

# 全国の 新幹線整備 に関する要望書



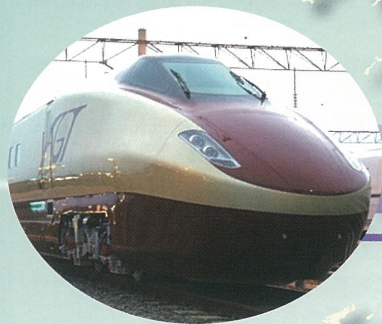
H5系



E7/W7系



E5系



フリーゲージトレイン



800系

平成27年11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

●新函館北斗～札幌間  
 平成42年度末完成・開業予定  
 〈約211km〉

●新青森～新函館北斗間  
 平成28年3月開業予定  
 〈約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  
 平成34年度末完成・開業予定  
 〈約125km〉

平成27年3月開業

●福井駅部  
 平成20年度末完成

平成9年10月開業

○敦賀～大阪間  
 ルート未公表区間

## 九州新幹線 西九州ルート

●武雄温泉～長崎間  
 平成34年度から  
 可能な限り前倒して  
 完成・開業予定  
 〈約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(・完成)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年認可区間を含む)
- ..... 未着工区間(工事実施計画未申請)※
- 在来線活用区間

※整備計画(S48.11)に示された主要な経過地を通るルートを図示。なお、国土交通省HP掲載資料「H24.6.29認可対象区間一覧」には、「小浜ルート」、「湖西ルート」、「米原ルート」が図示されている。





福井／福井県立恐竜博物館

### 概要

- 東京～大阪間(約700km)
- 高崎～長野間(約117km)
  - ・平成9年10月開業
- 長野～金沢間(約228km)
  - ・平成27年3月開業
  - ・事業費 約1兆7,800億円
- 金沢～敦賀間(約125km)
  - ・平成34年度末完成・開業予定
  - ・事業費 約1兆1,600億円
- 敦賀～大阪間(約130km)
  - ・未着工区間(工事实施計画未申請)
- 所要時間
  - 東京～金沢間
    - ・2時間28分
  - 東京～福井間
    - ・2時間52分(国土交通省試算)
  - 東京～大阪間
    - ・3時間30分(北陸新幹線建設促進同盟会試算)



E7/W7系

- 北陸新幹線は、高速交通体系の中軸として国土の均衡ある発展に不可欠なものであり、沿線地域の飛躍的な発展を図るうえで極めて大きな効果をもたらすものです。また、東日本大震災を契機に、災害時における交通機能の重要性が改めて確認されたところであり、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ます。
- このような観点から、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国家プロジェクトである北陸新幹線に求められる役割がこれまで以上に大きくなっています。本年3月14日に長野～金沢間が開業し、沿線地域に顕著な開業効果が現れているところであり、引き続き、金沢以西の全線を早期に整備する必要があります。
- つきましては、「整備新幹線の取扱いについて(平成27年1月14日政府・与党申合せ)」に基づき、金沢～敦賀間の整備を着実に進めるとともに、沿線住民の長年の悲願である北陸新幹線のフル規格による全線整備が一日も早く実現されるよう、次の事項について格段の配慮をいただくようお願いいたします。
  - 1 現在建設中の金沢～敦賀間について、東海道新幹線の代替補完機能及び日本海国土軸の強化を図る観点から、平成34年度末までの開業が確実に実現するよう整備を促進するとともに、敦賀までの更なる前倒し開業を含め、早期開業に最大限努力すること。また、関西・中京圏と北陸圏との間の円滑な流動性を図るため、敦賀駅及び福井駅における乗換利便性の向上策を講じること。
  - 2 敦賀～大阪間について、東海道新幹線の代替補完機能の確立による災害に強い国土づくりの重要性等に鑑み、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームの議論及び沿線地域などの意見を踏まえながら調査等を進め、敦賀～大阪間のフル規格による整備方針及びルートを平成28年中に決定し、あらゆる手段を尽くして大阪までの早期全通を図ること。
  - 3 これらを実現するため、平成28年度予算において、収支採算性に優れた北陸新幹線の事業費として上記政府・与党申合せに基づく十分な建設財源及び敦賀～大阪間のルート調査のための設計施工法等調査費を確保するとともに、敦賀～大阪間の整備を促進すべく、新幹線への公共事業費の拡充・重点配分、貸付料の活用、必要に応じ借入金の検討等必要な財源を確保され、整備スキームを見直すこと。
  - 4 地方負担については、沿線の地方自治体に過度の負担が生じないよう、コスト縮減や国家プロジェクトにふさわしい十分な財政措置を講ずるとともに、各県への停車の配慮など負担に見合う受益の確保を図ること。
  - 5 北陸新幹線開業に伴う並行在来線は、従来にはない長大な区間であり、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る。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あるが、既に経営が分離されている第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再検証・見直しを行い、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の活用、平成43年度以降の貨物調整金制度の見直しへの対応など幅広い観点からの財源確保の方策も含め、新たな仕組みを早急に構築するとともに設備投資に係る支援制度の拡充や予算枠の確保など、支援施策の充実を図ること。
  - 6 以上、北陸新幹線の整備促進、並行在来線への支援、地方負担の軽減等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を確保すること。