

令和7年6月27日

舞鶴市議会議長 肝付 隆治 様

提出者	舞鶴市議会議員	今西 克己
賛成者	同	上野 修身
	同	尾関 善之
	同	川口 孝文
	同	高橋 秀策
	同	谷川 眞司
	同	田畑 篤子
	同	仲井 玲子
	同	西村 正之
	同	野瀬 貴則
	同	廣瀬 昇
	同	福本 明日香
	同	眞下 隆史
	同	眞下 弘明
	同	水嶋 一明
	同	南 正弘
	同	山本 治兵衛

北陸新幹線小浜・京都ルートを見直し、京都府北部ルートを
再考することを求める決議（案）

舞鶴市議会会議規則第14条第1項の規定により、上記の議案を別紙のとおり提出します。

決議第2号

北陸新幹線小浜・京都ルートを見直し、京都府北部ルートを再考することを求める決議（案）

北陸新幹線敦賀以西のルートについては、現在、小浜・京都ルートとして京都市内を通る2つのルート案が国から示され、地元自治体、諸関係団体などの懸念や不安を払拭するため最善を尽くすという方針の下、昨年度末、国や事業主体である独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が京都府内の自治体向け説明会を開催したところである。

しかしながら、京都府を縦断するルートは、その区間の8割がトンネルであり、京都丹波国定公園への環境影響、地下水の水質や水脈への影響、京都市内においては大半が地下40メートル超の大深度地下構想となっており、市民はもとより様々な団体や専門家から問題があり撤回すべきだとの強い意見が出ているところである。

加えて、近年の資材高騰などに伴う概算事業費が当初試算から2倍以上の5兆円を超える試算に膨らんでいることに加え、工期も約15年から最長約28年に及ぶことなど多くの問題が報告され、小浜・京都ルート決定当時の前提条件に大きな変更が生じている。さらに、小浜・京都間直通の現行計画ルートは、そのルートのほとんどが地下トンネルであり、京都府北中部には何の便益もなく公益性が見られないほか、費用負担においても京都府民全体の公平性に欠けるものである。北陸新幹線建設計画は国家的プロジェクトであり、京都府北中部を経由して京都駅付近に接続することは、将来の山陰新幹線京都府北部ルートとの接続、日本海側国土強靱化、リダンダンシー機能の確保の面からも必要である。国策としての北陸新幹線建設計画は大いに認めるものの、京都府民全体の体感的な納得が得られることが不可欠と考える。

よって、舞鶴市議会は、ルート決定当時に比べ前提条件などに大幅な変更が生じたことにより、現行の小浜・京都ルートを見直し、京都府北部を経由して京都駅付近に接続することは京都府全体の公益に資するものであると判断し、現行計画の小浜・京都ルートを見直し、再考することを求めるものである。

以上、決議する。

令和7年6月30日
舞鶴市議会