

北陸新幹線について



福井駅部 (H21.2.完成)

平成22年2月17日

福井県

新規着工への提案要望（福井県）

◎ 北陸新幹線は、国土計画上重要な路線、優先整備が必要

- ・首都圏と関西圏を日本海側経由でネットワークする機能を最大限に発揮させる必要

◎ 敦賀までの新規着工によるネットワーク整備が第一

- ・敦賀までの早期整備は、関西圏・中京圏とのネットワークに大きな効果を発現
- ・福井駅部 800mは完成済（H21.2）、早期に事業効果を発現させる必要
- ・整備の遅れは、北陸3県に大きな地域格差、3県のネットワークは急ぐべき

◎ 財源はまず建設費への充当を優先

- ・安定的な財源確保が必要、特に貸付料は、新規着工の財源として最大限確保

◎ 並行在来線は認可による一体的な議論

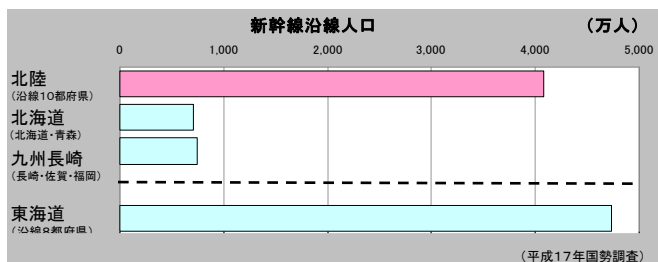
- ・在来線維持のための課題は先行する4県と共通、地方の負担は可能な限り軽減

◎北陸新幹線は、国土計画上重要な路線、優先整備が必要

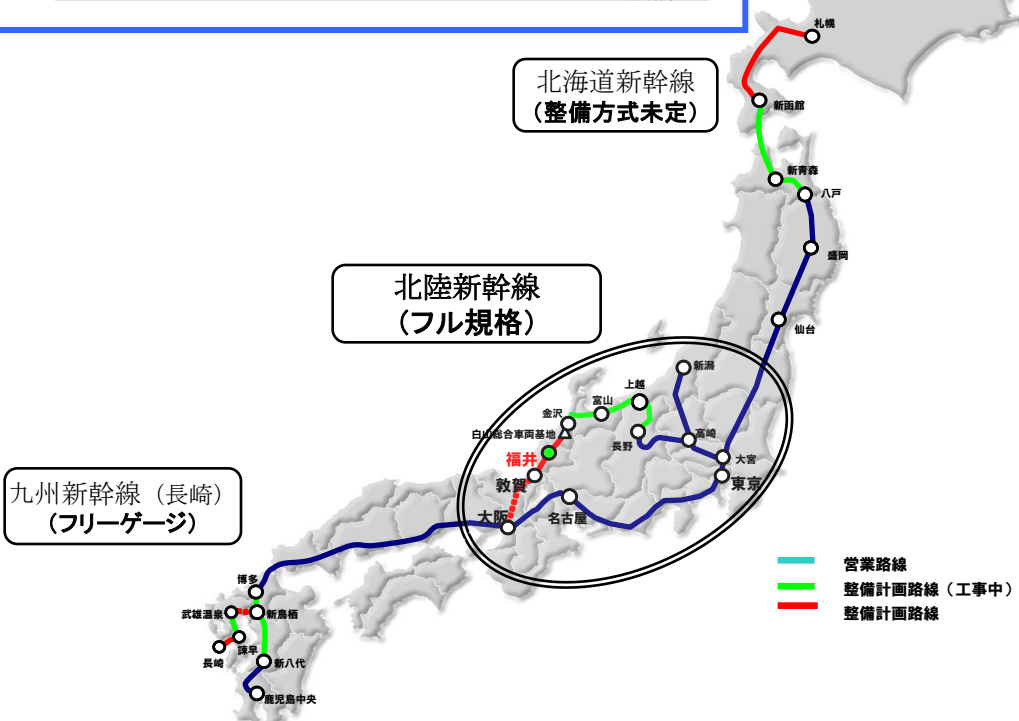
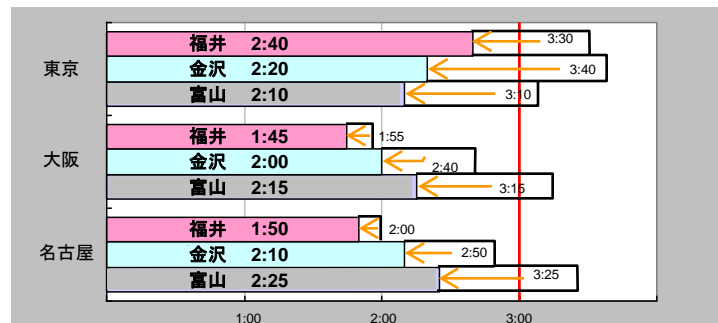
- ・人口の集積が高く、「フル規格」で整備を進めている路線
- ・三大都市圏と北陸が3時間圏内、特に関西圏(京都・大阪)と北陸の地域連携に重要
- ・鉄道分担が高く、鉄道の高速化が最も求められる路線

