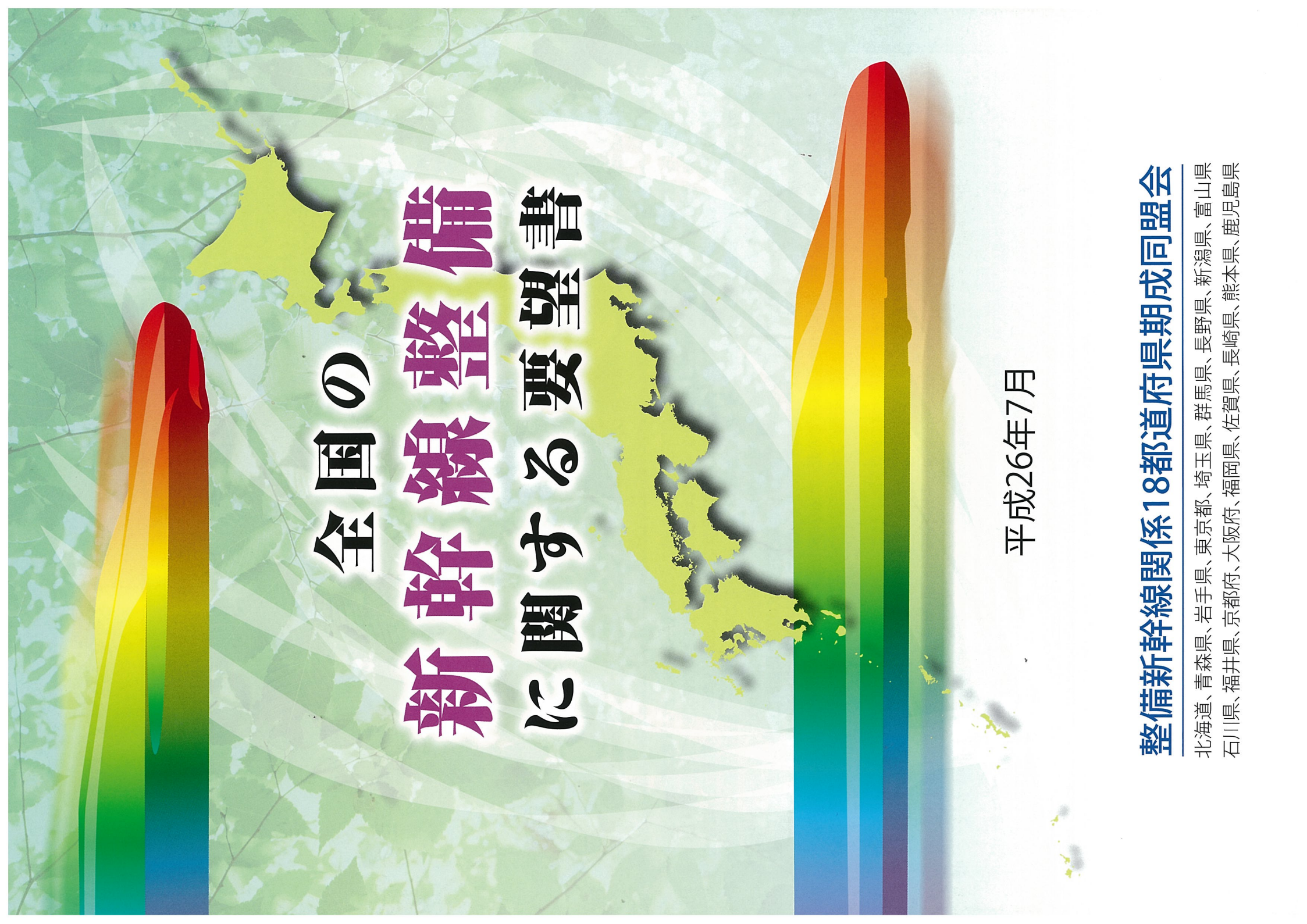




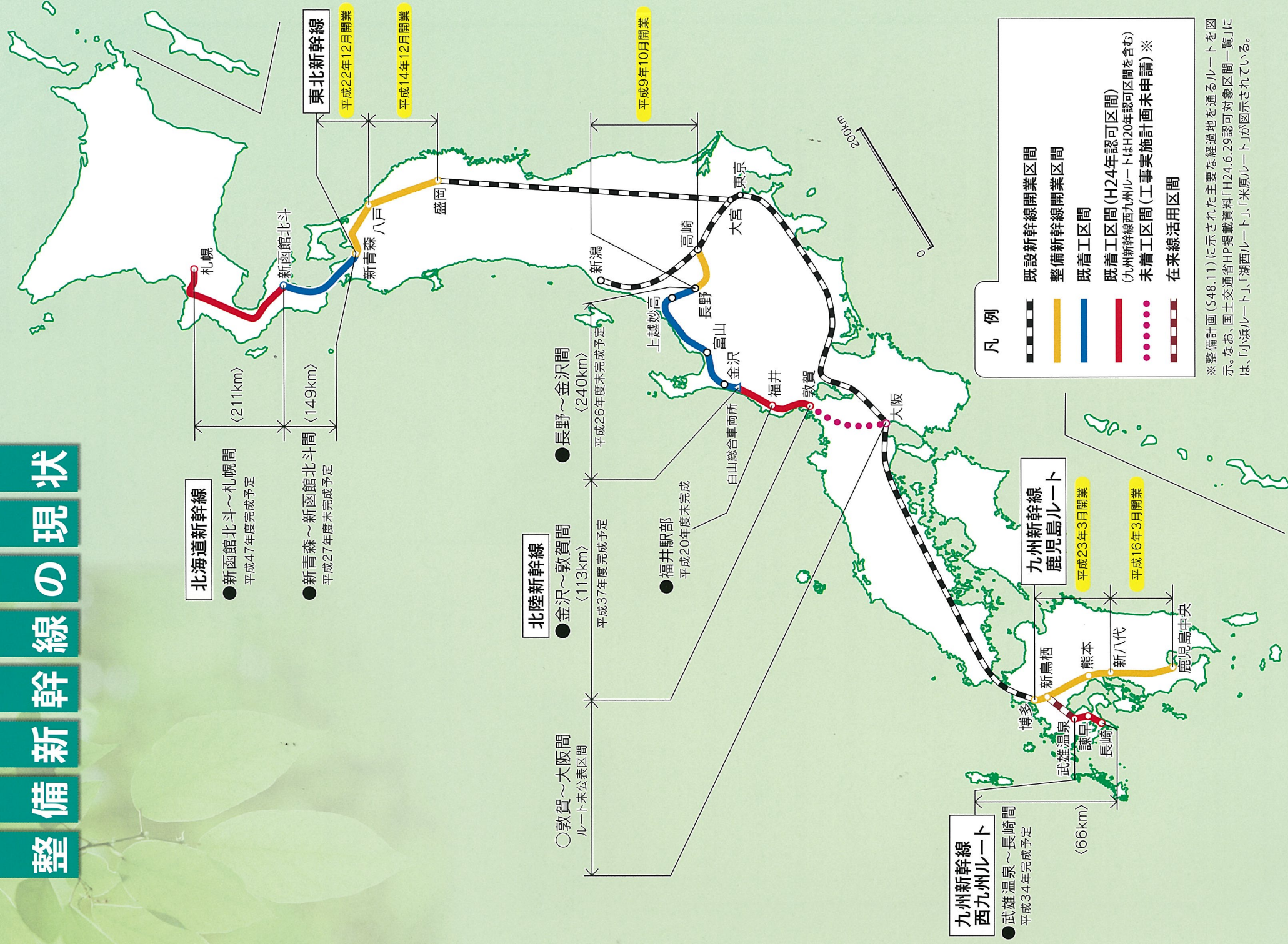
全国の 新幹線整備 に関する要望書

平成26年7月

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、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、佐賀県、長崎県、熊本県、鹿児島県

整備新幹線の現状



※整備計画 (S48.11) に示された主要な経過地を通るルートを図示。なお、国土交通省HP掲載資料「H24.6.29認可対象区間一覧」には、「小浜ルート」、「湖西ルート」、「米原ルート」が図示されている。

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、「整備新幹線の取扱いについて（政府・与党確認事項）」（平成23年12月26日）を早急に見直し、平成24年に工事実施計画が認可された区間の早期完成・開業及び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、今年度末までの長野～金沢間の開業を確実に実現するとともに、平成27年度末までの新青森～新函館北斗間の早期完成を図ること。

