

北陸新幹線について

平成25年2月

福井県

日本海側に国土の成長、安心の基盤となる国土軸を形成

これまでの国土政策は、太平洋側を中心として高速鉄道網の整備などの投資が行われてきました。

頻発する地震など災害への対応や、著しいアジアの成長を取り込み、国際競争力を高めるには、日本海側の国土軸を確固たるものとし、安全安心な国土基盤に立脚した新たな成長戦略を描く必要があります。

北陸新幹線の大阪延伸により、日本列島の中心にネットワークが形成され、三大都市圏をはじめ、あらゆる方面から人の流れが創出され、災害時には、東海道新幹線との相互補完機能を発揮します。

アジアの成長にリンク ～国際競争力を高める日本の成長戦略～

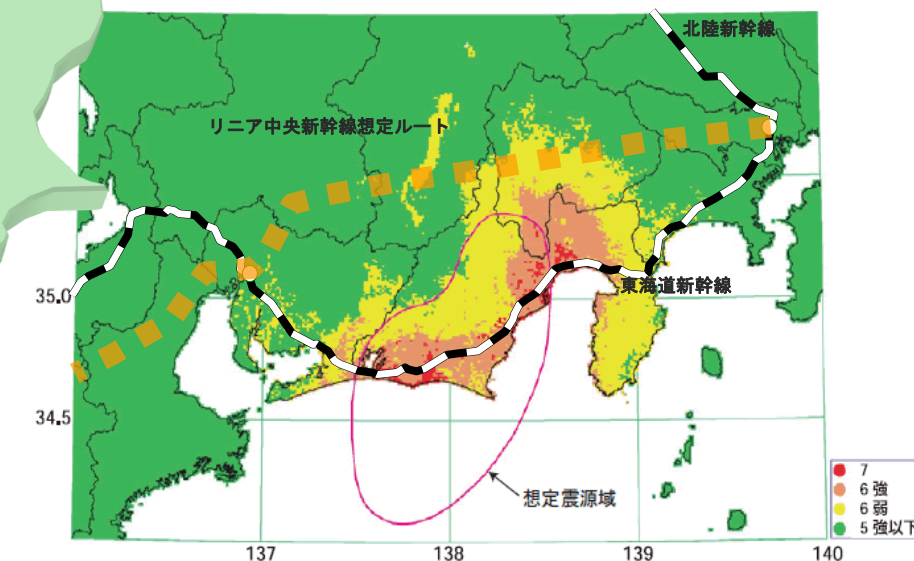
日本海側に国土軸、
列島の真ん中に高速鉄道ネットワーク

