行者の満足度



メジャー種別	回答数
年度	All
6分類	All
DMO	All
市町村 セット	All
旅行形態	全体
福井県を除..	全て
地域	All
都道府県	京都府
性別	All
年代	All
同行者	All
世帯年収	All
宿泊数 (県..	All
宿泊数 (全..	All
満足度	All
福井県内の..	All
満足度(商品..	All
エリア訪問回..	All