

北陸新幹線について

北陸新幹線 新型車両 E7系、W7系
平成26年3月15日～ 東京・長野間に先行導入



平成26年6月6日 総合政策部 新幹線建設推進課

本日の話題

- 1 整備新幹線とは…
- 2 新規着工 3 区間の状況
- 3 北陸新幹線の概要
- 4 敦賀開業による効果
- 5 新幹線工事の進め方
- 6 新幹線事業の進捗状況
- 7 工期短縮に向けた県の取り組み

1 整備新幹線とは…

整備新幹線は、**全国新幹線鉄道整備法**（昭和45年法律第71号）に基づき、昭和48年に整備計画が決定されたもの

表 整備新幹線（整備五線）の概要

| 路線名 | 区 間 | 路線延長 (km) | 建設費 (億円) | 最高速度 |
|-------------------|----------|--------------|-------------|---------|
| 北海道新幹線 | 新青森・札幌 | 3 6 0 | 22, 200 | 260km/h |
| 東北新幹線 | 盛岡・新青森 | 1 7 9 | 9, 200 | 320km/h |
| 北陸新幹線 | 高崎・大阪 | 6 0 0 | 47, 400 | 260km/h |
| 九州新幹線 (鹿児島ルート) | 博多・鹿児島中央 | 2 5 7 | 15, 200 | 260km/h |
| 九州新幹線 (西九州ルート) | 新鳥栖・長崎 | 1 1 7 | 9, 100 | 260km/h |
| 合 計 | | 1, 5 1 3 | 103, 100 | |

※法第二条 「新幹線鉄道」とは、その主たる区間を列車が二百キロメートル毎時以上の高速度で走行できる幹線鉄道をいう。

1 整備新幹線とは… ～整備新幹線の現状～

| 凡例 | |
|----|--------------------------------|
| | 既設新幹線開業区間 (1,836km) |
| | 整備新幹線開業区間 (552km) |
| | 整備新幹線建設中区間 (434km) |
| | 整備新幹線新規着工区間 (345km) |
| | 未着工区間 (130km) (工事実施計画認可未申請) |

〈北海道新幹線〉

○新函館・札幌間 約16,700億円 211km

【完成時期】新青森・新函館間の開業から
概ね20年後(平成47年度)

○新青森・新函館間 149km

平成27年度末完成予定

〈東北新幹線〉

○八戸・新青森間 82km

平成22年12月4日開業

○盛岡・八戸間 97km

平成14年12月1日開業

〈北陸新幹線〉

○長野・金沢間 240km

(金沢・白山総合車両所間を含む)

平成26年度末完成予定

○金沢・敦賀間

約11,600億円

125km(路線延長)

114km(工事延長)

長野・金沢間の開業から
概ね10年強後完成予定
(平成37年度)

(東京-新青森間所要時間)
・開業時: 3:20(最高速度275 km/h)
・H23.3: 3:10(〃300km/h)
・H25.3: 2:59(〃320km/h)
※最速列車 E5系はやぶさ



〈九州新幹線西九州ルート〉

武雄温泉・長崎間を一体として、
諫早・長崎間の着工から概ね10
年後完成予定(平成34年度初)

○武雄温泉・長崎間
約5,000億円 66km

○博多・新八代間
130km

平成23年3月12日開業

〈九州新幹線鹿児島ルート〉

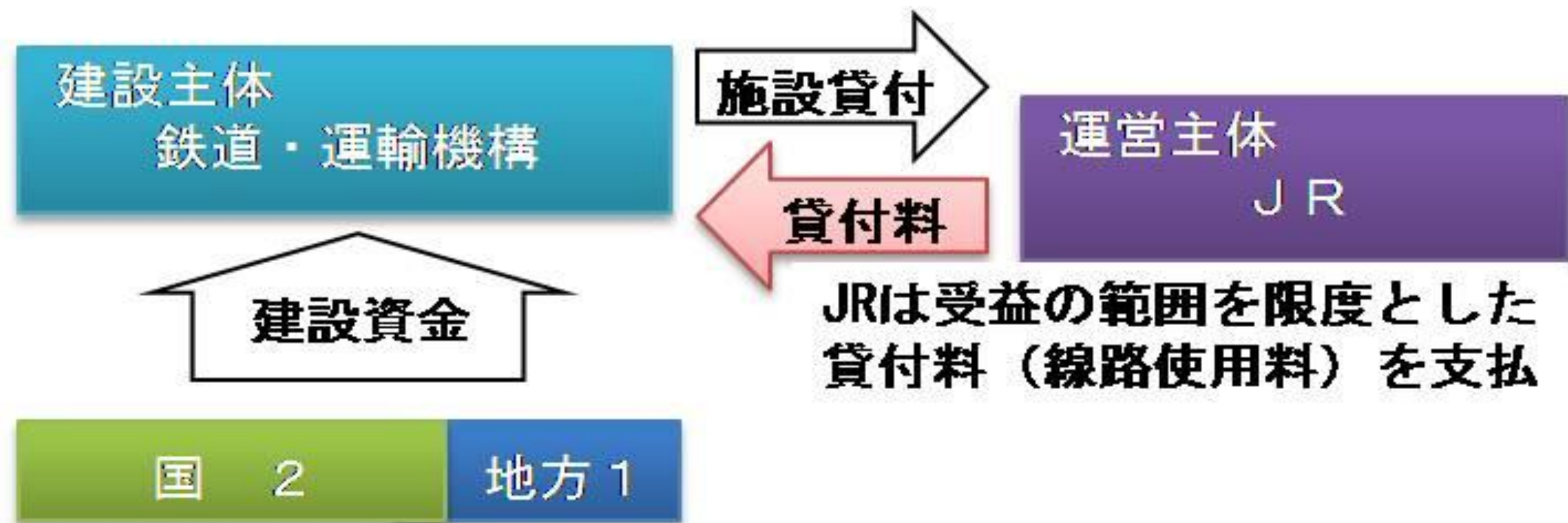
(鹿児島中央-新大阪間所要時間)
・3:42(最高速度300 km/h)
※最速列車 N700系みずほ



