



全国の 新幹線整備 に関する要望書

平成25年

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、長崎県、佐賀県、熊本県、鹿児島県

整備新幹線の現状



全体要望書

整備新幹線の建設は、国内の地域間交流圏を著しく拡大させ、沿線地域の産業、経済の発展等の地域活性化に大きく寄与するだけでなく、我が国の経済全体の活性化や国土の均衡ある発展を図るためにも、最優先で推進すべき、投資効果が高く環境にも優れた国家プロジェクトです。

また、東日本大震災において、新幹線の高い耐震性や震災時における交通機能の重要性が確認されたところであり、災害に強い国づくりの観点から多重系の輸送体系による代替補完機能を確立するとともに、日本経済の再生を図るためにも、我が国の基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線の整備を加速する必要があります。

政府においては、長年にわたる国民の熱き願いである全線の日も早い開通に向けて、次の事項を実現されますようお願いいたします。

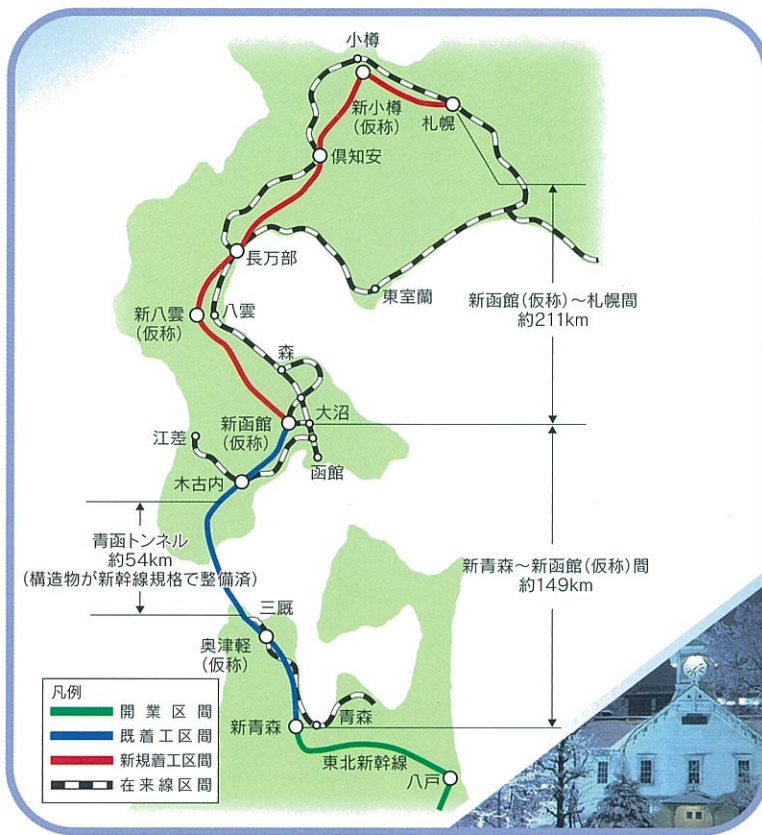
- 整備新幹線全線の日も早い整備に向け、平成26年度末までの長野～金沢間と平成27年度末までの新青森～新函館（仮称）間の早期完成を図るとともに、今年度、工事实施計画が認可された新函館（仮称）～札幌間、金沢～敦賀間、武雄温泉～長崎間については、工期の短縮を図ること。

北陸新幹線の未着工区間（敦賀～大阪間）について、整備方針を早期に明確化すること。

- このため、公共事業費の拡充・重点配分や貸付料の活用などにより、国家プロジェクトとしての十分な財源を確保するとともに、地方公共団体の負担軽減のための財源措置の拡充や制度創設を図ること。
- 並行在来線等は、地域住民の交通手段であるとともに、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。その維持・存続に向けては、引き続きこれまでの枠組みの見直し・再検証を速やかに行い、地方負担の軽減ほか積極的な支援や新たな仕組みづくりを早急に実現すること。

- 運行形態のあり方の検討
- 鉄道資産の無償譲渡若しくは収益性に基づいた譲渡価格設定のルール化
- 初期投資及び維持経費に対する助成措置
- 税制上の優遇措置
- 貸付料の活用など幅広い観点からの新たな財源確保