北陸新幹線

平成26年度末金沢開業予定

複数ルートによる代替機能 ～災害に強い国土づくり～

東海地震による想定震度分布



出典：中央防災会議（H15.3.18）資料
※東海道、北陸新幹線、中央新幹線（想定）を追加

東海道新幹線

昭和39年10月1日開業

上越新幹線
昭和57年11月15日開業

東北新幹線
平成22年12月4日開業

山陽新幹線
昭和50年3月10日開業

九州新幹線
西九州ルート

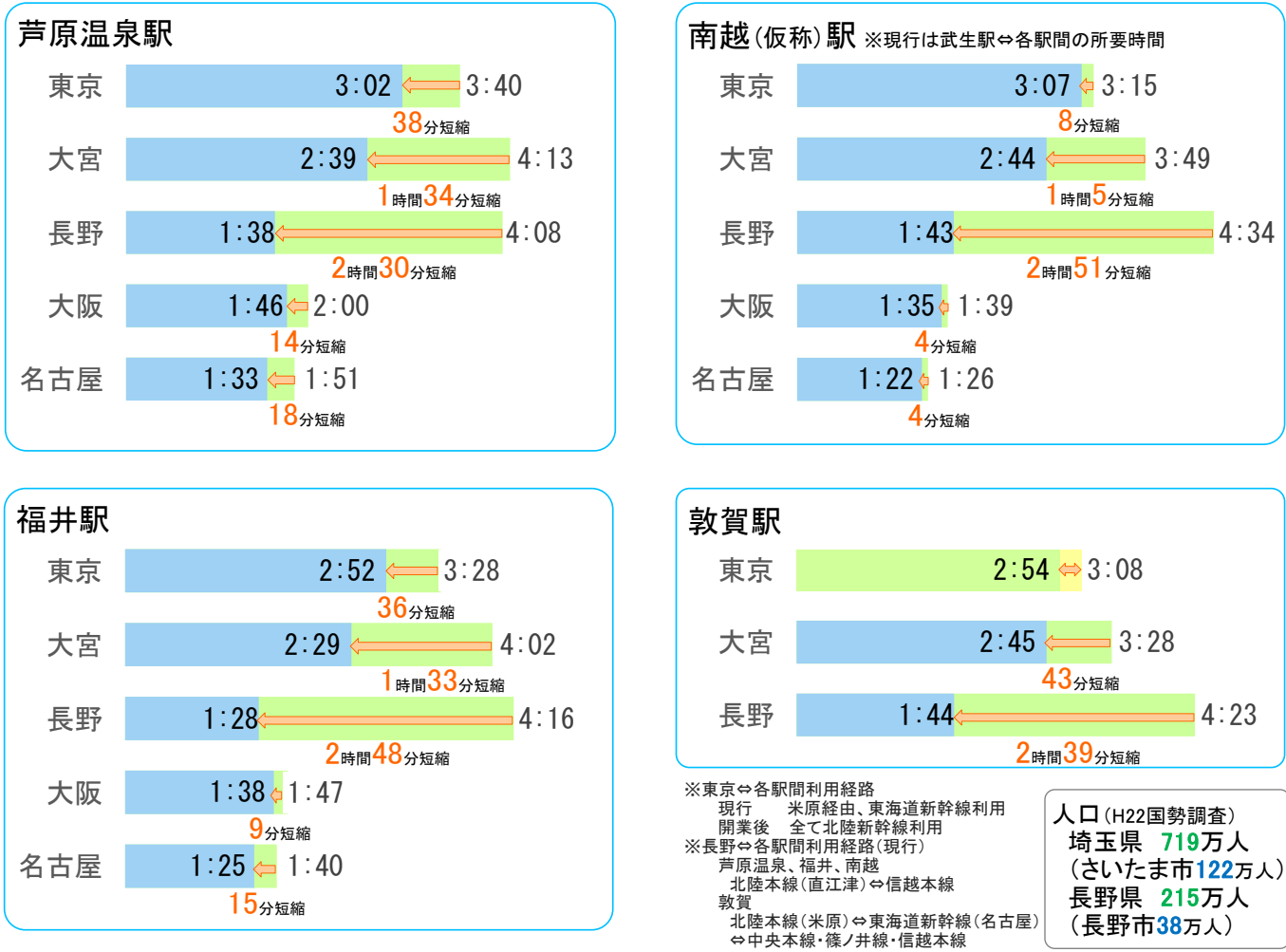
九州新幹線
鹿児島ルート
平成23年3月12日開業

敦賀開業の整備効果

北陸新幹線の開業により、首都圏方面に大きな時間短縮効果が発生し、交流圏が拡大します。
また、本県のみならず、北陸全体に時間短縮効果が生まれ、3大都市圏と北陸が2時間台で移動できるようになります。