◆新規着工区間

- ・完成予定: 平成23年12月 政府・与党確認事項
- ・工事費: 平成23年4月価格に完成年次までの建設物価の将来上昇分及びコスト縮減を見込んだもの




1 整備新幹線とは… ～現在の建設スキーム～



- 整備新幹線の建設費は、JRが支払う貸付料を充てた後、国と地方が2対1の割合で費用を負担
- 独立行政法人**鉄道**建設・**運輸**施設整備支援**機構**が、施設建設（建設主体）
- 開業後、JRが貸付料を支払い、施設を借り受け、運営（運営主体）

2 新規着工3区間の状況

出典：H23.12.26国土交通省公表
 ・「整備新幹線の取扱いについて」
 ・「整備新幹線の取扱いについて」参考資料
 H24.3.21 第9回整備新幹線小委員会資料
 H24.6.29整備新幹線の工事実施計画書

| | 北海道新幹線 新函館・札幌間 | 北陸新幹線 金沢・敦賀間 | 九州新幹線(長崎ルート) 武雄温泉・長崎間 |
|---|---|---|--|
| 路線図 |  |  |  |
| 延長・距離等 | 211km うち、トンネル区間約160km(約75%) | 125km(金沢起点) うち、トンネル区間約37km(約32%) | 66km うち、トンネル区間約40km(約61%) |
| 最高速度 | 260km/h ※青函共用走行区間は140km | 260km/h | 260km/h |
| 所要時間(最速達) | 東京・札幌 5時間1分 ※青函共用走行区間は140km | 東京・福井間 2時間49分 | 博多・長崎 1時間20分 |
| 認可・着工に先立ち満たすべき条件 | <ul style="list-style-type: none"> ・営業主体であるJR北海道の同意 ・並行在来線の経営分離に関する沿線地方自治体の同意 | <ul style="list-style-type: none"> ・営業主体であるJR西日本の同意 ・並行在来線の経営分離に関する沿線地方自治体の同意(平成24年5月16日) | <ul style="list-style-type: none"> ・営業主体であるJR九州の同意 ※並行在来線が経営分離されないため、条件には提示されず |
| 想定完成・開業時期 | 新函館開業から概ね20年後 (~H47年度、整備期間24年間) | 金沢開業から概ね10年強後 (~H37年度、整備期間14年間) | 武雄温泉・長崎間を一体として、諫早・長崎間の着工から概ね10年後 (~H34年度初、整備期間10年間) |
| 総工事費 <small>※平成23年4月価格に建設物価の将来上昇分およびコスト縮減等を見込み</small> | 16,700億円 | 11,600億円 ※FGT導入に係るアプローチ線の費用等約300億円を含む | 5,000億 ※FGT導入が前提 ※肥前山口~武雄温泉間複線化事業約200億円を含む(約14km) |
| 投資効果(B/C) | 1.1 | 1.1 | 1.1 |
| 収支採算性 <small>※開業後30年の平均値</small> | 35億円 | 102億円 | 20億円 |

3 北陸新幹線の概要

日本海側に国土の成長、安心の基盤となる国土軸を形成

北陸新幹線は、東京・大阪間を日本海側でつなぎ、**複軸型の国土構造**を実現

国土強靱化につながる**国家プロジェクト**として、東海・東南海地震などの災害に備えたネットワークを形成

<北陸新幹線の主なあゆみ>

| | |
|----------|-------------------|
| 昭和47年6月 | 基本計画決定 |
| 昭和48年11月 | 整備計画決定 |
| 平成9年10月 | 高崎・長野間開業 |
| 平成17年4月 | 福井駅部認可 |
| 平成21年2月 | 福井駅部高架橋完成 |
| 平成24年6月 | 金沢・敦賀間認可 |
| 平成26年度末 | 長野・金沢間開業予定 |
| 平成37年度末 | 金沢・敦賀間開業予定 |