北海道新幹線



概要

- 新青森～札幌間(約360km)
- 新青森～新函館(仮称)間(約149km)
 - ・平成27年度末完成予定
 - ・事業費 約4,700億円
(約5,500億円に変更認可申請中)
- 新函館(仮称)～札幌間(約211km)
 - ・平成47年度完成予定
 - ・事業費 約1兆6,700億円
- 所要時間
 - 東京～新函館(仮称)間
4時間9分(速達平均的)
 - 東京～札幌間
5時間1分(最速達)

(国土交通省試算による)

宇都宮・盛岡間	320km/h
盛岡以北	260km/h
青函共用走行区間	140km/h



札幌/時計台

- 我が国においては、東日本大震災からの復興や持続可能で活力ある国土・地域の形成が最重点課題であり、新幹線が札幌から鹿児島まで繋がることにより、災害に強いリスク分散型のネットワークを構築することができ、北海道新幹線は日本経済の再生と災害に強い国土・地域づくりに大きく貢献することができます。
- 北海道新幹線の全線開業が実現すると大幅な時間短縮効果生まれ、都市と都市を「点」で結ぶ航空機とともに、「線」で結ぶ新幹線という複数の高速輸送体系を持つことになり、積雪寒冷という厳しい気象環境にある本道にとって、安定的な高速交通ネットワークが確保されるとともに、北海道と歴史的な繋がりが深い東北地方をはじめ、北関東や首都圏との間で人や文化の新しい流れが期待されます。
- つきましては、北海道新幹線の全線の早期完成に向けて、次の事項について格段のご配慮をいただくようお願いいたします。
 - 1 新青森・新函館(仮称)間の一日も早い開業と札幌までの早期完成
平成27年度末までの新青森・新函館(仮称)間の開業については、一日でも早く実現すること。
また、今年度新たに着工された新函館(仮称)・札幌間の建設工期をできる限り短縮し、早期完成を図ること。
 - 2 工期短縮に向けた建設財源の確保及び地方負担に対する財源措置の拡充
新青森・新函館(仮称)間の増嵩経費を含め、幅広い観点からの建設財源の確保及び地方負担に対する財源措置の更なる拡充を図ること。
 - 3 青函共用走行問題の早期解決
青函共用走行区間における時速200km以上での高速走行について、「青函共用走行問題に関する当面の方針」を着実に実行し、平成30年春の高速走行を実現するとともに、技術開発を進め、早期に抜本的な解決を図ること。
また、高速走行実現のための新たな地方負担が生じないようにすること。
 - 4 並行在来線への支援
新幹線の開業に伴いJRから経営が分離される並行在来線の維持・存続に向けては、幅広い観点からの財源確保の方策を検討し、総合的な支援策を早急に確立すること。

北陸新幹線



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(白山総合車両基地)間(約240km)
 - ・平成26年度末完成予定
 - ・事業費 約1兆7,800億円
- 金沢～敦賀間(約114km)
 - ・平成37年度末完成予定
 - ・事業費 約1兆1,600億円
- 敦賀～大阪間(約130km)
 - ・未着工区間(工事実施計画未申請)
- 所要時間
 - 東京～金沢間
 - ・2時間28分(国土交通省試算)
 - 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)



福井県/東尋坊

● 北陸新幹線は、北陸・信越と関東・関西を日本海側でつなぎ、沿線の人口集積も高く、大きな需要が見込める路線であり、沿線地域の発展や日本経済の底上げを図る上で極めて大きな効果をもたらすものです。また、多重系の輸送体系の確立による災害に強い国土づくりがこれまで以上に求められているところであり、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ことから、フル規格で優先して全線整備すべき国家プロジェクトです。

平成9年10月に東京～長野間が開業し、現在長野～金沢間で平成26年度末までの開業を目指して整備が進められています。既に沿線の各都市では、その開業を見据えて、新幹線駅を核とした街づくりや民間による商業集積が進んでいます。この沿線の期待に応えるため、是非とも平成26年度末までの金沢までの開業が一日も早く実現するようお願いいたします。