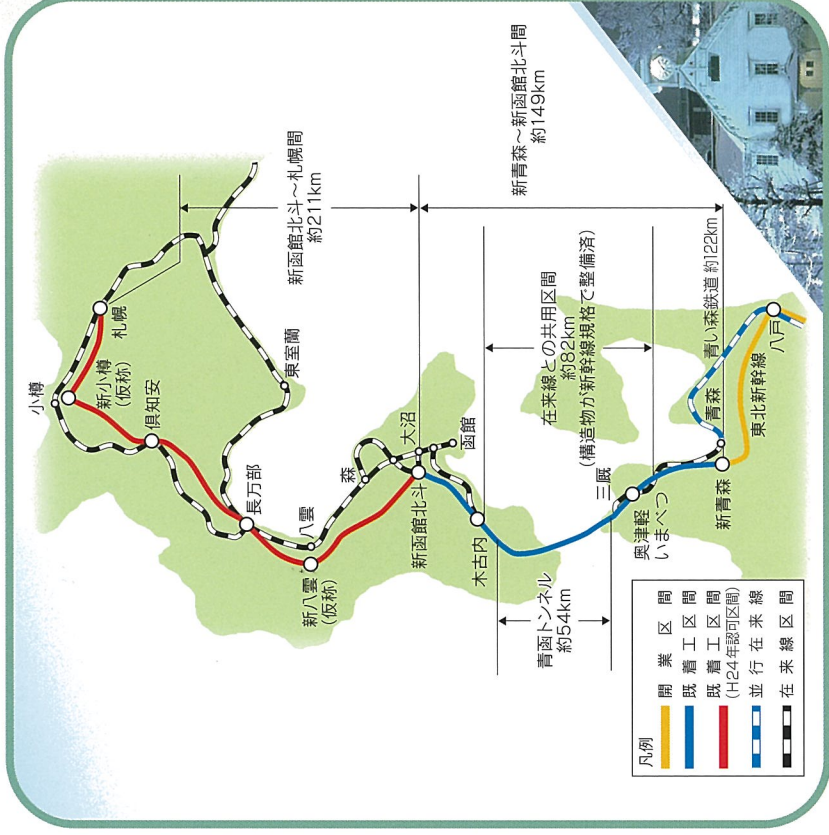
また、平成24年に工事実施計画が認可された新函館北斗～札幌間、金沢～敦賀間、武雄温泉～長崎間（肥前山口～武雄温泉間の複線化事業を含む。）については、工期の大幅な短縮を早急に図ること。

北陸新幹線の未着工区間（敦賀～大阪間）について、敦賀以西のルート決定に向け、沿線地域の意見を踏まえながら調査等を進め、フル規格による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、初期投資に係る地方負担に対する財政措置が講じられたところであるが、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
- 貸付料の活用など幅広い観点からの新たな財源確保
- 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
- 設備投資及び維持経費に対する助成措置
- 経営分離に伴う利便性の維持・確保に向けた取り組みへの支援
- 税制上の優遇措置
- 北海道と本州を結ぶ優待特急列車の維持存続についてのJRIに対する働きかけ



札幌時計台



JR北海道H5系
(提供：JR北海道)

概要

- 新青森～札幌間 (約360km)
- 新青森～新函館北斗間 (約149km)
 - ・平成27年度末完成予定
 - ・事業費 約5,500億円
- 新函館北斗～札幌間 (約211km)
 - ・平成47年度末完成予定
 - ・事業費 約1兆6,700億円
- 所要時間
 - 東京～新函館北斗間 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

● 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。

● 北海道新幹線の札幌延伸は、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の確保につながり、首都圏をはじめ、北日本各地域との間で人や文化の更なる交流が期待されます。

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全体のポテンシャルを高め、北海道、東北両地域の発展を加速させます。

● つぎましては、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～新函館北斗間の開業については、一日でも早く実現すること。

また、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るためにも建設工期を大幅に短縮し、早期完成を図ること。

2 工期短縮の実現に向けた幅広い観点からの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

新青森～新函館北斗間の増嵩経費を含め、貸付料の新規着工区間の前倒し活用や算定期間の延長をはじめ、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、地方負担の軽減を図ること。