○沿線は高い人口集積(4,100万人)

・北海道、九州に比べ5倍の集積、東海道に匹敵

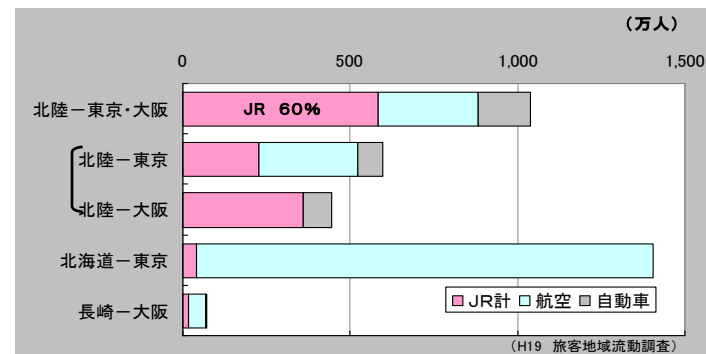


○三大都市圏と北陸が3時間圏内 (敦賀開業)



○東京・大阪の双方向に流動大

・鉄道分担が全体の6割、特に大阪は8割



◎首都圏と関西圏を日本海側経由でネットワークする唯一の路線

- ・災害時等におけるリダンダンシーを發揮
- ・東京～大阪間の代替ルートとして相互補完

○地震による新幹線の寸断

・阪神淡路大震災 (H7.1)

マグニチュード 7.3
寸断区間 山陽新幹線(新大阪～姫路)
全線復旧 3か月

・新潟県中越地震 (H16.10)

マグニチュード 6.8
寸断区間 上越新幹線(越後湯沢～新潟)
全線復旧 2か月

(参考)

新幹線運行の遅延例

・静岡沖地震 (H21.8)

東海道新幹線(東京～名古屋)
最大3時間遅れ、24万人に影響

・架線切断による停電 (H22.1)

東海道新幹線(新横浜～小田原)
3.5時間運休、15万人に影響

相互補完機能



○東海道沿線において、発生想定される地震 (H15、20中央防災会議)

