

北陸新幹線レポート

《第6号》

～響くつち音、広がる未来～

平成31年1月31日発行

2022年度末に敦賀まで開業予定の北陸新幹線。現在、沿線では工事が着々と進められています。本レポートでは、県民のみなさんに100年に1度のプロジェクトである新幹線事業を見て、感じていただけるよう、今しか見ることができない工事の状況をはじめ、北陸新幹線に関する様々な情報を随時提供していきます。

金沢・敦賀間の建設費増加に対する安定的な財源の確保について

2022年度末の開業を目指して工事が進められている北陸新幹線（金沢・敦賀間）の建設費は、近年の労務単価の上昇や建設資材の高騰、東日本大震災を踏まえた耐震設計基準の改定などにより、2,263億円増加する見込みとなりました。

このため、福井県では、富山県、石川県、京都府、北陸経済連合会とともに、政府・与党に対し、2022年度末の敦賀開業を確実なものとするため、国費の増額など必要な財源の確保を行うとともに、地方に過度の負担が生じないように、JRからの貸付料の活用など十分な財政措置を講じるよう要請しました。

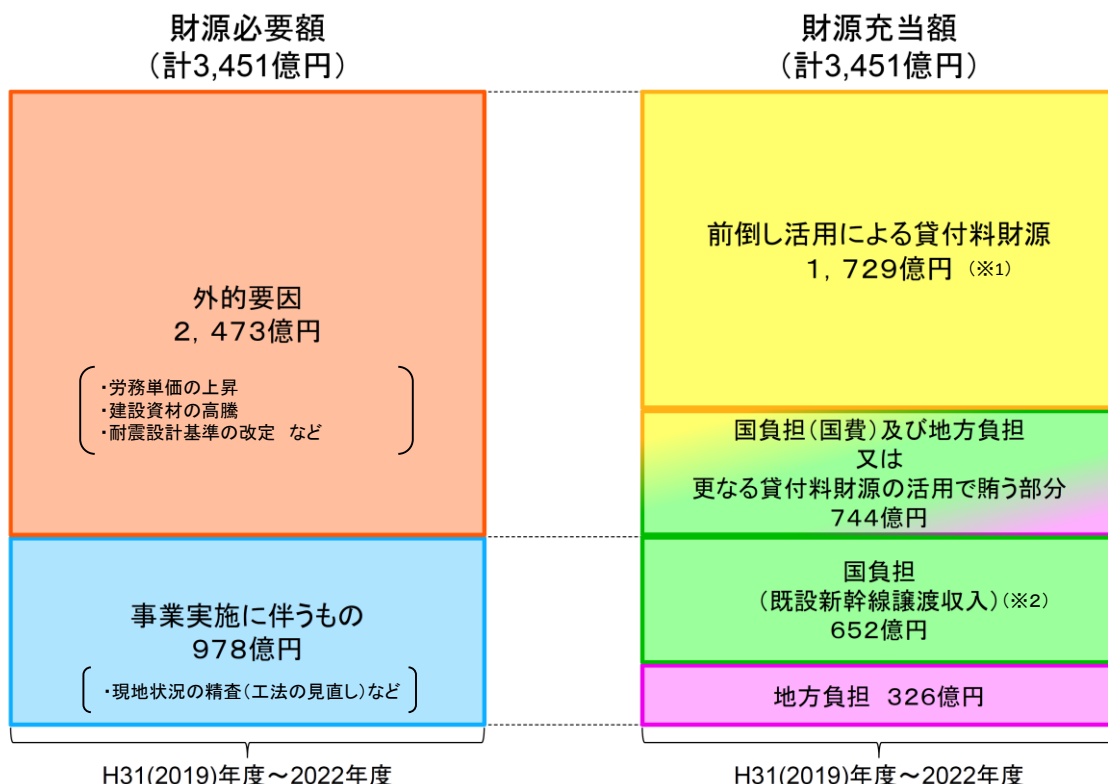
同様に、2022年度開業予定の九州新幹線（武雄温泉・長崎間）についても建設費が1,188億円増加し、金沢・敦賀間と合わせ計3,451億円の増加となります。

国土交通省は、建設費増加分の財源として、①前倒し活用による貸付料財源（※1）、②国負担（国費）および地方負担または更なる貸付料財源の活用、③国負担（既設新幹線譲渡収入※2）およびこれに伴う地方負担を充当することを決定しました。（下図参照）

