

九州新幹線西九州ルート(長崎ルート)

KYUSHU ROUTE (NISHIKYUSHU)



概要

- 博多～長崎間(約143km)
- 博多～新鳥栖間(約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)
 - ・平成34年度に武雄温泉駅での在来線特急と新幹線との対面乗換方式により開業予定
 - ・事業費 約5,000億円
 - 所要時間(国土交通省 試算)
 - 博多～長崎間
 - ・1時間20分(フリーゲージトレインの場合)
 - ・1時間26分(武雄温泉駅での対面乗換方式の場合)



フリーゲージトレイン

- 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、観光やビジネスといった分野において、これまでの人の流れが大きく変わってきており、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。さらに、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す。
- 西九州ルートでは、平成24年6月に長崎延伸と肥前山口～武雄温泉間の複線化を一体的に整備し、フリーゲージトレインを導入する計画が認可され、これまで鈴田トンネルなど5工区が竣工したほか、袴野橋りょうなど26工区で工事が順調に行われています。
- フリーゲージトレインについては、昨年12月に国土交通省から、平成34年度中に量産車を導入することは困難な見込みであるとの認識が示されたことを受け、本年3月29日、与党 整備新幹線建設推進プロジェクトチーム「九州新幹線(西九州ルート)検討委員会」、国土交通省、鉄道・運輸機構、佐賀県、長崎県、JR九州の関係六者により「九州新幹線(西九州ルート)の開業のあり方に係る合意」がなされ、平成34年度に武雄温泉駅での対面乗換方式により開業すること等とされました。
- 沿線地域では、官民が一体となって、新幹線の開業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、平成34年度の対面乗換方式による開業、さらには平成36年度のフリーゲージトレインの量産車による全線開業が期待されています。
- つきましては、西九州ルートの整備に関して、次の事項について格別のご配慮をいただくようお願いいたします。

- 1 平成28年3月29日の「九州新幹線(西九州ルート)の開業のあり方に係る合意」に基づき、平成34年度までの開業に向けて着実に整備を進めるなど、合意事項の確実な実現を図ること
- 2 引き続き、フリーゲージトレイン量産車の実現に向けた技術開発を着実に推進し、山陽新幹線への直通運行も含め西九州ルートがこれまで想定・計画してきた姿を実現すること。さらに、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くこと
- 3 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すること
- 4 新幹線整備に伴い地方が維持することとなる在来線について、鉄道輸送サービスの維持に係る負担軽減のための制度を充実又は創設すること

整備新幹線の開業効果

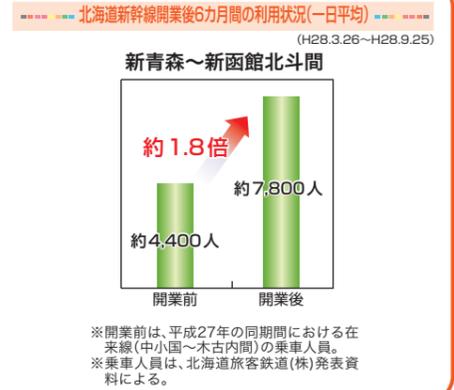
北海道新幹線

北海道新幹線は、平成28年3月26日に新青森～新函館北斗間が開業しました。今回の開業により、東京から新函館北斗駅までは約4時間、北関東からは3時間台で結ばれ、開業後6カ月間の利用状況は、前年の在来線と比較すると、1日当たりの平均乗車人数が約1.8倍に増えました。また、沿線の観光施設や宿泊施設の利用が好調であるなど、新幹線の開業効果が函館を起点に道南地域全体に拡がりを見せています。



H5系

北海道新幹線出発式(平成28年3月26日新函館北斗駅)



東北新幹線

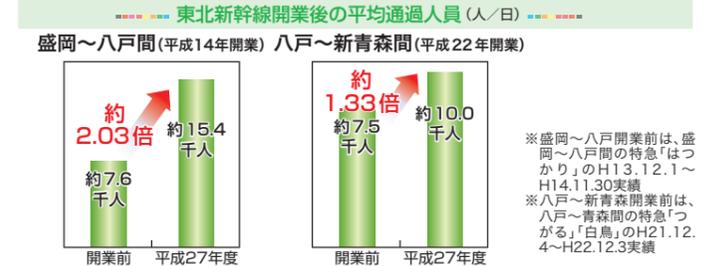
平成22年の東北新幹線全線開業時においては、東京～新青森間がE2系車両で最速3時間20分でしたが、平成25年3月には、東京～新青森間が最速2時間59分で結ばれるとともに、新青森駅発着の全ての車両にE5系が導入され、時間短縮による利用者の利便性及び快適性が向上しました。さらには、平成26年3月15日のダイヤ改正により、東京・仙台～新青森間の全ての列車が最高時速320キロメートルで運転されるなど、着実な進化を遂げ、交流人口の拡大や、東日本大震災からの東北地方の復興のけん引役としての役割も期待されています。



E5系



東北新幹線「はやぶさ」320km/h運転開始(平成25年3月16日新青森駅)



