

# 北陸新幹線(敦賀・大阪間)の 若狭ルートによる整備について

---

平成27年10月7日

## 福井県



# 1 若狭ルート of 意義

## ○整備計画で決定されたルートであること

・「整備計画」(昭和48年11月13日)(抜粋)

建設線	区間	走行方式	最高設計速度	建設に要する費用の概算額 (車両費を含む)	建設主体	その他必要な事項	
						主要な経過地	その他
北陸新幹線	東京都・大阪市	粘着駆動による電車方式	260 キロメートル/時	11,700億円	日本鉄道建設公団	長野市附近 富山市附近 小浜市附近	東京都・高崎市間は上越新幹線を共用する。

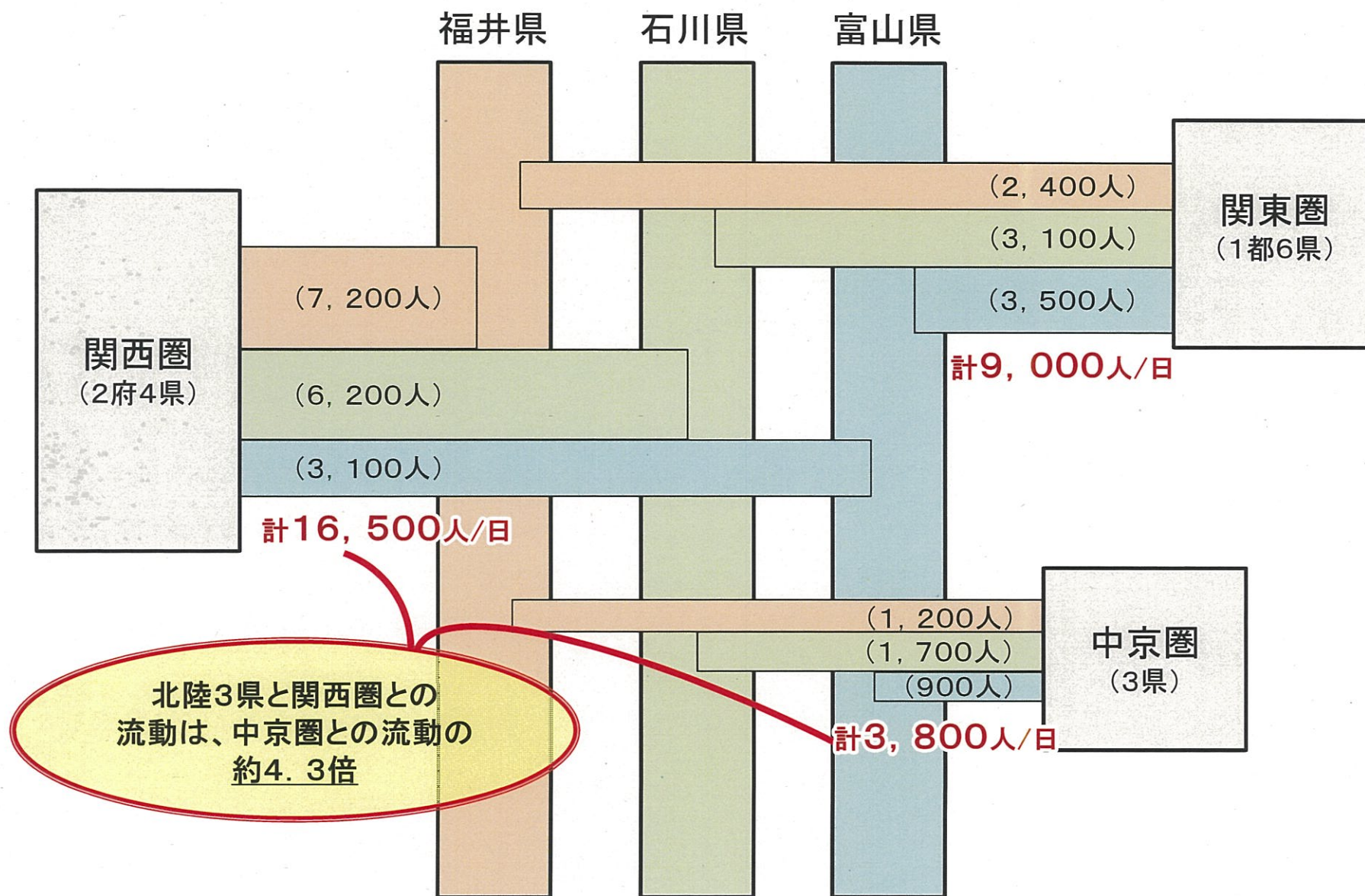
## ○国土強靱化を実現できること

- ・完全な「複軸型国土構造」の形成