3 開業時からの東京～新函館北斗間における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と更なる増便及び抜本的方策による全ダイヤや高速走行の実現

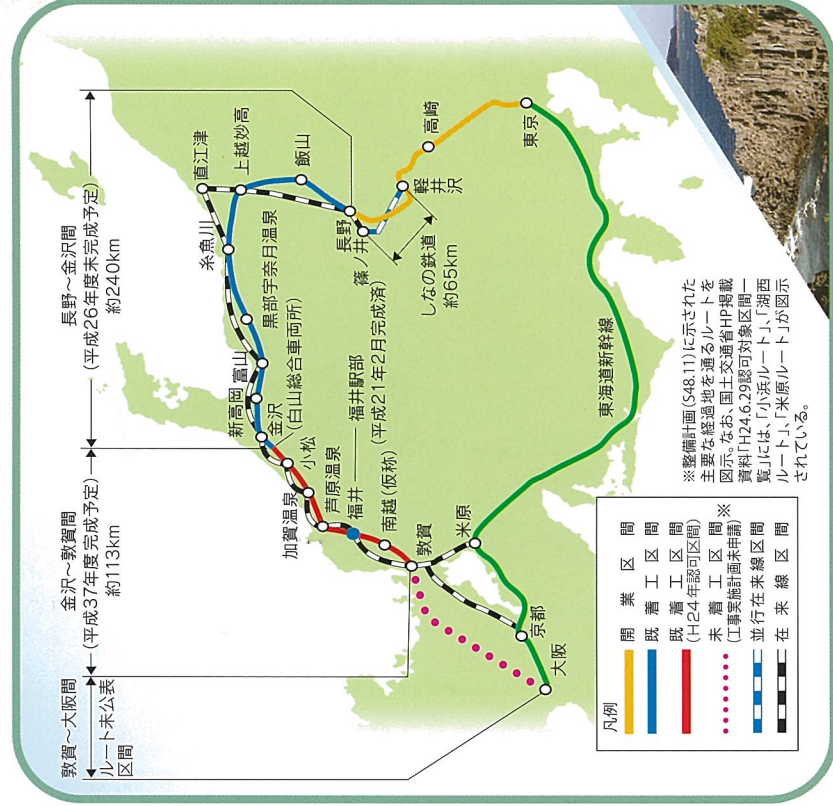
青函共用走行区間においては、新幹線の利便性向上と地域間交流の拡大による地域活性化などの観点から、国等において、平成27年度末の開業時からの東京～新函館北斗間における3時間台の運行実現や時間帯区分案による高速走行の着実な実現と更なる増便及び抜本的方策による全ダイヤや高速走行の実現を早期に図ること。

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とともに、寝台特急列車の維持存続について、JRに対し運行継続を働きかけること。

北陸新幹線



福井県 東尋常



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113km)
 - ・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)

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強靱な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～金沢間で今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、是非とも今年度末までの金沢までの開業が確実に実現するようお願いいたします。