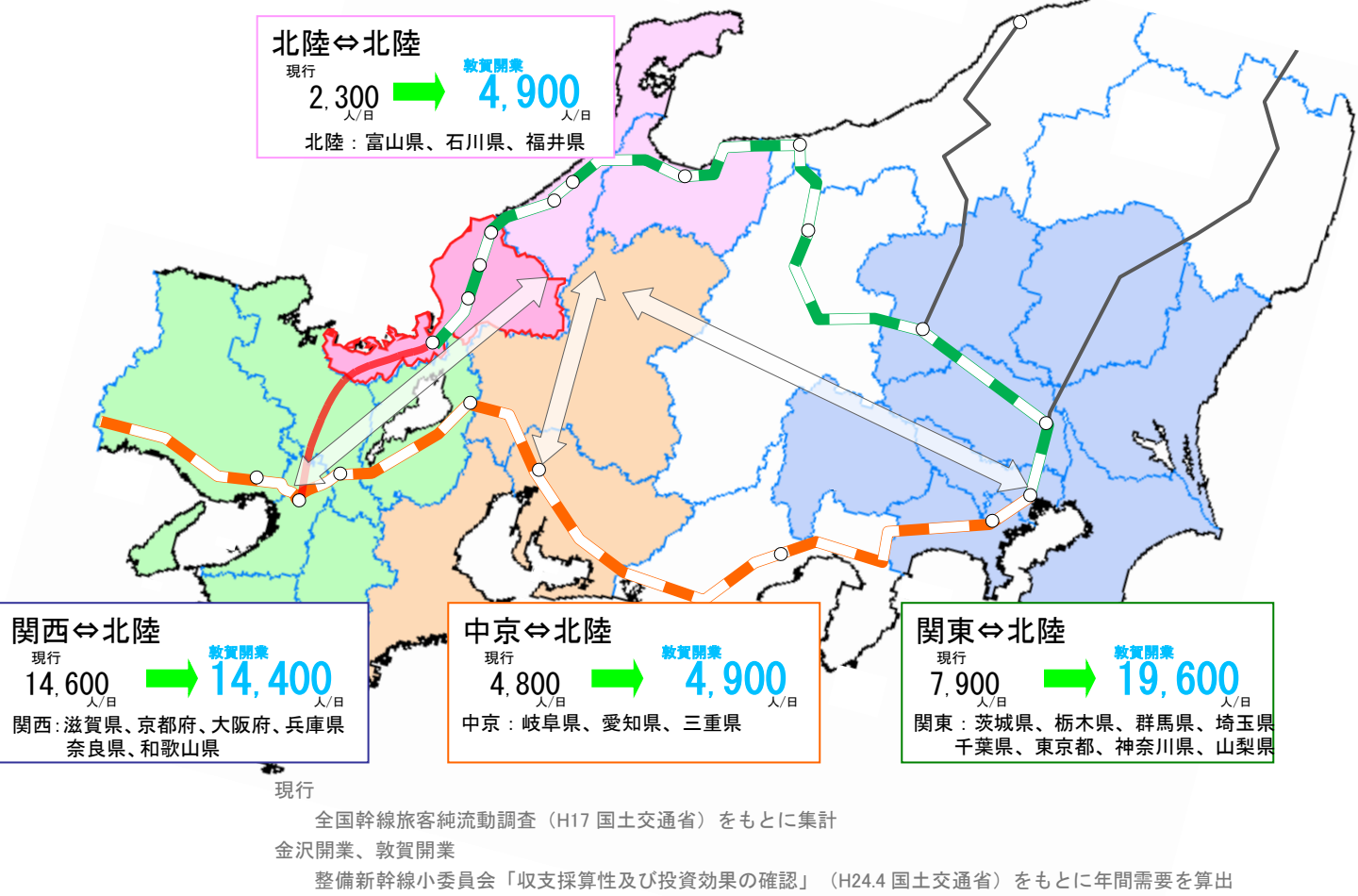
◆敦賀開業時の時間短縮効果

所要時間変化(現行⇒敦賀開業)



◆需要予測結果：鉄道利用者数 (平成37年度開業想定)

需要予測 (鉄道利用者数：人/日) 現行 29,600人/日 ⇒ 敦賀開業 43,800人/日
※敦賀開業は優等列車に限った流動



◆その他の効果

敦賀開業で発生する便益 (50年累計) ※ 9,170億円 (B/C 1.1)
※鉄道利用者や事業者等が受ける効果を貨幣換算したもの

敦賀開業の収支採算性 ※ 102億円/年 (開業後30年平均)
※整備新幹線の開業前後を比較して、営業主体に生じる収支改善効果

出典：整備新幹線小委員会「収支採算性及び投資効果の確認」(H24.4 国土交通省)

参考：特急運行本数 (H24.10現在)



新幹線の整備効果

新幹線が整備されることで、さまざまな整備効果が発生します。

◆ 先行事例の効果

北陸新幹線 高崎・長野間（H9.10開業）

利用者数（高崎・長野間）



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

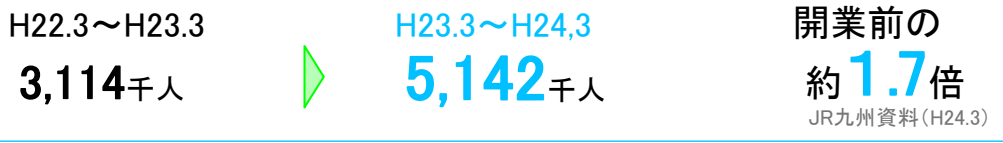
出典：北陸新幹線(高崎・長野間)事業に関する事後評価報告書(H20.3 鉄道・運輸機構)

経済波及効果



九州新幹線（H23.3全線開業）

利用者数（熊本・鹿児島中央間）



開発が進む新幹線駅周辺



商業施設
アミュプラザ鹿児島



交流施設
くまもと森都心プラザ

経済波及効果（鹿児島県）



出典：新幹線全線開業の経済効果について(H24.3 鹿児島地域経済研究所)