- ・大規模災害時において「東海道新幹線の代替機能」を発揮

## ○利用者の拡大が図られること

- ・鉄道旅客流動の多い北陸・関西間を直通
- ・最大の時間短縮効果
- ・料金は米原ルートより安い
- ・大環状広域観光ルートの形成

## 2 北陸と3大都市圏との鉄道旅客流動の状況

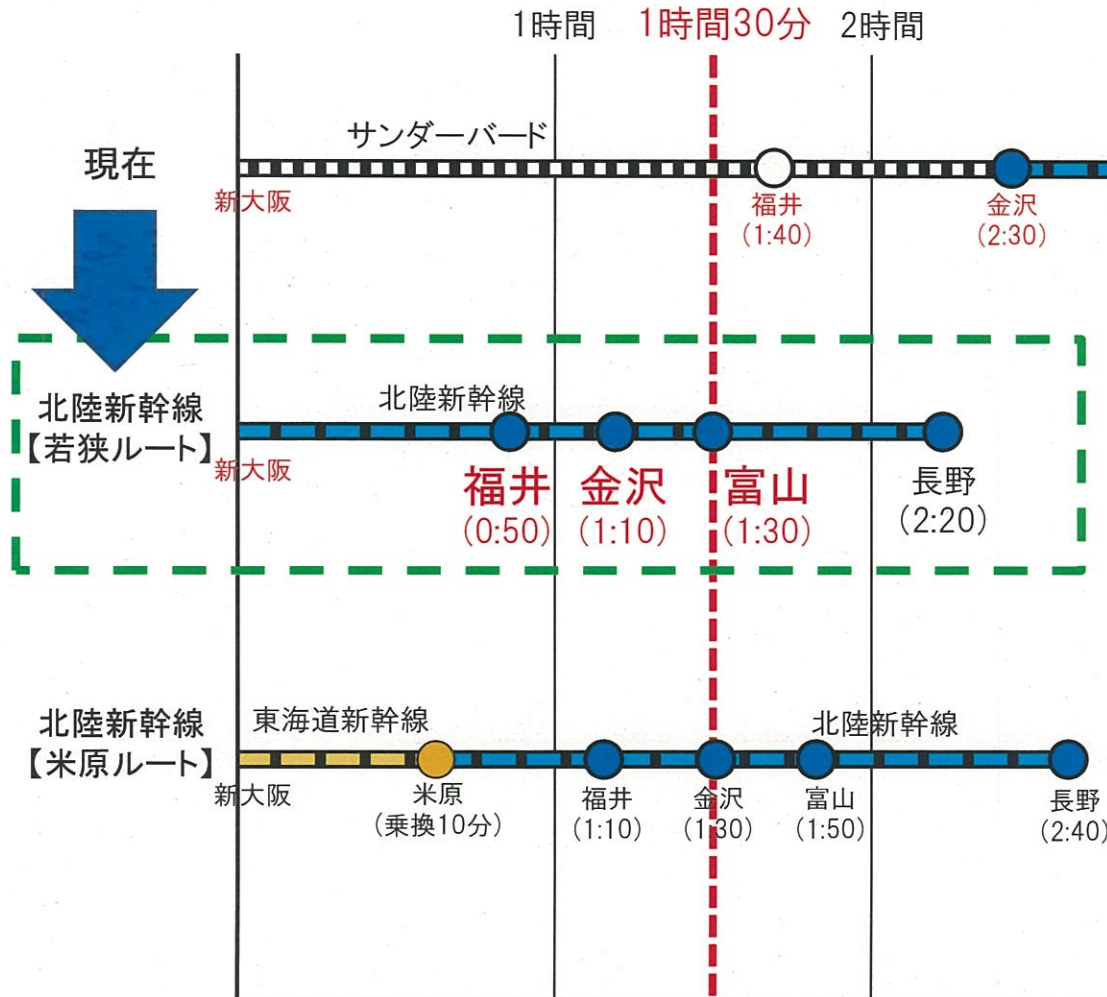


(平成25年度旅客地域流動調査をもとに作成)

# 3 若狭ルートは最大の時間短縮効果を発揮

## 北陸・大阪間の時間距離

【所要時間は概数】



若狭ルートで整備することにより

- ・ 北陸3県と大阪が**1時間30分(90分)圏内**に

- ・ 北陸新幹線で関西圏と信越圏に**新たな旅客流動**が発生

- ・ 米原ルートよりも**約20分短縮**

金額に換算すると

**40～50億円/年の  
プラス効果**

時間評価値 @36.2円/分  
(鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルによる)

## 4 米原ルートの問題点

### 1 米原駅での乗換えが必要。時間短縮効果が小さい。

敦賀・新大阪間	若狭ルート	約120km	36分
	米原ルート	約150km	56分（乗換え10分含む）

### 2 新大阪までの延長が長いため、運賃が高くなる。 JR西日本とJR東海の両路線を走行するため、特急料金が高くなる。

- ・延長が若狭ルートより約30km長い
- ・JR2社の特急料金が合算（若狭ルートはJR西日本の路線のみ）  
⇒仮に福井・新大阪間で片道約3,000円高くなれば、最大約180億円/年の利用者負担増