九州新幹線
(西九州ルート)
平成34年度末開業予定

山陽新幹線
昭和50年3月開業

北陸新幹線

上越新幹線
昭和57年11月開業

北海道新幹線
平成27年度末(新青森・新函館間)開業予定
平成47年度末(新函館・札幌間)開業予定

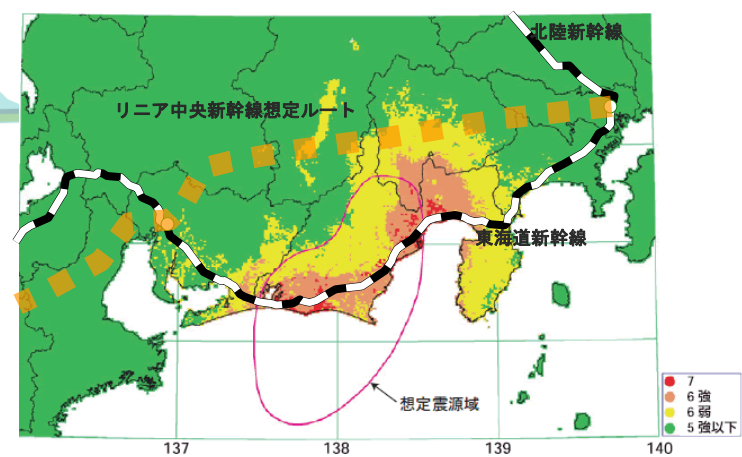
東北新幹線
平成22年12月開業

東海道新幹線
昭和39年10月開業

凡例

| | |
|--|--------------------|
| | 開業区間(2,388km) |
| | 建設中区間(434km) |
| | 平成24年6月認可区間(345km) |
| | 未着工(整備計画) |

参考：東海地震による想定震度分布



出典：中央防災会議(平成15年3月18日)資料
※東海道、北陸新幹線、中央新幹線(想定)を追加

3 北陸新幹線（金沢・敦賀間）の概要

1. 線路の概要

- (1) 区間 金沢・敦賀間
- (2) 駅の位置
 - 金沢駅 (併設)
 - 小松駅 (併設)
 - 加賀温泉駅 (併設)
 - 芦原温泉駅 (併設)
 - 福井駅 (併設)
 - 南越(仮称)駅 (新設：越前市)
 - 敦賀駅 (併設)
- (3) 路線延長 約125.2km (金沢・敦賀間)

2. 工事の概要

- (1) 工事延長

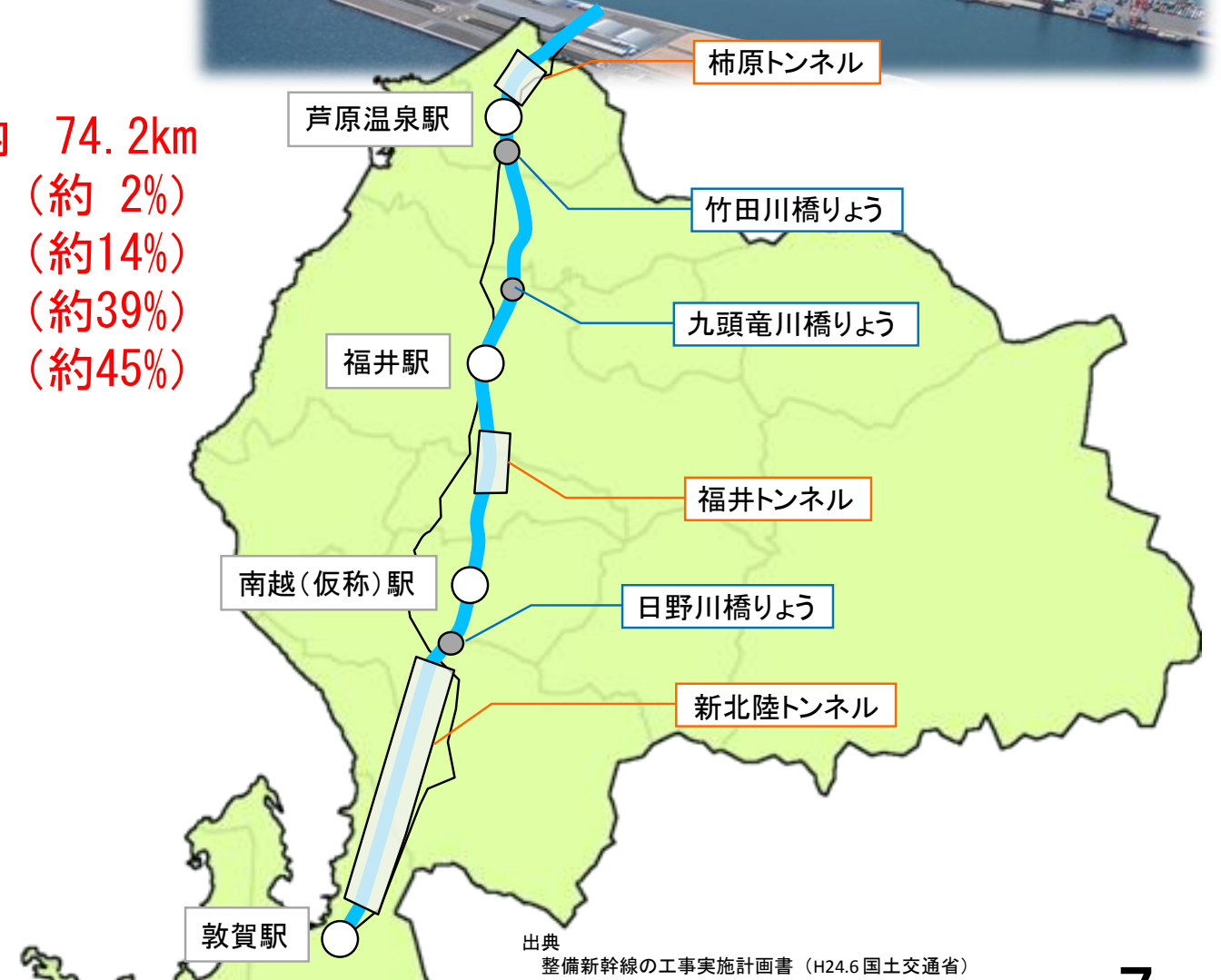
| | |
|------------------------|----------------------|
| 約114.4km (白山総合車両所・敦賀間) | うち県内 74.2km |
| 路盤：約3.2km (約3%) | 1.7km (約2%) |
| 橋りょう：約16.8km (約15%) | 10.5km (約14%) |
| 高架橋：約57.9km (約50%) | 28.7km (約39%) |
| トンネル：約36.5km (約32%) | 33.3km (約45%) |