◆ 敦賀開業による経済波及効果（H24.11北陸経済連合会調査）

経済波及効果



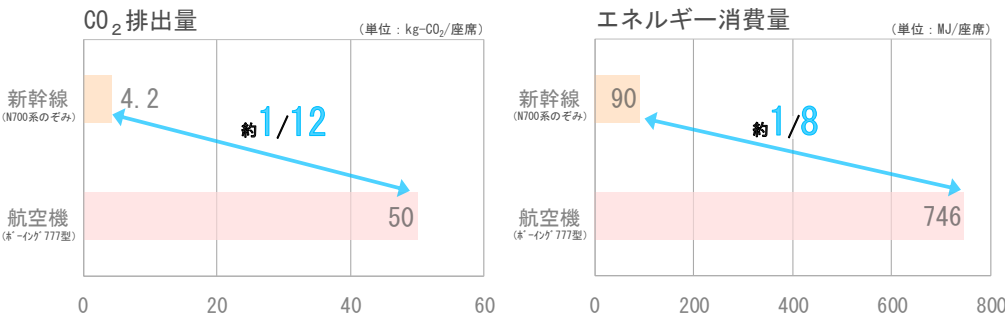
雇用創出効果



※金沢開業時および福井県分の効果は、（財）北陸経済研究所が試算

◆ 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（H14～17年の平均値）



新幹線は輸送障害が極めて少なく、開業以来、乗客の死亡事故ゼロ

出典 東北新幹線（八戸・新青森間）事業に関する対応方針 (H19.3 鉄道・運輸機構)

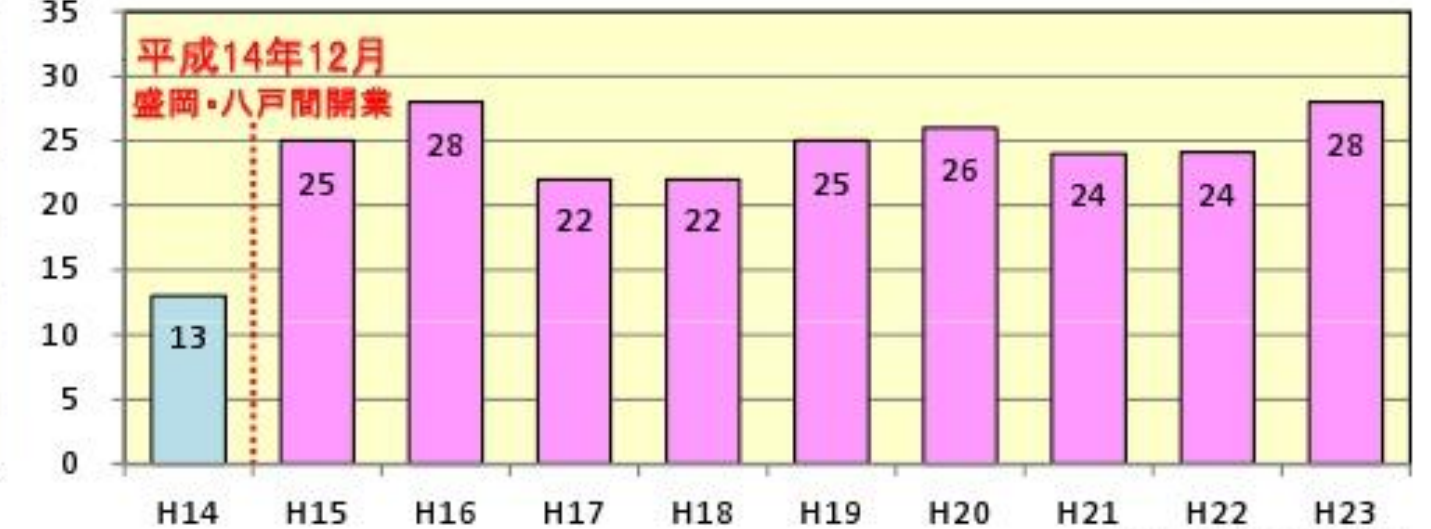
整備効果：観光入込客数の変化

東北新幹線（盛岡・八戸間）【平成14年12月1日開業】

(万人) 八戸三社大祭(7月31日～8月4日開催)の入込客数の推移



(万人) 十和田湖冬物語(2月開催)の入込客数の推移



〈資料〉青森県観光統計

九州新幹線（博多・新八代間）【平成23年3月12日開業】

鹿児島県主要宿泊施設宿泊者数



(注) H23年1月～3月は霧島新燃岳噴火や口蹄疫、東日本大震災等が発生

〈資料〉鹿児島県資料より作成

並行在来線※の取扱いに関する基本方針

※新幹線開業後にＪＲから経営分離される路線、県内では北陸本線が該当

県と沿線市町は、経済界等の協力を得ながら並行在来線の存続を図ります。
経営形態や運営の基本方針、負担および支援については、認可後速やかに、県や沿線市町等関係機関による並行在来線対策協議会を設置し、北陸新幹線の整備区間の開業時までに具体的に詰めていきます

