

A map of Japan is centered in the background, colored in a light green. Overlaid on the map are several large, flowing, abstract lines in shades of green, yellow, and orange, suggesting movement or infrastructure. The title text is superimposed on the map and lines.

全国の 新幹線整備 に関する要望書

平成25年10月

整備新幹線関係18都道府県期成同盟会

北海道、青森県、岩手県、東京都、埼玉県、群馬県、長野県、新潟県、富山県、石川県、福井県、京都府、大阪府、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、鹿児島県

整備新幹線の現状

北海道新幹線

- 新函館(仮称)～札幌間
平成47年度完成予定

(211km)

- 新青森～新函館(仮称)間
平成27年度完成予定

(149km)

東北新幹線

平成22年12月開業

平成14年12月開業

北陸新幹線

- 金沢～敦賀間
(113km)
平成37年度完成予定

- 長野～金沢間
(240km)
平成25年度完成予定

- 福井新部
平成20年度完成済

平成9年10月開業

- 敦賀～大阪間
1ルート承認済

九州新幹線 西九州ルート

- 北九州～長崎間
北九州～長崎間の
一部区間(平成24年)
から平成30年度完成
予定

(66km)

九州新幹線 鹿児島ルート

平成23年3月開業

平成16年3月開業

凡例

- 既設新幹線開業区間
- 整備新幹線開業区間
- 既着工区間
- 既着工区間(H24年認可区間)
(九州新幹線西九州ルートはH20年認可区間を左右)
- 未着工区間(工事実施計画未申請)
- 在来線活用区間

※国土交通省H24年度概算資料(H24.6.29認可対象区間一覧)において、
1)「西九州ルート」「鹿児島ルート」「在来線ルート」が図示されている。

全体要望書

整備新幹線の建設は、国内の地域間交流圏を著しく拡大させ、沿線地域の産業、経済の発展等の地域活性化に大きく寄与するだけでなく、我が国の経済全体の活性化や国土の均衡ある発展を図るためにも、最優先で推進すべき、投資効果が高く環境にも優れた国家プロジェクトです。

また、東日本大震災において、新幹線の高い耐震性や震災時における交通機能の重要性が確認されたところであり、災害に強い国づくりの観点から多重系の輸送体系による代替補完機能を確立するとともに、日本経済の再生を図るためにも、我が国の基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線の整備を加速する必要があります。

政府においては、長年にわたる国民の熱き願いである全線の日も早い開通に向けて、次の事項を実現されますようお願いいたします。

- ① 整備新幹線全線の日も早い整備に向け、平成 26 年度末までの長野～金沢間と平成 27 年度末までの新青森～新函館（仮称）間の早期完成を図るとともに、昨年度、工事实施計画が認可された新函館（仮称）～札幌間、金沢～敦賀間、武雄温泉～長崎間（肥前山口～武雄温泉間の複線化事業を含む。）については、工期の大幅な短縮を図ること。

北陸新幹線の未着工区間（敦賀～大阪間）について、敦賀以西のルート決定に向け、沿線地域の意見を踏まえながら調査等を進め、フル規格による整備方針を早期に明確化すること。

- ② このため、公共事業費の拡充・重点配分や貸付料の活用などにより、国家プロジェクトとしての十分な財源を確保するとともに、地方公共団体の負担軽減のための財源措置の拡充や制度創設を図ること。

- ③ 並行在来線等は、地域住民の交通手段であるとともに、極めて重要な貨物鉄道の広域ネットワークの一部を担っている。その維持・存続に向けては、初期投資に係る地方負担に対する財政措置が講じられたところであるが、引き続きこれまでの枠組みの見直し・再検証を速やかに行い、地方負担の軽減ほか積極的な支援や新たな仕組みづくりを早急を実現すること。

- 運行形態のあり方の検討
- 貸付料の活用など幅広い観点からの新たな財源確保
- 鉄道資産の無償譲渡若しくは収益性に基づいた譲渡価格設定のルール化
- 設備投資及び維持経費に対する助成措置
- 経営分離に伴う利便性の維持・確保に向けた取組みへの支援
- 税制上の優遇措置

北陸新幹線



概 要

東京～大宮間(約700km)