(2) 主要な構造物

- ・トンネル

| | |
|----------|---------|
| 柿原トンネル | 約2.5km |
| 第2福井トンネル | 約3.4km |
| 新北陸トンネル | 約20.0km |
- ・橋りょう

| | |
|-----------|------|
| 第2竹田川橋りょう | 423m |
| 九頭竜川橋りょう | 410m |
| 日野川橋りょう | 307m |



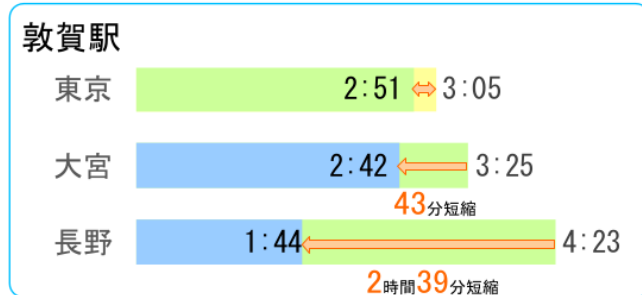
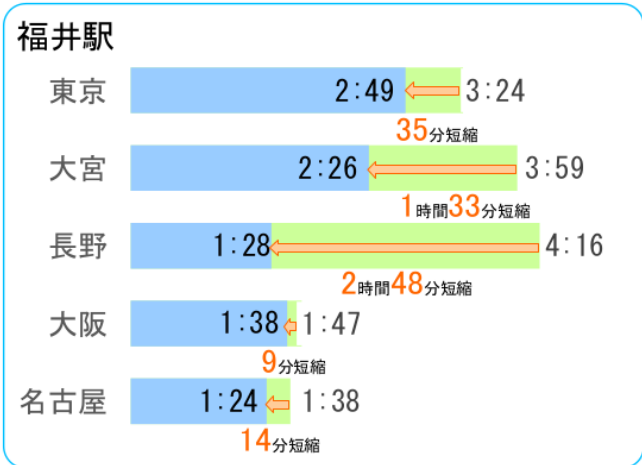
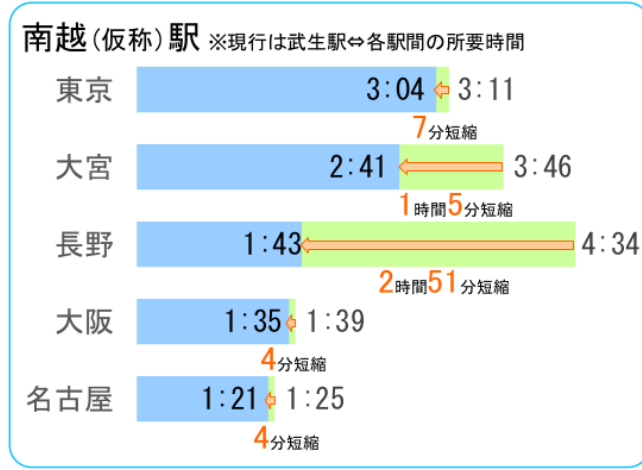
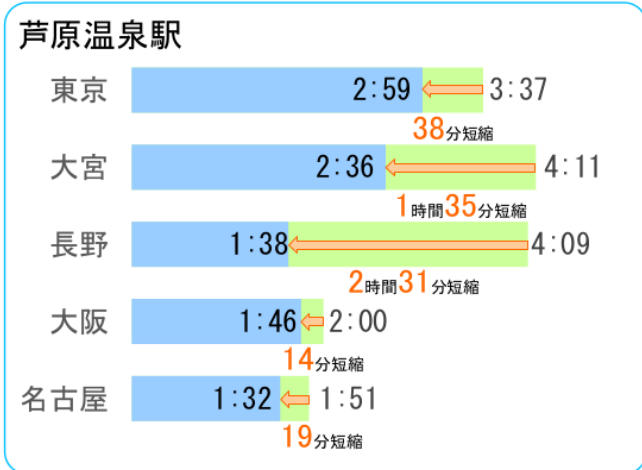
出典 整備新幹線の工事実施計画書 (H24.6 国土交通省)