また、新たに着工された金沢～敦賀間について、早期完成・開業に向けて整備の促進をお願いします。

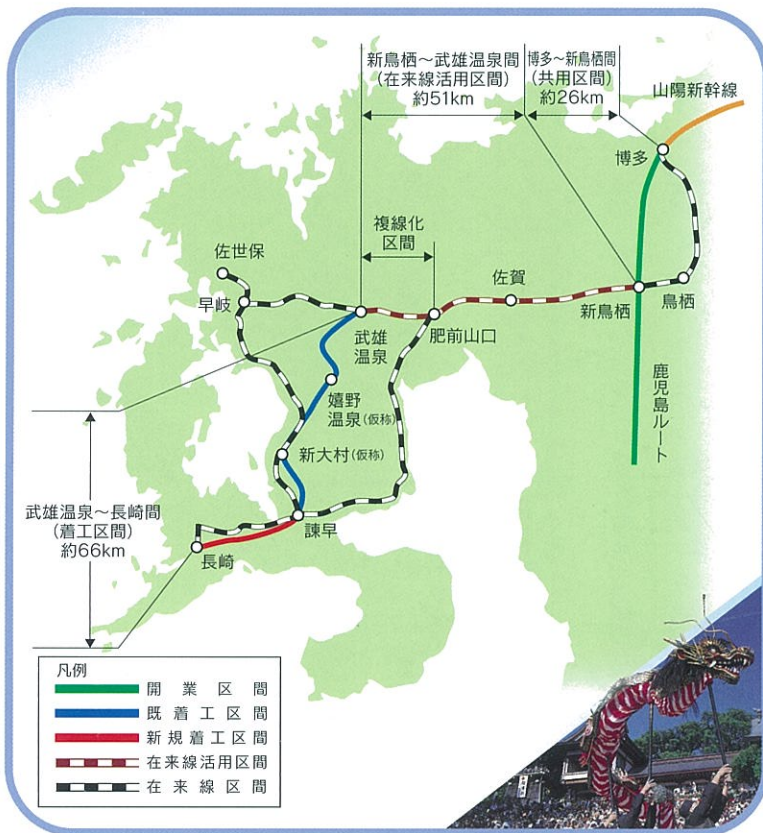
さらに、大阪までのフル規格による整備方針を早期に明確化し、あらゆる手段を尽くして大阪までの早期全通を図るようお願いいたします。

● 新幹線建設に伴う地方負担については、地方の厳しい財政事情に鑑み、沿線自治体に過度の負担が生じないよう、国家プロジェクトにふさわしい財政措置を講じるとともに、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ようお願いいたします。

● 既に経営分離された並行在来線では、厳しい経営状況が続いています。北陸新幹線の開業に伴い、従来にはない長大な区間が、並行在来線として地元委ねられることとなっています。並行在来線は、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おり、既に経営分離された第3セクターへの支援を含め、並行在来線が存続できるよう、これまでの枠組みの見直し・再検証を行い、JRからの協力・支援のあり方や並行在来線の赤字解消分も含まれている貸付料など新しい財源措置を含め、新たな仕組みを構築していただくようお願いいたします。

● 以上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の確保を早期に図っていただくようお願いいたします。

九州新幹線西九州ルート(長崎ルート)



概要

- 博多～長崎間(約143km)
 - 博多～新鳥栖間(26km)
 - ・ 鹿児島ルート共用
 - 新鳥栖～武雄温泉間(約51km)
 - ・ 在来線活用
 - 武雄温泉～長崎間(約66km)
 - ・ 諫早～長崎間の着工から概ね10年後完成予定
 - ・ 事業費 約5,000億円
 - 所要時間
 - 博多～長崎間
 - ・ 1時間20分(国土交通省 H23公表)
 - (フリーゲージトレインの場合)