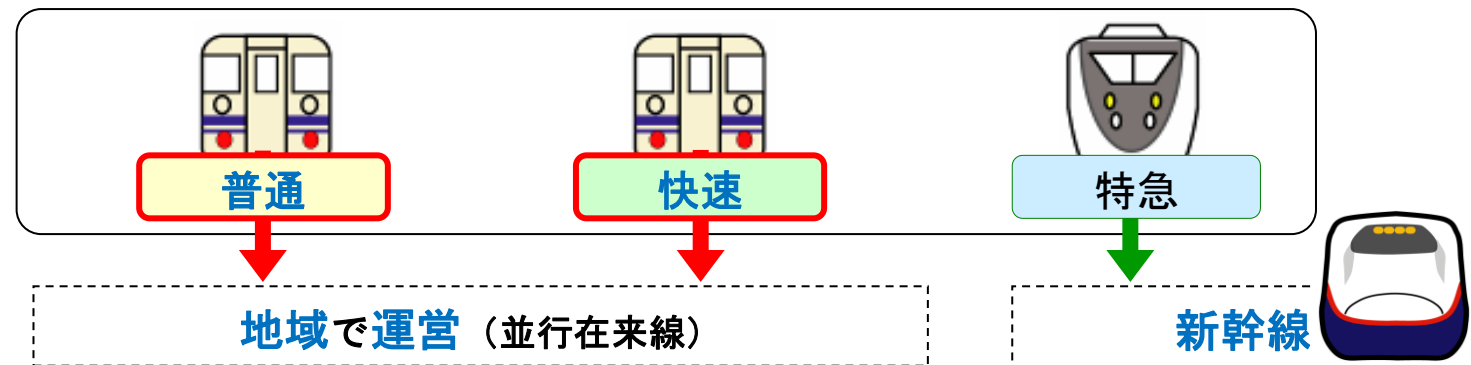
◆経営形態

○第３セクターによる経営を基本に、県と沿線市町等は十分協議し、決定する

◆運営の基本方針

○列車の運行形態等については、沿線住民の意向を踏まえながら、県と沿線市町等は十分協議し、決定する。

参考：新幹線開業後の在来線



◆負担および支援

- 経営分離に係る沿線市町の財政負担について、県は過大とならないよう配慮する。
- 経営分離後も経営主体の健全な経営を確保するため、国に対し必要な施策を積極的に講ずるよう、県と沿線市町等はともに強く求めていく。

参考：先行事例における利便性確保、向上

- 運行本数の増※（しなの鉄道〈69本/日⇒124本/日〉、IGRいわて銀河鉄道〈61本/日⇒87本/日〉、青い森鉄道〈27本/日⇒101本/日〉）
- 快速の運行（しなの鉄道〈9本/日〉、IGRいわて銀河鉄道〈1本/日〉、青い森鉄道〈21本/日〉、肥薩おれんじ鉄道〈1本/日〉）
- 朝夕の通学や通勤などに配慮したダイヤ編成（しなの鉄道、IGRいわて銀河鉄道、青い森鉄道、肥薩おれんじ鉄道）
- 新駅の設置（しなの鉄道：4駅〈テクノさかき、屋代高校前、信濃国分寺、千曲〉、IGRいわて銀河鉄道：2駅〈巣子、青山〉、肥薩おれんじ鉄道：1駅〈たのうら御立岬公園〉）
- 隣接する第3セクター、JRとの相互乗り入れ

例：IGRいわて銀河鉄道⇄青い森鉄道（盛岡・八戸間）

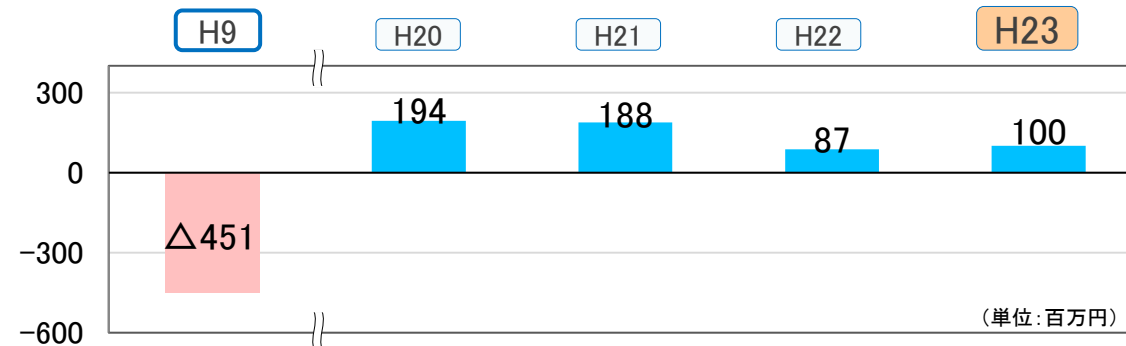


※運行本数は、平成24年3月時点の第3セクター営業区間を走る普通列車、快速、JR乗入の合計（上下線）、平日の最大本数。
※青い森鉄道の運行本数は、開業前が目時・八戸間、開業後は目時・青森間

