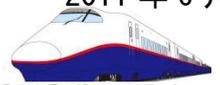




北陸新幹線ニュースレター 第3号



発行：福井県北陸新幹線建設促進同盟会

去る3月に発生した東日本大震災は、東北地方を中心に未曾有の被害をもたらしました。被災地の一日も早い復旧・復興が急務であるとともに、災害に強い国土づくりとして日本海側国土軸の必要性が改めて認識されています。

整備促進に向けた最近の動き

▶ 北陸新幹線建設促進同盟会大会・中央要請

北陸新幹線沿線 10 都府県で構成する北陸新幹線建設促進同盟会は5月31日に建設促進大会を開催し、震災を踏まえた日本海側国土軸の必要性や、敦賀までの新規着工の決定などを求める決議を採択、大会終了後にはこれらの決議に基づき要請活動を実施しました。

…詳細は別添特別号を参照下さい。



大会の様子

▶ 旧国鉄債務等処理法の改正

鉄道・運輸機構の利益剰余金の一部を整備新幹線建設などに活用する同法改正案が衆参両院で可決されました。また、両院の国土交通委員会では、政府に早期の着工判断を迫る付帯決議も採択。太平洋側の巨大リスクに備え、北陸新幹線などによる代替補完機能の確立を加速することや、北陸新幹線金沢・敦賀間などの未着工区間の認可に向けた検討を急ぎ、早急に結論を得て、早期着工を実現するよう求める内容となっています。

北陸新幹線の早期整備による国土基盤の強化が急務

日本の国土では、度重なる地震などの災害が発生しており、多くは太平洋側に集中しています。3月に発生した東日本大震災では人や物の流れが混乱し、日本全体に大きな影響を及ぼしました。

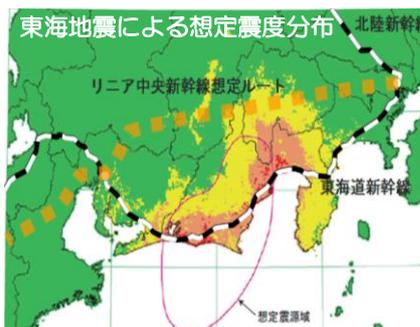
今後高い確率で発生が見込まれる東海・東南海地震等に備えるためにも、災害に強い国土構造への転換が急務となります。

大規模地震の予測

地震名	規模	発生確率 (30年以内)
東海地震	M8.0	87%
東南海地震	M8.1	60~70%
南海地震	M8.4	60%

出典：平成22年文部科学省全国地震動予測地図

現行の太平洋側中心の高速鉄道網では、災害時の対応力に限界があります。特に多くの人々が利用する東海道新幹線が寸断された場合には大きな影響が予測されています。複数ルートを形成し、災害時におけるリダンダンシー（代替性）を確保することが必要となります。



出典 H15.3 中央防災会議資料（※東海道、北陸新幹線、中央新幹線（想定）を追加）

◆ 関東・関西間の流動は東海道新幹線に依存

- ・ 流動の約7割は東海道新幹線利用 出典：全国幹線旅客純流動調査（H17）
- ・ 沿線全体の利用者数が年間1.4億人 ※平成22年度実績
出典：JR東海業務概要・報告書
- ・ 東海地震等で人流・物流が寸断されると甚大な被害

被害想定：直接被害額 約22~26兆円

東西間幹線交通被害額 約2兆円

出典 H15.3 中央防災会議資料

(参考) 全国の新幹線ネットワーク

➤ 新幹線ネットワークの復旧、拡大

東日本大震災発生直後から運休していた東北新幹線は、区間毎に順次運転が再開され、4月29日、49日ぶりに全線復旧しました。3月12日の九州新幹線鹿児島ルート開業と合わせ、青森から鹿児島までが新幹線ネットワークで結ばれています。

路線：区間	所要時間（最速）
東北新幹線：新青森・東京	3：10 ※現在は速度制限あり
東海道新幹線：東京・新大阪	2：25
九州・山陽新幹線：新大阪・鹿児島中央	3：45

➤ 九州新幹線鹿児島ルートの利用状況

JR九州は鹿児島ルート全線開通後の利用状況を発表しました。開通前日に発生した震災による旅行控えが響いたものの、博多ー熊本の利用者は開業後2カ月で156万人（前年同期比で33%増）、熊本ー鹿児島中央は開業後1カ月で約43万人（同55%増）と大きな伸びを見せています。



山陽・九州新幹線直通用
N700系 7000番台
「みずほ」



東北新幹線
E5系「はやぶさ」



➤ リニア中央新幹線の動き

国土交通省に設置された中央新幹線小委員会は5月12日、国土交通大臣に対し、JR東海のリニア整備計画について、東京と名古屋をほぼ直線で結ぶ「南アルプスルート」の採用などを含む答申を行いました。これを受け、国土交通大臣は26日に整備計画を決定、27日にはJR東海に対し建設の指示を出しました。

<お知らせ>

北陸新幹線県民トーキング（出前講座）も実施しています。随時お申込み下さい。

<問い合わせ先>

福井県北陸新幹線建設促進同盟会（事務局：福井県新幹線建設推進課）

TEL：0776-20-0298 Fax：0776-20-0729 E-mail：shinkansen@pref.fukui.lg.jp