4 敦賀開業による効果（直接効果）

北陸新幹線の敦賀開業により、沿線の関東や信越方面との間で大きな時間短縮効果が発生し、交流圏が拡大

◆敦賀開業時の時間短縮効果

所要時間変化(現行⇒敦賀開業)



参考：金沢開業による時間短縮効果

現行 **3時間24分** ⇒ 金沢開業 **3時間14分**

参考：特急運行本数（平成26年3月現在）

サンダーバード
富山・大阪 15往復/日
金沢・大阪 8往復/日

しらさぎ
富山・名古屋 8往復/日
金沢・米原 8往復/日



◆需要予測結果：鉄道利用者数

需要予測（鉄道利用者数）

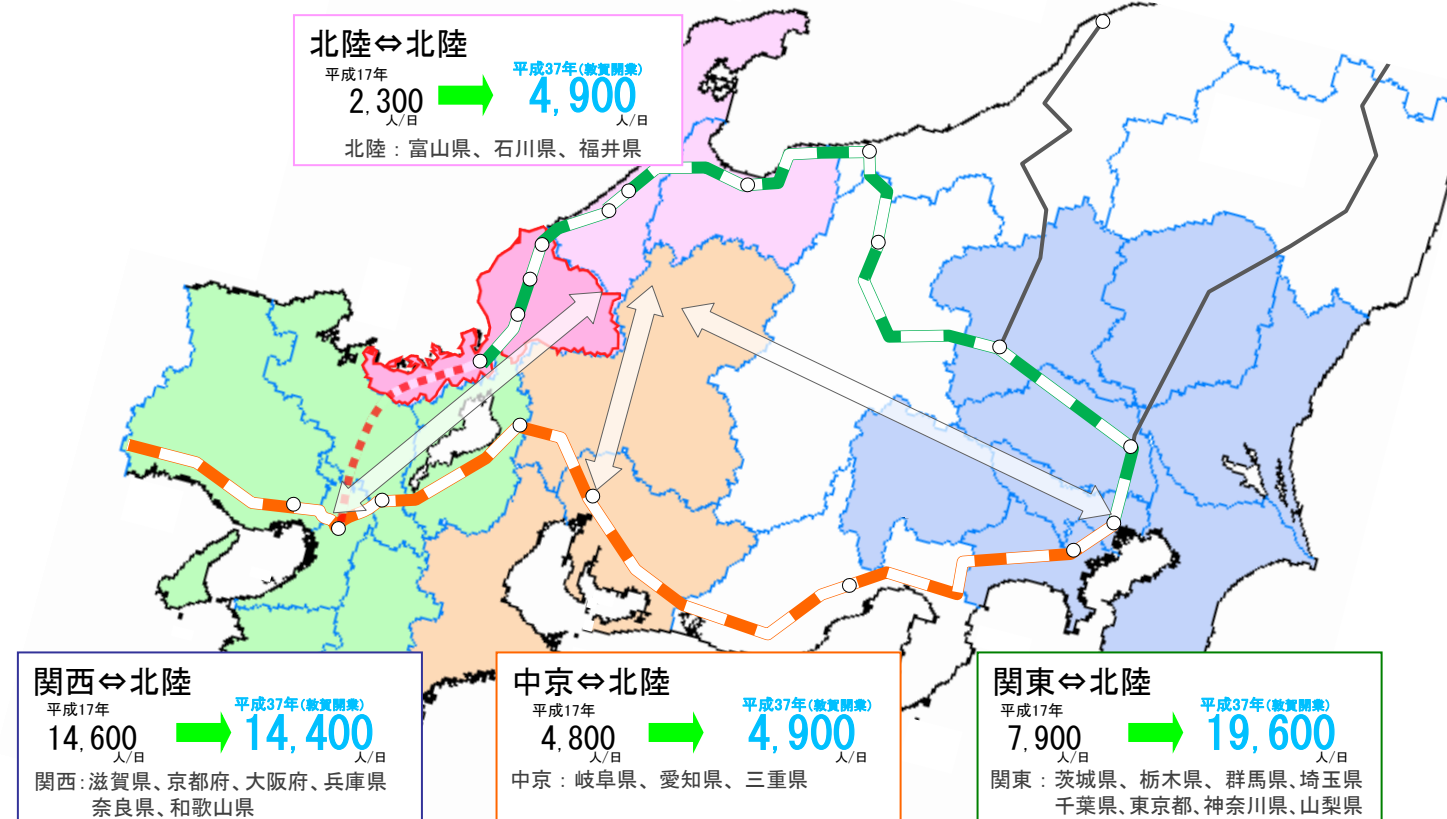
※平成37年度は優等列車に限った流動

平成17年度

29,600人/日

平成37年度(敦賀開業)

43,800人/日



参考：先行事例における交流人口の増加

北陸新幹線 高崎・長野間(平成9年10月開業)

鉄道利用者数

平成9年度(開業前)

19,000人/日

平成23年度

25,800人/日

開業前の

約1.5倍

九州新幹線 熊本・鹿児島中央間(平成23年3月 全線開業)