第3セクター各社の経営状況

しなの鉄道 (H9.10開業)

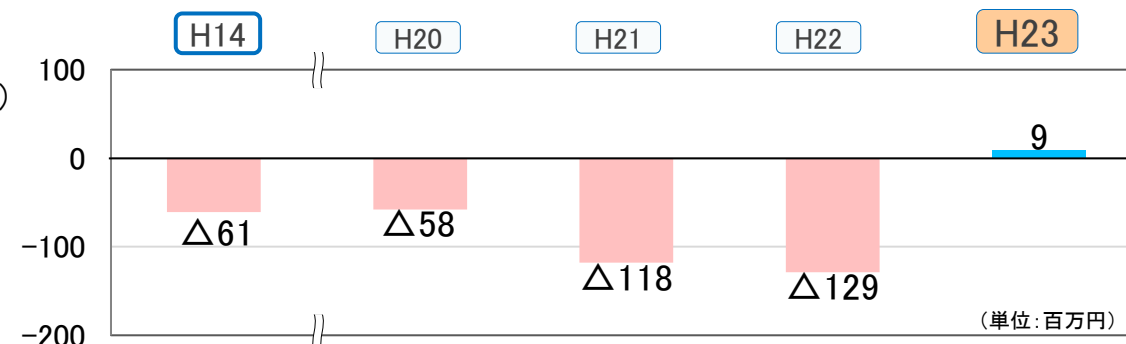
旅客本数 124本/日(快速9本)
貨物本数 6本/日(臨時含)
輸送密度 約6,800人/日



- ・7期**連続黒字**計上し、H22年度から**累積黒字**に
- ・金沢開業に伴う並行在来線(長野～妙高高原)の**経営引受**
- ・H24. 7に中軽井沢駅を**橋上化、新装**オープン
- ・除雪経費等について、更なる**支援拡大**を国と交渉中

青い森鉄道 (H14.12開業)

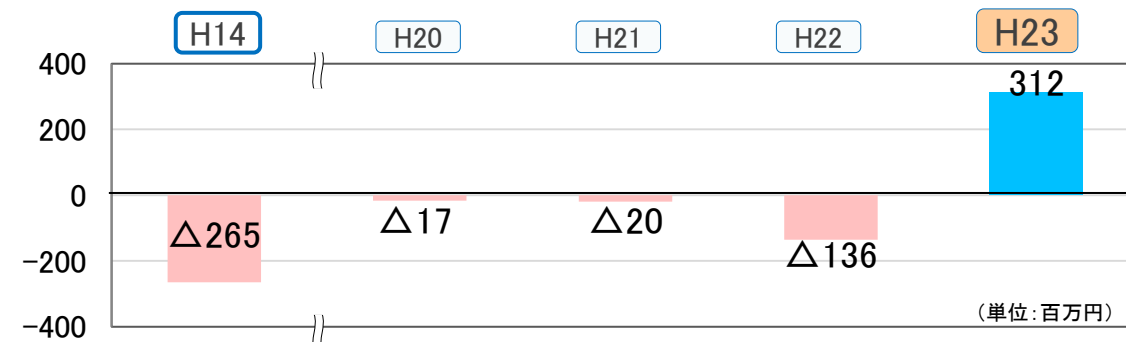
旅客本数 99本/日(快速20本)
貨物本数 65本/日(臨時含)
輸送密度 約2,000人/日



- ・7期ぶりに**黒字**計上し、累積赤字も**減少傾向**
- ・**新駅**、筒井新駅建設、**H26. 3開業予定**
- ・冬期の**安定運行確保**のため、**新型除雪車導入**

IGRいわて銀河鉄道 (H14.12開業)

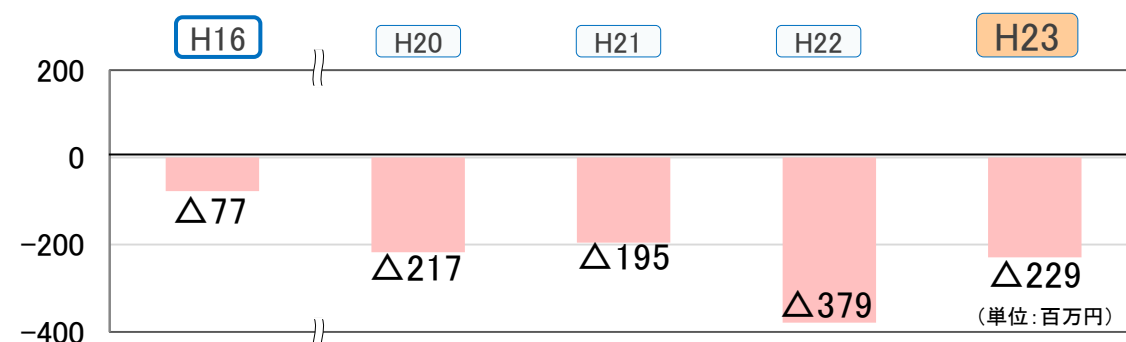
旅客本数 87本/日(快速1本)
貨物本数 47本/日(臨時含)
輸送密度 約2,900人/日