・東海地震

マグニチュード 8.0
30年以内の発生確率 87%

・東南海(愛知県直下)・南海(大阪府直下)地震

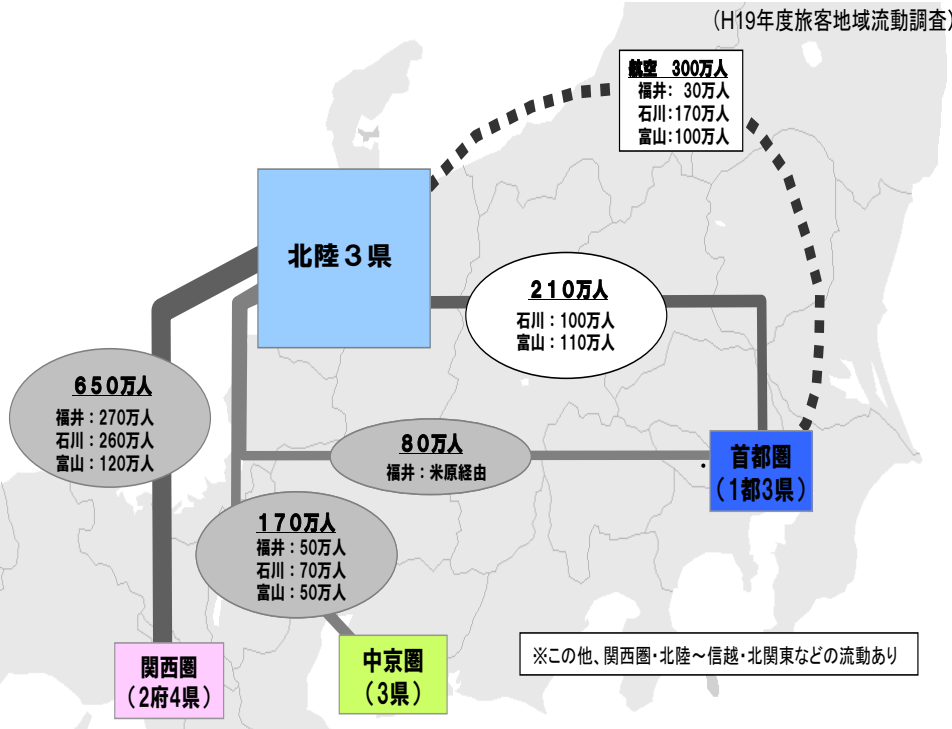
マグニチュード 7.6
30年以内の発生確率 50～70%

◎北陸新幹線の需要

○北陸3県と三大都市圏との鉄道輸送量

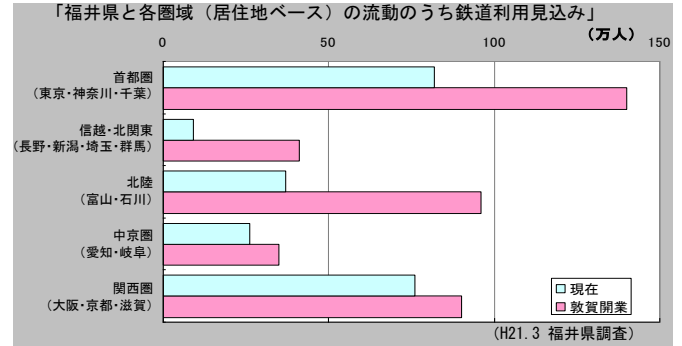
・現在の北陸～関西・中京・首都圏 **1,100万人/年(3.0万人/日)**
 [金沢～敦賀間 **900万人/年(2.5万人/日)**]

北陸3県と三大都市圏との鉄道輸送の状況(年間)



○敦賀開業に伴う鉄道需要

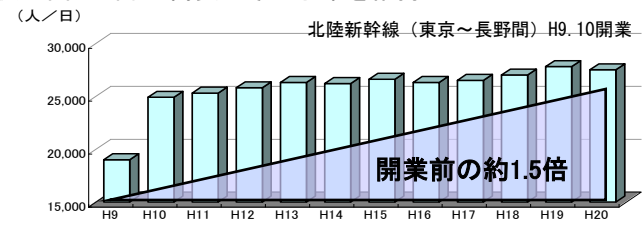
・敦賀開業で170万人増



※福井県嶺南地域～関西・中京圏間の流動等は除く。(新幹線区間がないため)
 また、県外の対象地域は、新幹線沿線を中心とした府県等に限定

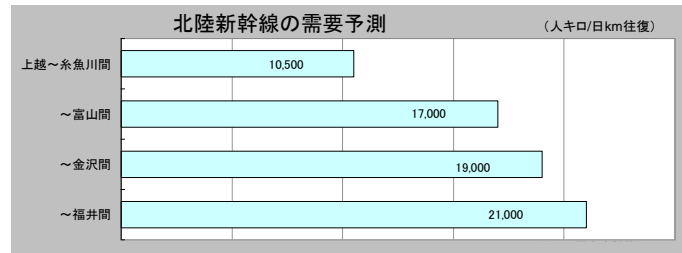
○先行開業地域(長野)の状況

・開業後2年目以降の需要もその水準を維持



※「H9」は、開業前半年間(H9.4～9)の在来線特急の利用者数 (数字で見る鉄道2009)

○富山、金沢、福井と延伸するほど需要大 (H12 国交省試算)



(他の2線については、これまで明らかにされていない)