鉄道利用者数

平成22年3月
～平成23年3月

3,114千人

平成23年3月
～平成24年3月

5,142千人

開業前の

約1.7倍

4 敦賀開業による効果（間接効果）

新幹線の整備により、観光、ビジネス等による交流人口が拡大。それに伴い、県内での消費が増加し、**経済波及効果が発生**

◆ 敦賀開業による経済波及効果（平成24年11月 北陸経済連合会調査）

経済波及効果

北陸全体

約 **800** 億円/年
 ※金沢開業による効果 約 **300** 億円/年

うち福井県分

約 **210** 億円/年
 ※金沢開業による効果 約 **40** 億円/年

雇用創出効果

北陸全体

約 **7,200** 人/年

うち福井県分

約 **1,900** 人/年

※金沢開業および福井県分の効果は、（財）北陸経済研究所が試算

参考：北陸新幹線 高崎・長野間

経済波及効果

開業後10年目

約 **1,350** 億円/年

出典：北陸新幹線（高崎・長野間）事業に関する事後評価報告書（平成20年3月 鉄道・運輸機構）

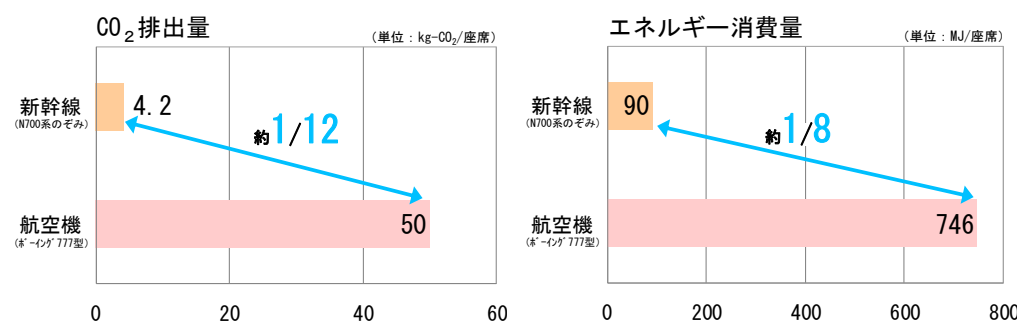
○沿線のまちづくり：長野県佐久市

新たな経済活動の拠点として発展



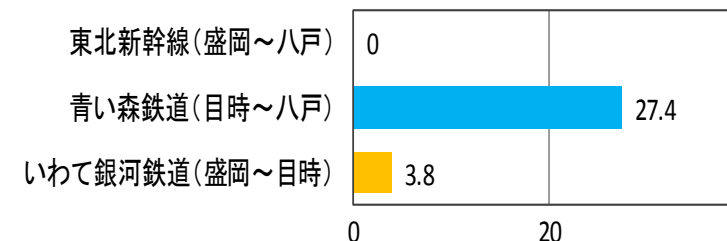
◆ その他の効果

○新幹線の環境優位性



○安全・安心な交通機関

雪害による輸送障害件数（東北新幹線、青い森鉄道は平成14～18年、いわて銀河鉄道は平成18～22年の平均値）