- 高崎～長野間(約117km)
 - 平成9年10月開業
- 長野～金沢間(約240km)
 - 平成26年度末完成予定
 - 事業費 約1兆7,800億円
- 金沢～敦賀間(約113km)
 - 平成37年度末完成予定
 - 事業費 約1兆1,600億円
- 敦賀～大坂間(約130km)
 - 未着工区間(工事実施計画未申請)
- 所要時間
 - 東京～金沢間
 - 2時間28分(国土交通省試算)
 - 東京～福井間
 - 2時間52分(国土交通省試算)
 - 東京～大坂間
 - 3時間30分
 - (北陸新幹線建設促進委員会試算)



北陸新幹線は、北陸・信越と関東・関西を日本海側でつなぎ、沿線の人口集積も高く、大きな需要が見込める路線であり、沿線地域の発展や日本経済の底上げを図る上で極めて大きな効果をもたらすものです。また、多重系の輸送体系の確立による災害に強い強靱な国土づくりがこれまで以上に求められているところであり、大規模災害時等においては東海道新幹線の代替補完機能を有するとともに、日本海国土軸の形成に必要な不可欠なことから、フル規格で優先して全線整備すべき国家プロジェクトです。

平成9年10月に東京～長野間が開業し、現在長野～金沢間で平成26年度末までの開業を目指して整備が進められています。既に沿線の各都市では、その開業を見据えて、新幹線駅を核とした街づくりや民間による商業集積が進んでいます。この沿線の期待に応えるため、是非とも平成26年度末までの金沢までの開業が一日も早く実現するようお願いいたします。また、昨年着工された金沢～敦賀間について、工期の大幅な短縮を図り、早期完成・開業に向けて整備の促進をお願いします。さらに、敦賀以西のルート決定に向け、沿線地域の意見を踏まえながら調査等を進め、大坂までのフル規格による整備方針を早期に明確化し、あらゆる手段を尽くして大坂までの早期全通を図るようお願いいたします。

新幹線建設に伴う地方負担については、地方の厳しい財政事情に鑑み、沿線自治体に過度の負担が生じないように、国家プロジェクトにふさわしい財政措置を講じるとともに、各界への乗車の配慮など負担に見合う受益の確保を図るようお願いいたします。

既に経営分離された並行在来線では、厳しい経営状況が続いています。北陸新幹線の開業に伴い、従来にはない長大な区間が、並行在来線として地元委ねられることとなっています。また、並行在来線は、地域住民の交通手段であるとともに、国の物流政策や大規模災害時における物資輸送のリスク分散の観点から、極めて重要な貨物鉄道の広域ネットワークの一部を担っています。こうした並行在来線の初期投資に係る地方負担に対しては、財政措置が講じられたところですが、既に経営分離されている第3セクターも含め、並行在来線が存続できるよう、引き続きこれまでの枠組みの見直し・再検証を行い、JRからの協力・支援のあり方や並行在来線の赤字解消相当分も含まれている貸付料など新しい財源措置を含め、新たな仕組みを早急に構築するとともに、経営の安定化に向け、支援施策の充実を図るようお願いいたします。

以上の諸課題に対応するため、公共事業費の拡充・重点配分、JRからの貸付料の活用など、幅広い観点から十分な財源の確保を早期に図っていただくようお願いいたします。

九州新幹線西九州ルート(長崎ルート)



概 要

博多～長崎間(約143km)

- 博多～新鳥栖間(約26km)
 - 鹿児島ルート共用
- 新鳥栖～武雄温泉間(約51km)
 - 在来線活用
- 武雄温泉～長崎間(約66km)
 - 武雄温泉～長崎間の一体的認可(平成24年)から概ね10年後完成予定
 - 事業費 約5,000億円
- 所要時間
 - 博多～長崎間
 - 1時間20分(国土交通省H23公表)
 - (フリーゲージトレインの場合)