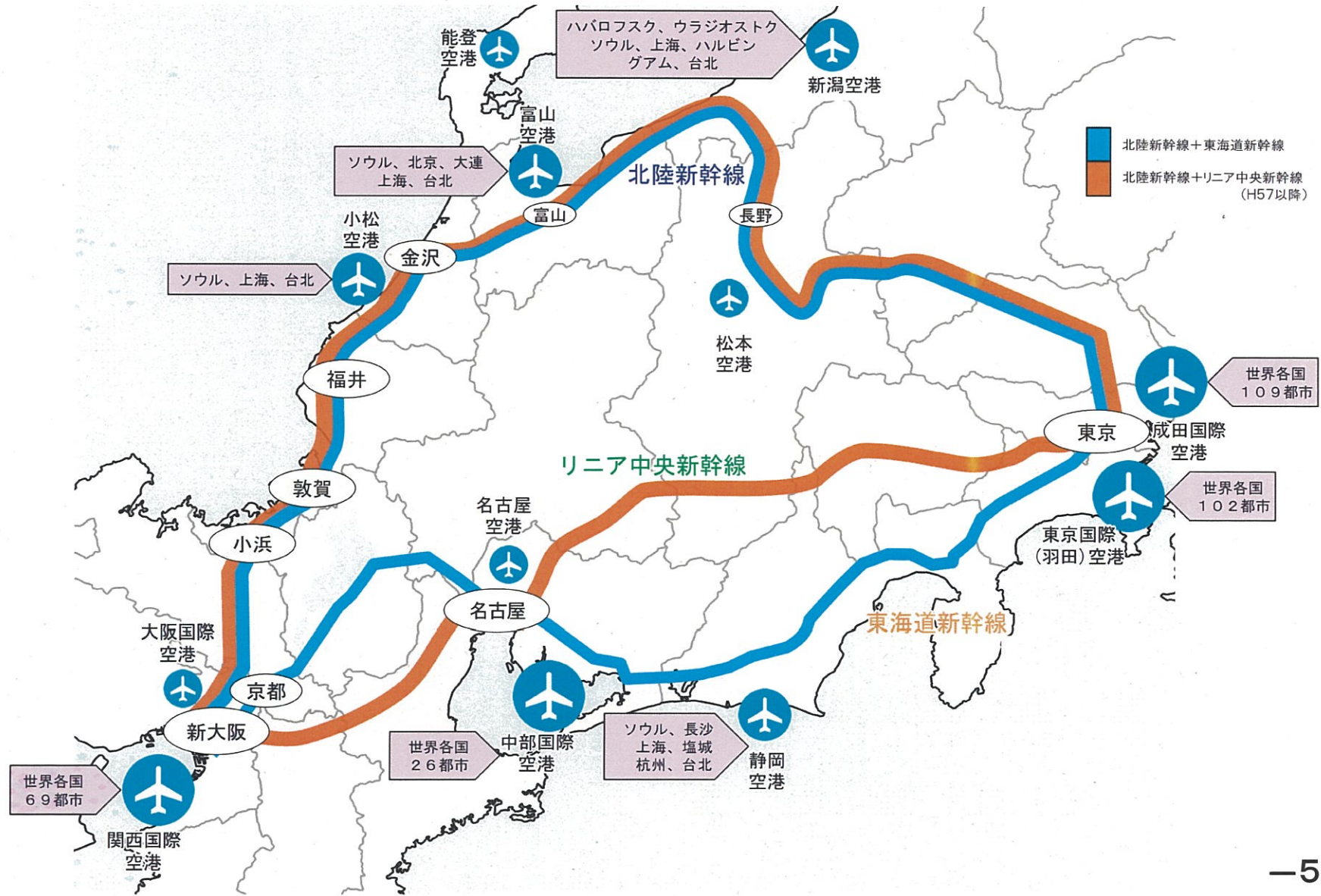
### 3 現行の特急しらさぎの旅客に加え、サンダーバードの旅客も、今後新幹線で米原駅で乗り換えるため、乗継ダイヤの調整が難しく、大混雑が予想される。

・しらさぎ（金沢・名古屋）	8往復/日【1往復/2h】	} 39往復/日【3往復/1h】米原乗換え
・しらさぎ（金沢・米原）	8往復/日【1往復/2h】	
・サンダーバード（金沢・大阪）	23往復/日【2往復/1h】	

### 4 整備財源となる貸付料が確保されるか。（収益がJR西日本とJR東海に分割）

# 5 若狭ルートは大環状広域観光ルートを形成

○訪日客を呼び込む広域観光ルートを形成し、観光立国の実現に寄与



## 6 若狭ルート整備のための財源

---

### ○公共事業費の増額

(平成27年度 国費755億円〔公共事業関係費の約1%〕)

### ○敦賀・新大阪間の貸付料の前倒し活用

(北陸新幹線金沢開業後の収益増や既開業区間の受益増も貸付料に反映し、前倒し活用)

### ○既開業区間の貸付料の算定期間(30年)の延長

(鉄道施設の経年劣化に伴う改修・更新費用の増加を考慮し、貸付料の額を再算定して延長)

## 7 早期のルート決定を

### ○北陸新幹線は、収支採算性の高い路線

(貸付料：北陸新幹線(高崎・敦賀)1.11億円/年・km 北海道新幹線(新青森・札幌)0.17億円/年・km)

### ○北海道新幹線(平成17年認可・着工)より早く認可・着工した北陸新幹線(平成元年認可・着工)の全線開業を札幌開業(平成42年度末)より早くすべき