長崎／龍踊り

- 西九州ルートは、西九州地域の産業振興や交流人口の拡大、離島地域の活性化等につながる重要な交通基盤であり、平成23年3月に全線開業した鹿児島ルートとともに一体的に整備することで、九州地域の一体的浮揚をもたらすとともに、関西・中国圏との連携による社会経済の発展にも寄与するものであります。
- 鹿児島ルートでは、山陽新幹線との直通運行によって、関西や中国地方との交流人口が飛躍的に拡大し、特に、観光の分野では、これまでの人の流れが大きく変わってきていますが、西九州ルートが開業し、全国の新幹線ネットワークにつながることで、同様の効果が期待されます。
- また、西九州地域は、現在、中国や韓国と空路や航路で結ばれていますが、さらに、西九州ルートが整備されることで、西九州地域がアジアの玄関口となり、新幹線で西日本各地へという新たな観光ルートが構築され、観光立国を推進する国家戦略の観点からも重要であります。
- 昨年6月には、既着工区間の武雄温泉～諫早間と新たな区間である諫早～長崎間を一体的な事業(肥前山口～武雄温泉間の複線化事業を含む。)として整備し、フリーゲージトレイン方式により諫早～長崎間の着工から概ね10年後に開業する工事実施計画が認可されました。
- 西九州ルートでは、俵坂トンネルなど8工区でトンネル工事が順調に行われており、また、沿線地域では、10年後の開業を見据えて、官民が一体となって、新幹線の効果を最大限に発揮できるよう、ソフト、ハード両面から新幹線を活用した魅力あるまちづくりに取り組んでいるところであり、一日も早い全線開業が期待されております。
- このため、西九州ルートの早期開業に向けて、武雄温泉～長崎間(肥前山口～武雄温泉間の複線化事業を含む)の着実な整備をお願いいたします。
- フリーゲージトレインについては、既存ストックを有効に活用しながら、新幹線の高速度としての効果を効率的に広げるものとして技術開発中ですが、平成23年10月27日の軌間可変技術評価委員会において「実用化に向けた基本的な走行性能に関する技術は確立している」とされました。今後は、より軽量化が図られた新型車両により耐久性等の検証を進め、西九州ルートの開業時に山陽新幹線への乗り入れが可能となるフリーゲージトレインの早期の実用化に向けて技術開発を進めるとともに、山陽新幹線で最速となっている時速300kmを目指して技術開発を継続していただくようお願いいたします。
- 整備新幹線建設に伴う地方公共団体の建設費負担については、建設費の縮減を図るとともに負担軽減のための制度を充実又は創設いただくようお願いいたします。

整備新幹線の開業効果

東北新幹線



E5系(左)とE6系(右)



東北新幹線全線開業一周年の様子
(平成23年12月4日新青森駅)

平成22年12月4日の東北新幹線の全線開業直後、東北地方は東日本大震災に見舞われましたが、開業後1年間(3~6月を除く)において、八戸・新青森間の新幹線利用者は、前年同期比122%となり、盛岡・八戸間における平成24年夏期間の利用者は前年比110%、前々年比129%となりました。

平成25年3月には、東京・新青森間が最速で2時間59分で結ばれるとともに、新青森発着の全ての車両に「E5系」が導入され、快適性も向上することから、交流人口の拡大とともに、東日本大震災からの復興のけん引役としての役割も期待されています。

東京～新青森間1日 **17往復** ※臨時列車を除く

東京～新青森間最短 **3時間10分**

仙台～新青森間 最短1時間32分 八戸～新青森間 最短24分

東京～新青森間の所要時間(最短)

2010年12月4日	東京	新幹線	新青森	3時間20分
2011年3月5日	東京	新幹線「E5系「はやぶさ」導入	新青森	3時間10分 最高速度300km/h
2012年度末(予定)	東京	新幹線「高速化」	新青森	2時間59分 最高速度320km/h



九州新幹線鹿児島ルート



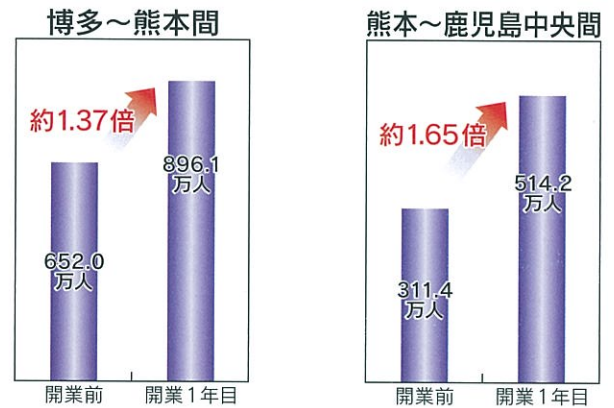
N700系(左)と800系(右)



九州新幹線全線開業一周年記念
出発式の様子
(平成24年3月17日博多駅)

九州新幹線は全線開業からまもなく2年を迎えます。開業1年間の利用状況は、博多～熊本間で前年の約1.37倍、熊本～鹿児島中央間で前年の約1.65倍となるなど、多くの方にご利用いただいております。今後も、交流人口の増加や、地域の活性化につながるものと大いに期待されます。

九州新幹線全線開業1年間の利用状況



※博多～熊本間の開業前は、博多～鳥栖間の特急「リレーつばめ」「有明」の開業前1年間の利用実績

※熊本～鹿児島中央間の開業前は、新八代～鹿児島中央間の新幹線「つばめ」の開業前1年間の利用実績

整備新幹線の開業効果

時間短縮効果

交流人口の増

整備新幹線の優位性

環境面

省エネルギーで
環境にやさしい

安全面

高い安全性