また、現在建設中の金沢～敦賀間について、工期の大幅な短縮を早急に図り、早期完成・開業に向けて整備の促進をお願いします。

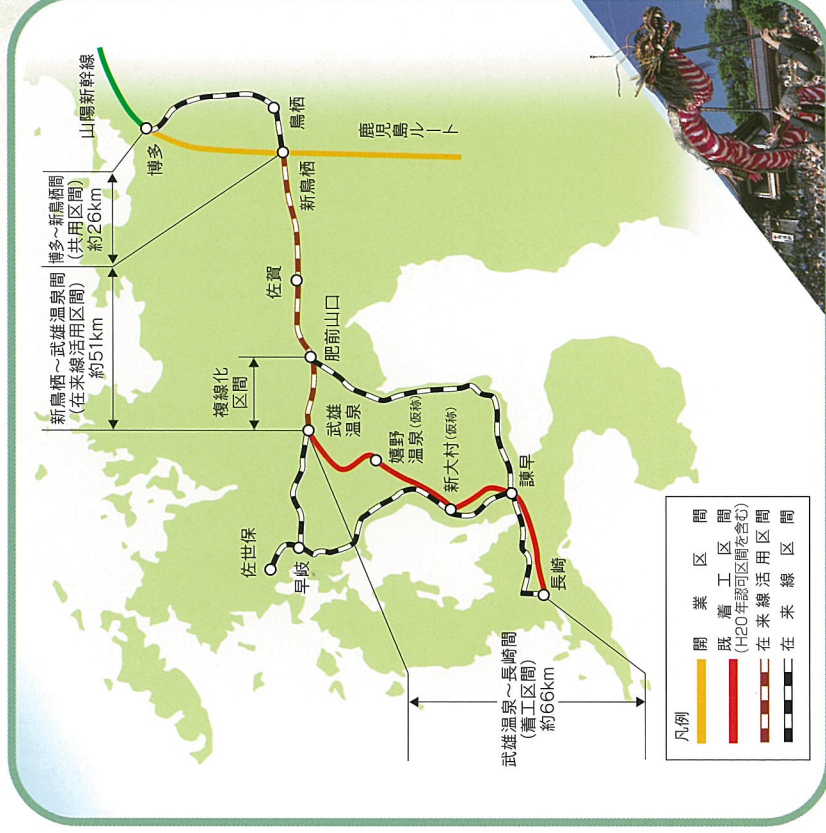
さらに、敦賀以西のルート決定に向け、沿線地域の意見を踏まえながら調査等を進め、大阪までのフル規格による整備方針を早期に明確化し、あらゆる手段を尽くして大阪までの早期全通を図るようお願いいたします。

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。また、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います。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たところですが、既に経営分離されている第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活用など直し・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相当分も含まれている貸付料の活用など新しい財源措置を含め、新たな仕組みを早急に構築するとともに、設備投資に係る補助制度の拡充や予算枠の確保など、支援施策の充実を図る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、JRF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)



長崎／龍崎

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(国土交通省試算)
- (フリーゲージトレインの場合)

● 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、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。

● 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。

● 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が竣工したほか、袴野橋りょうなど19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、既存ストックを有効に活用しながら、新幹線の高速鉄道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26年2月26日の軌間可変技術評価委員会において「軌間可変台車の基本的な耐久性能の確保に目処がついた」と評価され、本年4月から、新たな試験車両による走行試験が行われています。

● さらに、沿線地域では、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。

● 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とお願いいたします。

- 1 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。)の工期短縮を図り、西九州ルートの早期完成・開業に向けて整備を促進すること。
- 2 フリーゲージトレインについて、新たな試験車両による3モード耐久走行試験を着実に進めるとともに、量産車の設計・製作を加速させること。さらに、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。

整備新幹線の開業効果

東北新幹線



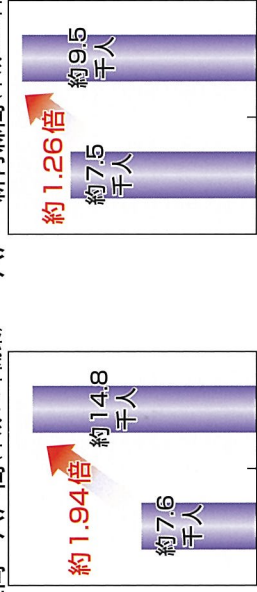
東北新幹線
330km/h運転開始
(平成25年3月16日新青森駅)



東北新幹線「はやぶさ」
国内最速 320 km/h 運転開始
祝 2015年3月16日 新青森駅

平成22年の東北新幹線全線開業時には、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速時速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。

東北新幹線開業後の平均通過人員(人/日)
盛岡～八戸間(平成14年開業) 八戸～新青森間(平成22年開業)



※盛岡～八戸開業前は、盛岡～八戸間の特急「はつかり」のH13.12.1～H14.11.30実績

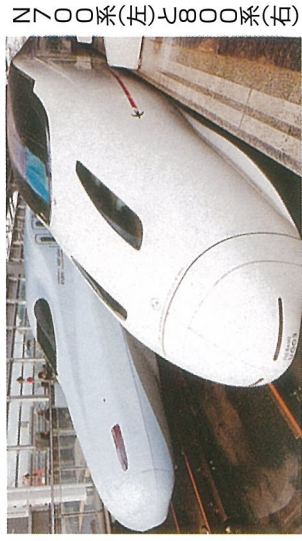
※八戸～新青森開業前は、八戸～青森間の特急「つがる」「白鳥」のH21.12.4～H22.12.3実績