（※1）2016年度に、JRから支払われる将来の貸付料を担保に民間から借り入れる予定であった資金を、財政投融资を活用して調達した資金に切り替えたことにより生じた金利軽減分

（※2）旧国鉄時代に建設された東海道、山陽、東北（東京・盛岡間）、上越新幹線をJR3社に譲渡したことに伴う収入（JR3社が毎年度分割払い）

北陸新幹線及び九州新幹線の建設費増加に対応するための必要財源全体の見通しについて



（注） 外的要因分のうち744億円については、国負担(国費)及び地方負担又は更なる貸付料財源の活用で手当することになっており、2022年度までの間、具体的な財源構成は、毎年度の予算要求の中で決定していく。

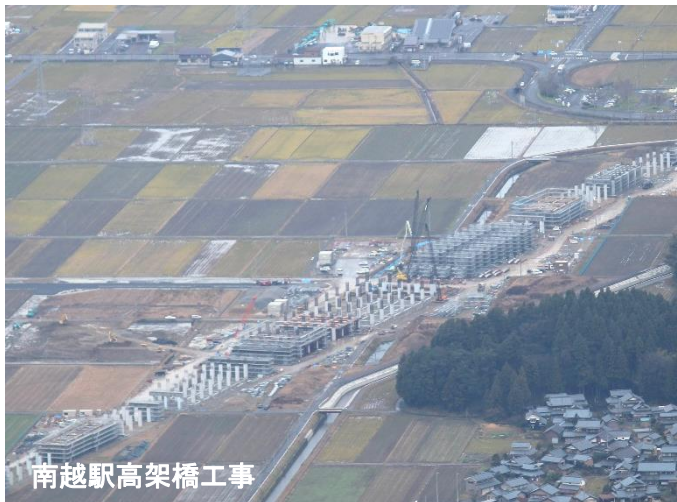
出典：国土交通省

2019年度 金沢・敦賀間の建設工事がピークに！

2019年度の政府予算案に、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の事業費として、今年度の約1.2倍となる2,638億円が計上されました。

既にトンネルや高架橋、橋りょうの建設工事がピークを迎えており、2022年度末の敦賀開業に向けて工事が更に促進されます。

また、現在、詳細なルートや駅の位置を決めるための調査が進められている敦賀・新大阪間については、設計施工法等調査等の経費として12億円が計上され、環境影響評価の手続きが本格化します。



南越駅高架橋工事



新北陸トンネル工事(清水工区)

建設工事における生コンの確保について

2019年から2020年にかけて、建設工事がピークとなるため、福井・坂井地区や丹南地区では、高架橋などの建設に必要な生コンの供給が逼迫する恐れがあります。

このため、鉄道・運輸機構と県は、業界団体の協力もいただきながら、生コンの材料となる骨材の増産や、機構による仮設生コンプラントの設置、生コンプラント船（敦賀港および福井港に停泊）による生コン増産などの対策を取りまとめ、必要量を確保することとしました。

仮設プラントについては4～6月頃の稼働を予定しており、生コンプラント船は、昨年末から敦賀港で生コン供給を始めています（福井港は、2月から供給開始予定）。



敦賀港に停泊するプラント船「第十八龍馬」

■新幹線工事における生コン確保策

(平成30年10月現在)

地区	生コン必要量	生コン不足量	対応策
福井・坂井	約84万 ^m ³	約44万 ^m ³	<ul style="list-style-type: none"> ・県内骨材の増産による生コン増産 ・県外骨材の調達による生コン増産 ・機構による仮設生コンプラントの設置 ・生コンプラント船の活用〔福井港〕
丹南	約51万 ^m ³	約16万 ^m ³	<ul style="list-style-type: none"> ・県外からミキサー車を確保し、生コン供給能力を向上 ・機構による仮設生コンプラントの設置 ・生コンプラント船の活用〔敦賀港〕
敦賀	約42万 ^m ³	約3万 ^m ³	<ul style="list-style-type: none"> ・域内で骨材、生コンを増産
合計	約177万 ^m ³	約63万 ^m ³	

新幹線橋と一体的に整備される県道橋の工事を開始しました

福井市の九頭竜川では、2015年10月から、中藤島地区と森田地区を結ぶ全長414mにおよぶ新幹線橋「九頭竜川橋りょう」の工事が進められおり、橋脚工事は既に完了しています。現在、橋桁の架設工事を行っており、延長の約8割の架設を終えています。