北陸新幹線

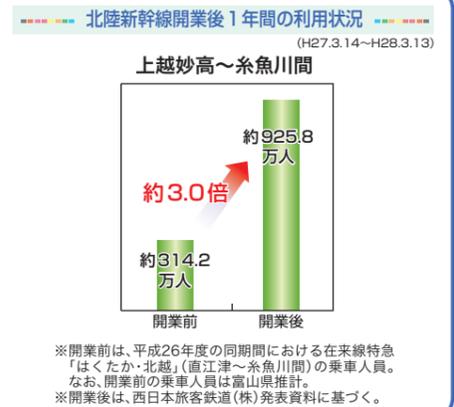
北陸新幹線は平成27年3月14日の長野～金沢間の開業から一年半余りが経過しましたが、開業後1年間の上越妙高～糸魚川間の乗車人員(「かがやき」「はくたか」)は約925.8万人にのぼり、開業前の直江津～糸魚川間の在来線特急の乗車人員と比較すると、約3.0倍になっています。沿線各地の観光地やイベント等では、開業前と比べ入込客数が増加するなど、沿線地域に顕著な開業効果が現れています。



W7系/E7系



利用者で賑わう金沢駅



九州新幹線鹿児島ルート

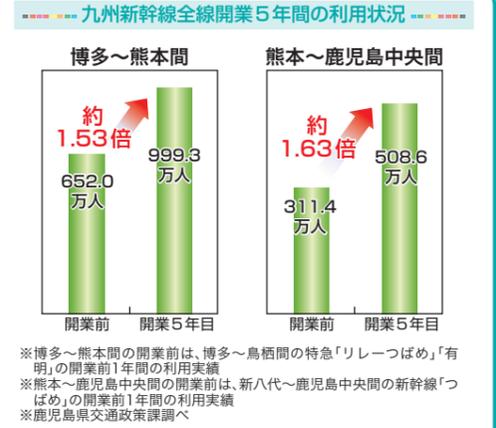
九州新幹線鹿児島ルートは、全線開業から5年を経過しました。開業後5年目の利用状況は、全線開業前と比較し、博多～熊本間が1.53倍、熊本～鹿児島中央間が1.63倍と好調を維持しています。交流人口の増加や、地域の活性化など開業効果が今後更に拡大することが期待されています。



N700系(左)と800系(右)



利用者で賑わう鹿児島中央駅



北海道新幹線

HOKKAIDO ROUTE



- 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で、リスク分散型のネットワークが構築されます。北海道新幹線は日本経済の発展と災害に強い強靱な国土・地域づくりに大きく貢献する、我が国として優先して整備すべき重要な社会資本です。
- また、積雪寒冷という厳しい気象環境にある北海道にとって、安定的な高速交通ネットワークが確保されることは、人や文化の交流拡大や新たな産業振興につながり、地方を創生させ、経済の好循環の波を北日本地域全体に広げることができます。特に、北海道と歴史的に繋がりの深い東北地域との結びつきが深まり、被災地も含めた北日本地域が一体となった観光交流圏が形成されることで、観光立国の実現に大きく貢献することができます。
- 本年3月26日に新青森～新函館北斗間が開業し、新幹線の開業効果が函館を起点に道南地域全体に拡がりを見せていますが、新幹線効果を最大限に発揮するためには、一日も早い札幌までの延伸が不可欠です。
- 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～新函館北斗間の安全運行の確保と札幌までの早期完成
 新青森～新函館北斗間については、徹底した安全運行を確保するとともに、新函館北斗～札幌間については、より大きな新幹線効果を早期に発現させ、地方創生を推進するためにも、これまで以上に整備を促進し早期完成を図ること。
 - 2 貸付料など幅広い観点からの更なる建設財源の確保や財源措置の拡充による地方負担の軽減
 整備新幹線の建設にあたっては、政府・与党申合せに基づく貸付料はもとより、公共事業費の拡充など幅広い観点からの更なる財源確保や財源措置の拡充により、新青森～新函館北斗間の増高経費を含めた地方負担の軽減を図ること。
 - 3 青函共用走行区間における新幹線高速走行の早期実現
 青函共用走行区間における新幹線の運行速度は、当面、在来線特急並みの時速140kmとされているが、新幹線の利便性向上と地域間交流の拡大による地域活性化などの観点から、安全性や鉄道による貨物輸送の基幹的な機能を十分に確保した上で、東京～新函館北斗間における一日も早い3時間台の運行実現や時間帯区分案による高速走行の着実な実現、抜本的方策による全ダイヤ高速走行の実現を早期に図ること。
 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、設備投資や鉄道運行に対する支援制度の創設と充実強化を図ること。

北陸新幹線

HOKURIKU ROUTE



- 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、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。平成27年3月に長野～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、国のルート調査の結果を踏まえ、メリット・デメリットを明確にして、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて議論を進め、国において敦賀～京都～新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29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～大阪間の早期着工のための環境アセスメント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、必要に応じ財政投融资の活用等により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、コスト削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ているが、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。