- ・**今後も黒字**の見込み、今年度にも**累積赤字解消**
- ・H25. 4から**運賃**を一部**値下げ**
 - 通勤定期 45km以内の近・中距離を値下げ
 - 通学定期 運賃の上限を設定し、遠距離を値下げ
 - 普通運賃 距離区分を10kmから5km刻みにし、一部区間を値下げ

肥薩おれんじ鉄道 (H16.3開業)

旅客本数 60本/日(快速8本)
貨物本数 10本/日(臨時含)
輸送密度 約800人/日



- ・経常**損失**、累積**赤字**、ともに**減少**
- ・H25. 3から**地元**の**食材**を使った**観光列車**
「おれんじ食堂 九州西海岸食楽列車」を運行開始
- ・**車両1口オーナー**募集、**497人**が参加

各社ともH23年度からの**貨物調整金制度**の**拡充**に伴い、**経営状況改善**
輸送密度が**高く**多くの**貨物**が走る**北陸本線**は、更なる**健全経営**が期待

※グラフ凡例
■ 経常収益
■ 経常損失

開業準備の進む第3セクター(北陸本線沿線)

◆経営分離区間（北陸本線）における第3セクター設置状況

石川県

会社名: 石川県並行在来線株式会社 (H24.8.28設立)
資本金: 4億5,030万円 (今年夏頃に増資し、20億円程度に)
営業区間: 金沢駅～倶利伽羅駅 17.8km、4駅
社員数: 100～110人程度 (開業時 うちJR派遣7～8割)
輸送密度: 約13,100人/日 (開業時予測値)
貨物本数: 40本/日 (臨時含む)
相互乗入: 金沢駅～富山駅
※他者区間との乗り継ぎに係る負担軽減、運賃値上げ抑制等の財源を確保するため、経営安定化基金を創設予定

富山県

会社名: 富山県並行在来線準備株式会社 (H24.7.24設立)
資本金: 15億円 (今年夏頃に増資し、40億円に)
営業区間: 石動駅～越中宮崎駅 98.7km、19駅
社員数: 約300～330人 (開業時 うちJR派遣220人程度)
H25年度、73人内定 (高卒14人、大卒・一般59人)
輸送密度: 約7,300人/日 (開業時予測値)
貨物本数: 44本/日 (臨時含む)
相互乗入: 金沢駅～富山駅、富山駅～糸魚川駅

H24.9.17 北日本新聞



※会社設立により地域の雇用拡大に貢献



新潟県

会社名: えちごトキめき鉄道株式会社 (H22.11.22設立)
資本金: 1.5億円 (準備会社設置時)
営業区間: 市振駅～直江津駅 (日本海ひすいライン) 60.3km、12駅 (直江津含む)
輸送密度: 約1,400人/日 (開業時予測値)
貨物本数: 32本/日 (臨時含む)
相互乗入: 実施予定 (区間未定)

皆様のご理解と、ご協力のもとに、 工事を進めてまいります。



沿線のみなさまに

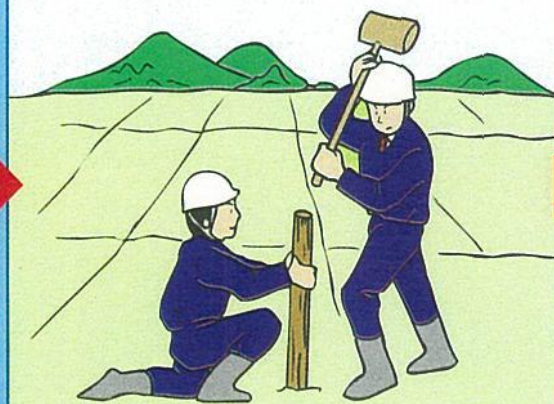
北陸新幹線の建設は、地域などの発展に大きく寄与するものと期待されています。機構は、今までの経験と技術を生かして、このような順序で工事をすすめてまいります。建設に際しては、環境対策や安全対策に万全をつくします。地元の皆様のご協力をお願いいたします。