整備新幹線の開業効果

時間短縮効果

交流人口の増

九州新幹線鹿児島ルート



N700系(左)と800系(右)

利用客で賑わいを見せる
鹿児島中央駅の様子

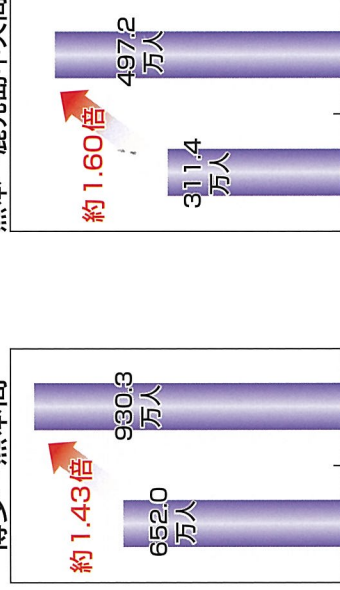


九州新幹線のりば

九州新幹線鹿児島ルートは、全線開業から3年を経過いたしました。開業後3年目の利用状況は、全線開業前と比較し、博多～熊本間が1.43倍、熊本～鹿児島中央間が1.60倍と好調を維持しております。

今後、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3年間の利用状況
博多～熊本間 熊本～鹿児島中央間



※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

※熊本県交通政策課調べ

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

東北新幹線



- 概 要
- 東京～新青森間 (約670km)
- 盛岡～八戸間 (約97km)
 - ・平成14年12月開業
 - 八戸～新青森間 (約82km)
 - ・平成22年12月4日開業
 - ・事業費 約4,590億円
 - ・所要時間
- 東京～新青森間
・2時間59分 (最速)



青い森鉄道(青森県)

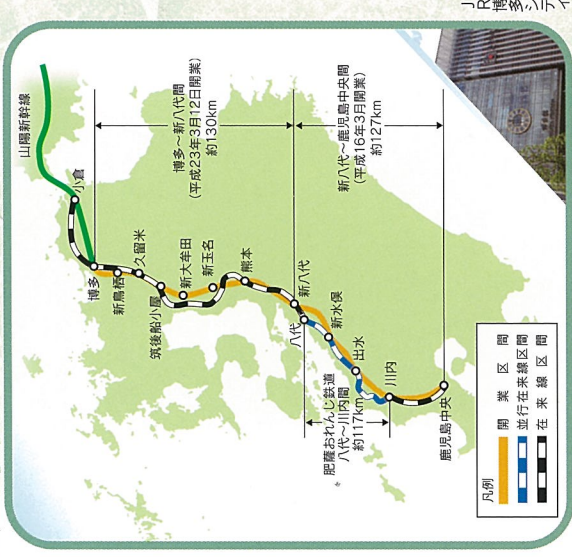
- 【概要】
- 目時～青森間 (約122km)
 - ・目時～八戸間 平成14年12月開業
 - ・八戸～青森間 平成22年12月開業
 - 駅：27駅
 - 年間利用者：約419万人 (平成25年度)



IGRいわて銀河鉄道(岩手県)

- 【概要】
- 盛岡～目時間 (約82km)
 - ・平成14年12月開業
 - 駅：17駅
 - 年間利用者：約523万人 (平成25年度)

九州新幹線鹿児島ルート



- 概 要
- 博多～鹿児島中央間 (約257km)
- 新八代～鹿児島中央間 (約127km)
 - ・平成16年3月開業
 - 博多～新八代間 (約130km)
 - ・平成23年3月12日開業
 - ・事業費 約8,920億円
 - ・所要時間
- 博多～鹿児島中央間
・1時間17分 (最速)



肥薩おれんじ鉄道(熊本県・鹿児島県)

- 【概要】
- 八代～川内間 (約117km)
 - ・平成16年3月開業
 - 駅：28駅
 - 年間利用者：約139万人 (平成25年度)

北陸新幹線



しなの鉄道(長野県)

- 【概要】
- 軽井沢～篠ノ井間 (約65km)
 - (篠ノ井～長野間はJR東日本信越本線へ乗入れ)
 - ・平成9年10月開業
 - 駅：18駅 (篠ノ井駅除く)
 - 年間利用者：約1,037万人 (平成25年度)