九頭竜川橋りょうは、県道福井森田丸岡線の「新九頭竜橋（仮称）」と橋脚を共有する、全国初の新幹線と道路の一体橋となります。橋脚を一体的に整備することにより、コストを約30億円縮減できるというメリットがあります。

これまで新幹線橋の工事を先行して進めてきましたが、昨年10月から県道橋の橋桁についても架設工事を開始しました。



【県道福井森田丸岡線】

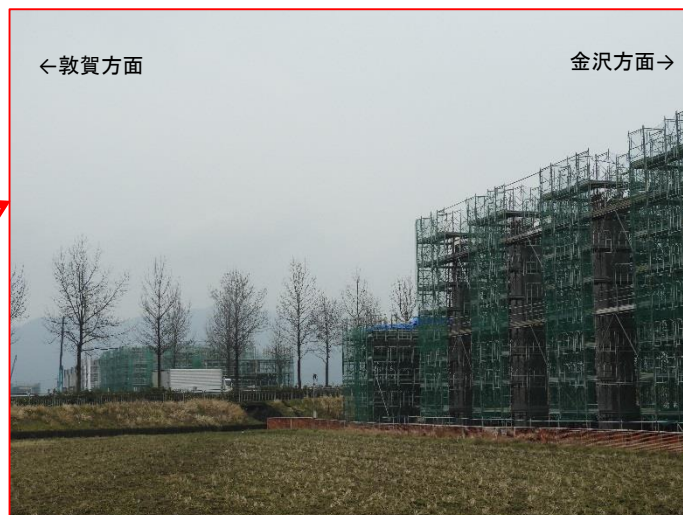
- (1) 目的 九頭竜川渡河部の交通渋滞緩和、南北方向の交通の円滑化、広域幹線ネットワークの形成
- (2) 建設場所 福井市寺前町～福井市上野本町
- (3) 計画延長 1,550m
- (4) 計画幅員 上り線:車道2車線(3.5m×2) 下り線:車道2車線(3.5m×2)

国道8号を跨ぐ第2^{しもあそうだ}下筋生田架道橋

北陸新幹線は、福井駅からJR北陸本線と並行して南下したあと、福井市大町から東へカーブし、同市下筋生田町で国道8号を跨ぎます。

国道8号を跨ぐ第2下筋生田架道橋は、橋長65mの架道橋であり、現在、国道8号の両側には、高架橋の柱が立ち並ぶ姿を見ることができます。

現在施工中の橋脚工事は夏頃までに終える見込みです。また、橋桁の架設には、国道8号の通行止め期間を短くするため、あらかじめ隣接した高架橋上で組み立てた橋桁を、特殊な機械（油圧ジャッキ）で押し出す工法（押し出し工法）が用いられる予定です。



新幹線の出前講座、工事現場見学会を行っています

《出前講座》

職員が県民のみなさんの元へ伺い、2022年度末に開業予定の敦賀までの工事の進捗状況、小浜京都ルートによる大阪までの全線開業による時間短縮効果等について説明します。

子ども向けには、クイズなどを交え、楽しく、わかりやすく説明します。

《工事現場見学会(小中学生対象)》

小中学生のみなさんに、校外学習等の時間を活用して、工事現場を見学していただくことができます。

問い合わせ先 県新幹線建設推進課 (Tel: 0776-20-0298)



出前講座の様子 (越前市北日野小学校)

敦賀延伸 福井開業への思いをタイムカプセルに！

昨年12月28日、JR西日本福井地域鉄道部が、2022年度末の開業に向けて市民から募ったメッセージをタイムカプセルに封印するセレモニーをJR福井駅で行いました。

北陸新幹線への思いや4年後の自分へのメッセージなどが書かれたカードや絵は、恐竜の卵形カプセルに封印し、JR福井駅の改札内に設置されています。

また、同駅には、2005年に福井駅部の着工認可を記念して県が募集した新幹線に関する図画やメッセージを封印したタイムカプセル(新幹線車両を模したもの)も設置されています。

これら2つのタイムカプセルは、4年後の開業時に開封される予定です。



新幹線工事の定点写真をホームページで公開中！

新幹線工事が進んでいく様子を県民のみなさんに見ていただけるよう、ホームページに県内全域16か所の工事の状況を定点撮影した写真を掲載しています。現在、工事が最盛期を迎えており、大きく風景が変わっていく様子を見ていただくことができます。ぜひご覧ください。



2017年4月撮影



2018年2月撮影



2018年9月撮影



福井県 新幹線工事

検索

(掲載例) 竹田川橋りょう(あわら市)