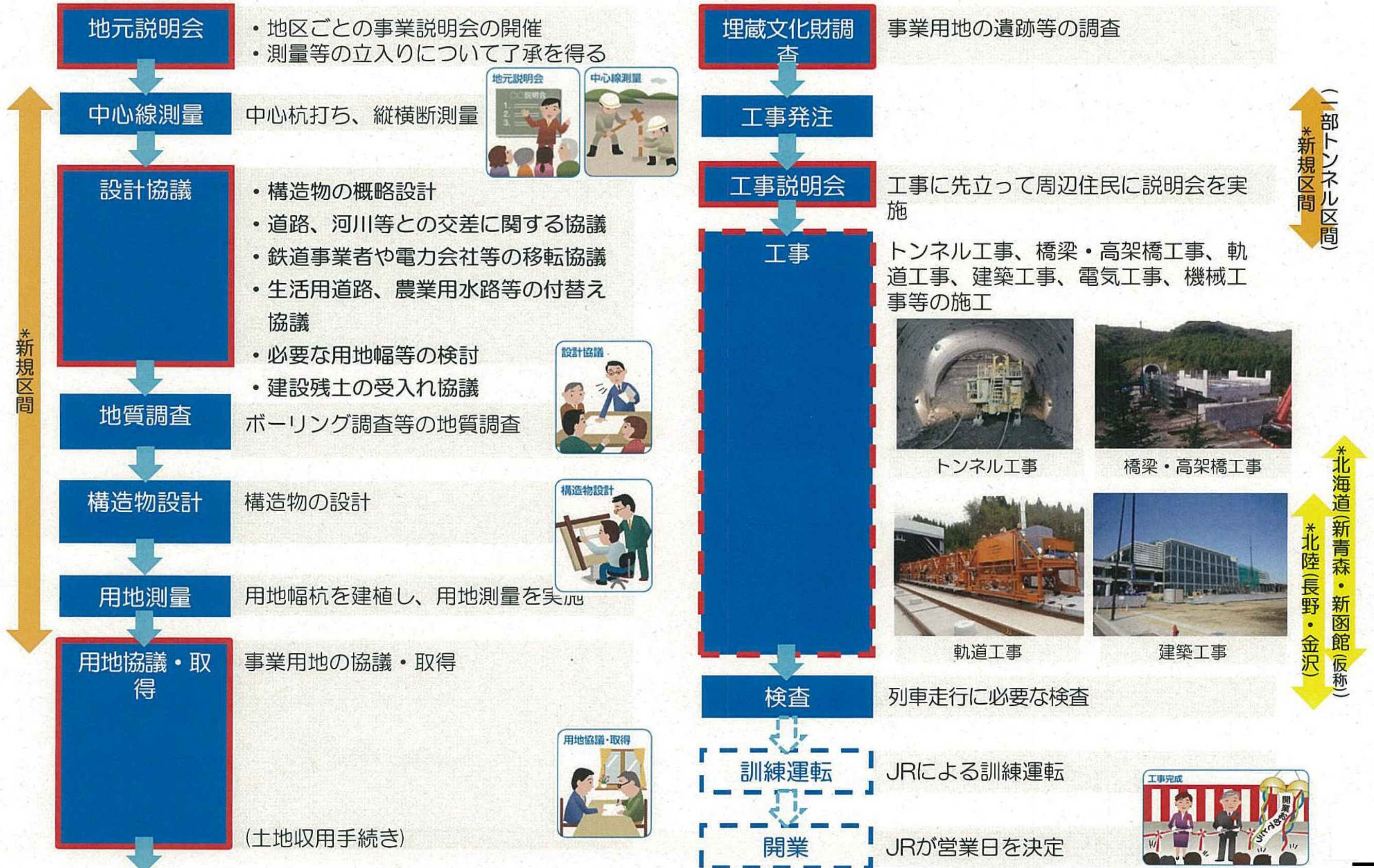
新幹線は輸送障害が**少なく**、**開業以来**、乗客の**死亡事故ゼロ**

※輸送障害 運休または30分以上の遅延
 貨物は60分以上

出典 整備新幹線小委員会資料（平成24年1月 国土交通省）

5 新幹線工事の進め方

➤ 設計協議から用地取得完了までをスムーズに進めることが、工程短縮に有効



6 新幹線事業の進捗状況

- ・ 中心線測量（敦賀市を除く）を経て、現在、構造物の概略設計を実施中
- ・ 今年9月頃から沿線地元集落との設計協議を開始し、来年度から用地取得を本格化
- ・ 福井市土地区画整理事業地内の用地を、平成25年度に約2.7km取得済
- ・ 今年度、さらに福井市内の約1kmを取得予定
- ・ 新北陸トンネルは、3つの工区（延長13km）の工事発注済
- ・ 九頭竜川橋りょう（一体橋）は、年内に下部工事を発注予定

北陸新幹線 南越前—敦賀

新北陸トンネル本格着工

難所20キロ 安全を祈願



北陸新幹線敦賀—南越前間の新北陸トンネル工事の本格着工が、2019年1月31日、敦賀市の南越前町野野原で行われた。この日は、トンネル工事の安全を祈願する折入式が行われ、関係者約80人が出席した。折入式では、関係者約80人が出席し、トンネル工事の安全を祈願する折入式が行われた。折入式では、関係者約80人が出席し、トンネル工事の安全を祈願する折入式が行われた。