◎敦賀までの整備が「一区切り」、早期整備が必要

- ・「敦賀」は関西との重要な交通結節点、関西圏と北信越、北関東との交流・連携促進
- ・北陸3県都(福井・金沢・富山)をネットワークし、整備効果を早期に発現

○手続は先行、着工は大きな遅れ

- ・認可申請から13年経過、福井駅部(800m)も既に完成
- ・沿線市は、新幹線前提のまちづくりに既に着手

○金沢止まりでは、北陸3県に大きな地域格差

- ・金沢までの開業では、県民の移動利便性に大きな差
(金沢開業による東京との所要時間)

福井	金沢	富山
3:30→3:20 ほとんど変わらず	3:40→2:20 1時間20分短縮	3:10→2:10 1時間短縮

- ・航空便(小松～羽田)、在来線(米原・名古屋への特急)への影響

○経済波及効果を早期に発現

- ・福井県への経済波及効果 175億円/年 (H21.3福井県調査)

(参考) 長野・金沢間開業(H19.3 鉄道・運輸機構調査)

経済波及効果(開業後10年目) 約1,600億円

北陸新幹線の状況(金沢・大阪間)



○関西と北陸に大きなメリット

- ・関西圏と北陸の流動(650万人)がさらに拡大
- ・敦賀開業で大きな時間短縮効果

(大阪との所要時間)

金沢	富山	上越
2:40→2:00 40分短縮	3:15→2:15 1時間短縮	4:35→2:40 約2時間短縮

○近畿知事会で関西全体に必要なインフラとして位置づけ

- ・「広域インフラグランドデザイン」に重要な柱として明記(21.6)
- ・北陸新幹線敦賀までの早期建設等を求める緊急決議(21.11)

○敦賀以西は、時間軸(区間ごとの工事スパン10年程度)の中で、段階的に整備

- ・早期に関西圏との整備効果を発現させるため、まず、敦賀まで整備優先
- ・便益等を踏まえ、国および関係者間での検討・議論を進める必要

◎沿線市によるまちづくり

・沿線市では、新幹線整備を見据え、都市計画決定などの手続きを経て、まちづくりを計画的に実施

あわら市 (人口 3万人)

- ・土地区画整理や駐車場など駅周辺整備

(認可遅れによる影響)

- ・新幹線駅と関連する在来駅移設と駅前広場などの整備



福井市 (人口 27万人)

- ・新幹線福井駅部は既に完成 (H21年2月)
- ・JR・えち鉄高架化など駅周辺整備
- ・福井市北部で新幹線用地を既に確保 (2.7km)

(認可遅れによる影響)

- ・新幹線と一体整備するえちぜん鉄道の高架化
- ・土地区画整理区域内の新幹線用地処分の遅れ
- ・新九頭竜橋(新幹線と道路)の一体施工 (30億のコスト縮減)



敦賀市 (人口 6.8万人)

- ・在来線駅舎の改築 (バリアフリー化含む)
- ・土地区画整理 (駅西地区) など駅周辺整備

(認可遅れによる影響)

- ・在来線と新幹線の乗継機能の確保
- ・敦賀駅開業を見据えた駅東地区の整備



越前市 (人口 8.5万人)

- ・南越駅周辺を「交流促進の起点」とした整備構想を策定
- ・都市計画マスタープランの策定

(認可遅れによる影響)

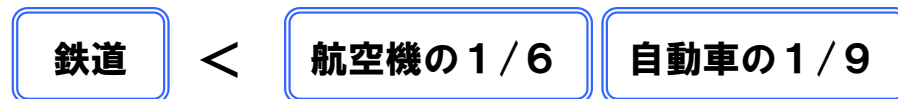
- ・駅舎を含めた新駅周辺の計画的な整備



(参考) 新幹線整備によるCO₂排出削減

○新幹線は、他の交通機関に比べ環境に優しい

・鉄道の人・kmあたりのCO₂排出量は、



交通機関別CO ₂ 排出原単位 (g-CO ₂ /人・km)	
鉄道	19
航空機	109
自動車	168

※数字でみる鉄道2009

(参考)

本県の原子力発電所によるCO₂排出抑制の貢献

本県の原子力発電所のCO₂排出抑制量(福井県地球温暖化対策地域推進計画(H18改訂版))

約7,000万t
(国全体のCO₂排出量(H15)の約5.5%に相当)