- 西九州ルートは、西九州地域の産業振興や交流人口の拡大、離島地域の活性化等につながる重要な交通基盤であり、平成23年3月に全線開業した鹿児島ルートとともに一体的に整備することで、九州地域の一体的発展をもたらすとともに、関西・中国圏との連携による社会経済の発展にも寄与するものであります。
- 鹿児島ルートでは、山陽新幹線との直通運行によって、関西や中国地方との交流人口が飛躍的に拡大し、観光やビジネスといった分野において、これまでの人の流れが大きく変わってきており、西九州ルートが開業し、全国の新幹線ネットワークにつながることで、回帰効果が期待されます。
- また、西九州地域は、現在、中国や韓国と空路や航路で結ばれていますが、さらに、西九州ルートが整備されることで、西九州地域がアジアの玄関口となり、新幹線で西日本各地へという新たな観光ルートが構築され、観光立国を推進する国家戦略の観点からも重要であります。
- 西九州ルートでは、昨年6月に長崎延伸と肥前山口～武雄温泉間の複線化を一体的に整備し、フリーゲージトレインを導入する計画が認可され、現在、仮設トンネルをはじめ13工区で工事が順調に行われています。
- フリーゲージトレインについては、既存ストックを有効に活用しながら、新幹線の高速度鉄道としての効果を効率的に広げるものとして技術開発中ですが、平成23年10月27日の軌間可変技術評価委員会において「実用化に向けた基本的な走行性能に関する技術は確立している」とされました。
- さらに、沿線地域では、官民が一体となって、新幹線の効果を最大限に発揮できるよう、ソフト、ハード両面から新幹線を活用した魅力あるまちづくりに取り組んでいるところであり、一日も早い全線開業が期待されております。
- つきましては、西九州ルートの整備に関して、次の事項について格別のご配慮をいただくようお願いいたします。
 - 1 武雄温泉～長崎間(肥前山口～武雄温泉間の複線化事業を含む。)の工期短縮を図り、西九州ルートの早期完成・開業に向けて整備を促進すること。
 - 2 フリーゲージトレインについて、より軽量化が図られた新型車両により耐久性等の検証を済み、西九州ルートの開業時に山陽新幹線への乗り入れが可能となるフリーゲージトレインの早期の実用化に向けて技術開発を進めるとともに、山陽新幹線で最速となっている時速300kmを目標として技術開発を継続していくこと。
 - 3 整備新幹線建設に伴う地方公共団体の建設費負担については、建設費の縮減を図るとともに負担軽減のための制度を充実又は創設すること。

整備新幹線の開業効果

東北新幹線



東北新幹線は平成22年12月4日の開業時においては、東京～新青森間がE2系車両で最速3時間20分でしたが、平成25年3月16日、東京～新青森間が最速2時間59分で結ばれるとともに、新青森駅発着の全ての車両にE5系が導入されました。時間短縮による利用者の利便性や快適性の向上に加え、交流人口の拡大による地域経済活性化に寄与し、さらには、東日本大震災からの復興のけん引役としての役割も期待されています。

東京～新青森間1日 **17往復** ※臨時列車を除く
東京～新青森間最速 **2時間59分**

※E1系車両運用 3時間27分 E5系車両運用 2時間59分

東京～新青森間の所要時間(最速)

2010年12月4日	新幹線	新青森	2時間20分
2011年3月5日	新幹線	新青森	3時間10分 最速車両E2系
2013年3月16日	新幹線	新青森	2時間59分 最速車両E5系



九州新幹線鹿児島ルート



N700系と8000系

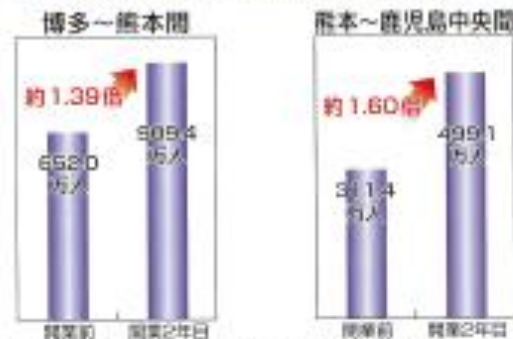
平塚の中央
コーポレーション
ビルディングの
建設中の様子



九州新幹線鹿児島ルートは、全線開業から2年を経過いたしました。開業後2年目の利用状況は、全線開業前と比較し、博多～熊本間が1.39倍、熊本～鹿児島中央間が1.60倍と好調を維持しております。

今後も、交流人口の増加や、地域の活性化につながるものと大いに期待されます。

九州新幹線全線開業2年間の利用状況



※博多～熊本間の開業前は、博多～熊本の特急「リレーつばめ」[有明]の開業前1年間の利用実績

※熊本～鹿児島中央間の開業前は、新八代～鹿児島中央間の新幹線「つばめ」の開業前1年間の利用実績

整備新幹線の開業効果

時間短縮効果

交流人口の増

整備新幹線の優位性

環境面

省エネルギーで
環境にやさしい

安全面

高い安全性