新北陸トンネル工事の安全を祈願し、折入する西川知事（左から）と関係者（右から）が、折入式に参加している。折入式では、関係者約80人が出席し、トンネル工事の安全を祈願する折入式が行われた。

新北陸トンネル工事の本格着工は、トンネル工事の安全を祈願する折入式が行われた。折入式では、関係者約80人が出席し、トンネル工事の安全を祈願する折入式が行われた。

平成26年6月1日 福井新聞

北陸新幹線

県内工事着々と加速

埋蔵文化財調査 前倒し



北陸新幹線敦賀—南越前間の新北陸トンネル工事の本格着工が、2019年1月31日、敦賀市の南越前町野野原で行われた。この日は、トンネル工事の安全を祈願する折入式が行われ、関係者約80人が出席した。折入式では、関係者約80人が出席し、トンネル工事の安全を祈願する折入式が行われた。

新北陸トンネル工事の本格着工は、トンネル工事の安全を祈願する折入式が行われた。折入式では、関係者約80人が出席し、トンネル工事の安全を祈願する折入式が行われた。

平成26年5月18日 福井新聞

北陸新幹線

県内初の用地買収

鉄建機構 森田、市場周辺2.7キロ



北陸新幹線敦賀—南越前間の新北陸トンネル工事の本格着工が、2019年1月31日、敦賀市の南越前町野野原で行われた。この日は、トンネル工事の安全を祈願する折入式が行われ、関係者約80人が出席した。折入式では、関係者約80人が出席し、トンネル工事の安全を祈願する折入式が行われた。

新北陸トンネル工事の本格着工は、トンネル工事の安全を祈願する折入式が行われた。折入式では、関係者約80人が出席し、トンネル工事の安全を祈願する折入式が行われた。

平成26年2月25日 福井新聞

7 工期短縮に向けた県の取り組み

※県は政府・与党 (H25. 12. 10第5回与党プロジェクトチーム会合にて) に対し、
 「長い工期が必要な箇所でも、金沢開業から **8年(平成34年度)**
 までに開業可能。工法を工夫すれば、**さらに短縮可能**」と提案

平成25年12月11日
 福井新聞(2面)

北陸新幹線・金沢―敦賀の工期 知事、与党PTで説明



西川知事(中央)が北陸新幹線金沢―敦賀の工期短縮案について説明した与党整備新幹線建設推進PTの会合=10日、衆議院議員会館

自民、公明両党の整備新幹線建設推進プロジェクトチーム(PT)は10日、衆議院会館で会合を開いた。北陸新幹線金沢―敦賀の工期短縮について西川知事が、2014年度末の金沢開業から8年以内の開業が可能な独自の試算を説明した。国土交通省、建設主体の鉄道建設・運輸施設整備支援機構は本県の短縮案に対し、実現可能を検討し次回会合で報告する予定だ。(佐藤哲也)

県短縮案、国交省検討へ

本県と同く新線開工区間を定めた後、国土交通省の国交省に提出された。西川知事は、北陸新幹線金沢―敦賀の工期短縮案について、国交省に提出された。西川知事は、北陸新幹線金沢―敦賀の工期短縮案について、国交省に提出された。西川知事は、北陸新幹線金沢―敦賀の工期短縮案について、国交省に提出された。

国交相も「検討急ぐ」

工期短縮、若狭ルート調査、知事らの要請。西川知事は10日、北陸新幹線金沢―敦賀の工期短縮案について、国交省に提出された。西川知事は、北陸新幹線金沢―敦賀の工期短縮案について、国交省に提出された。西川知事は、北陸新幹線金沢―敦賀の工期短縮案について、国交省に提出された。



福井県知事西川公也(左)が、北陸新幹線建設推進PTの会合で説明している。



国土交通省の国交相(左から2人目)に要請書を提出する西川知事ら(右から2人目)。=東京・国交省で

北陸新幹線開業 3年以上の短縮可能

「3年以上の短縮可能」
 与党PTで福井知事

自民、公明両党の整備新幹線建設推進プロジェクトチーム(PT)は10日、東京・永田町の衆議院議員会館で会合を開き、福井県の西川一誠知事が2025年度末開業予定の北陸新幹線金沢―敦賀について「3年以上の工期短縮が可能」とする試算を説明した。国土交通省と建設主体の鉄道建設・運輸施設整備支援機構は本県の短縮案に対し、実現可能を検討し次回会合で報告する予定だ。

工期短縮年明け議論 与党PT 情勢厳しく

北陸新幹線建設推進PTの会合で、工期短縮案について議論が展開された。西川知事は、北陸新幹線金沢―敦賀の工期短縮案について、国交省に提出された。西川知事は、北陸新幹線金沢―敦賀の工期短縮案について、国交省に提出された。西川知事は、北陸新幹線金沢―敦賀の工期短縮案について、国交省に提出された。

知事は記者団に対し「国は何年短縮するという基本的な計画をできるだけ早く決めてもらいたい」と強調した。

平成25年12月11日
 福井新聞(3面)