地元説明会 1



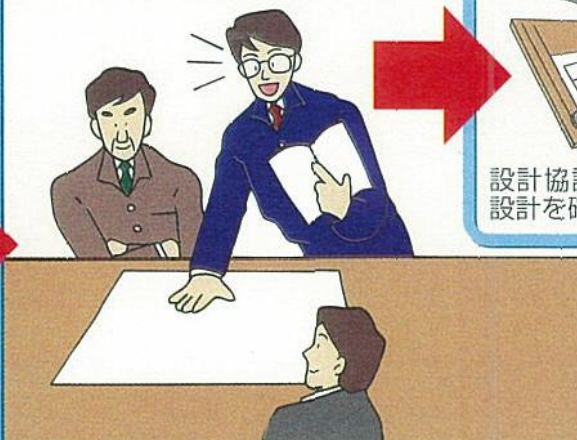
最初に、関係市町村や地区ごとに事業の説明会を開いて、測量の立入についてのご協力をお願いいたします。

中心測量他 2



中心測量（中心杭打ち）、縦横断測量及び地質調査を行います。

設計協議 3



構造物の概略の設計を行うとともに、必要な用地巾の検討を行います。これをもとにして、新幹線と交差する川や道路について、県や市町村及び地元の関係者と具体的に協議します。

構造物設計 4



設計協議終了後、構造物の設計を確定します。

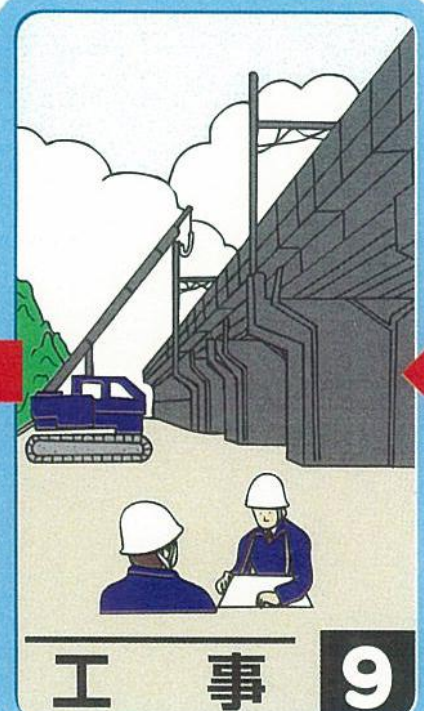
構造概要及び 用地測量説明 5



構造物設計確定後、その概要及び用地測量の実施方法について、説明を行います。



工事完成 10



工事 9



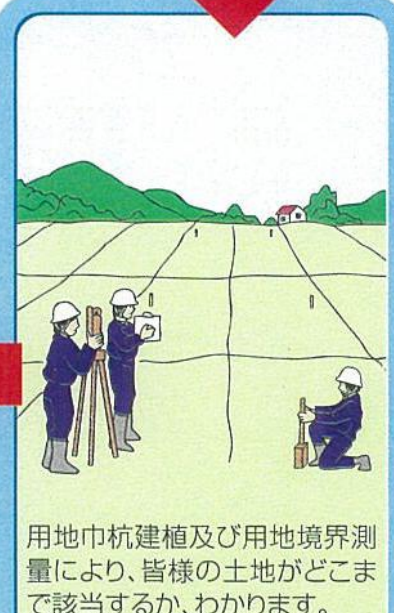
具体的な工事の進め方等について、説明を行います。

工事説明会 8



用地補償は、適正妥当な補償が行われるように、国の補償基準等に基づいて算出いたします。

用地協議 7



用地巾杭建植及び用地境界測量により、皆様の土地がどこまで該当するか、わかります。

用地巾杭建植 6



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：石川県金沢市) |
| 小松駅 | (併 設：石川県小松市) |
| 加賀温泉駅 | (併 設：石川県加賀市) |
| 芦原温泉駅 | (併 設：福井県あわら市) |
| 福井駅 | (併 設：福井県福井市) |
| 南越(仮称)駅 | (新 設：福井県越前市) |
| 敦賀駅 | (併 設：福井県敦賀市) |
- (3) 路線延長 約125.2km

2. 工事方法の概要

- (1) 工事延長 約114.4km
- | | |
|-------|------------------|
| 路 盤： | 約 3.2km (約 3%) |
| 橋りょう： | 約 16.8km (約 15%) |
| 高架橋： | 約 57.9km (約 50%) |
| トンネル： | 約 36.5km (約 32%) |

主要なトンネル：

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)

主要な橋りょう：

手取川橋りょう	(555m)
第2竹田川橋りょう	(423m)
九頭竜川橋りょう	(410m)

(2) 当該区間の主要な線路構造概要

最小曲線半径	基本4,000m
最急勾配	2.6%
軌 間	1,435mm
軌道中心間隔	4.3m以上
電車線の電気方式	交流25kV

(3) 工事費 約8,968億円(今回申請分)

(4) 工事の完成予定時期 長野・金沢間の開業から概ね10年強後

