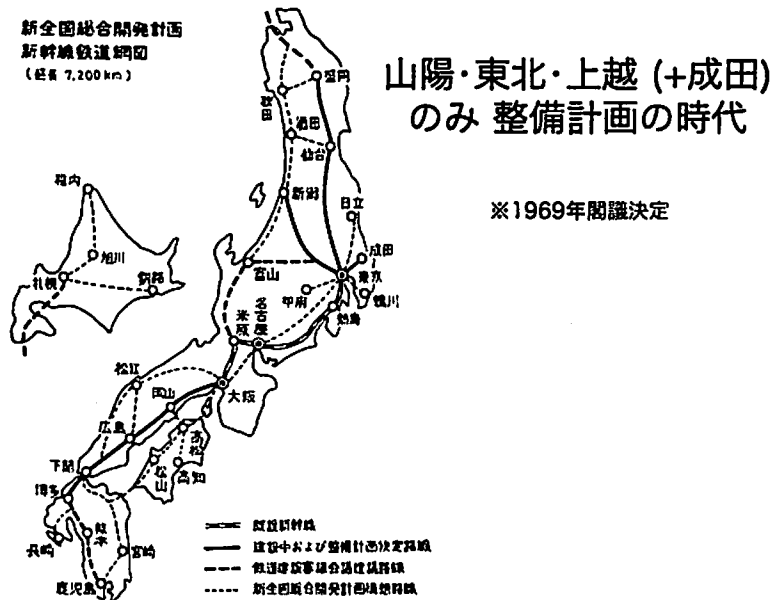


検討テーマ関係資料

北陸新幹線の主な論点

- 略史
- 路線
 - どこを通すか？
 - 輸送状況は？
 - 国土構造や地域機能の冗長性は？
 - 線路規格をどうするか？
- 運営
 - 誰が費用を負担するか？
 - 営業主体は？
 - ローカル輸送の維持は？

作成：大阪産業大学 工学部 波床正敏 1



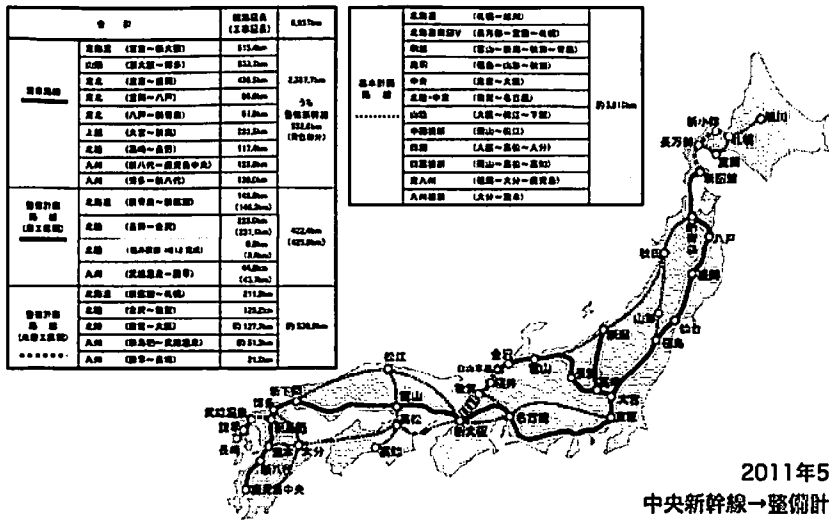
出典：鉄道ジャーナル 1972年1月号 3

略史(基本計画まで)

- 新全総(1969)
- 全国新幹線鉄道整備法(1970)
- 建設を開始すべき新幹線鉄道を定める基本計画(1971)
- 北陸新幹線 (1972)
 - 起終点：東京都～大阪市
 - 経過地：長野市付近、富山市付近

略史(整備計画以後)

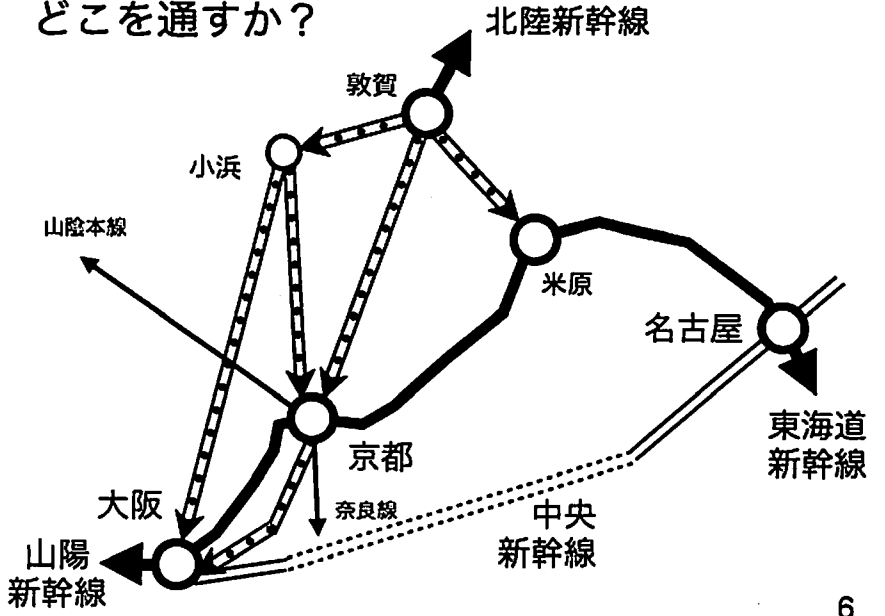
- 整備計画 (1973)
 - 経過地に「小浜市付近」を追加
- 東京～高崎間：共用区間として開業
- 高崎～長野間：開業(1997)
- 長野～金沢間：開業(2014) [予定]
- 金沢～敦賀間：工事実施計画認可申請済み
- 敦賀～大阪間：ルート未定



2011年5月
中央新幹線→整備計画

出典：鉄道・運輸機構 <http://www.jrtt.go.jp/>, 2011/7/27 取得 5

どこを通すか？



14

輸送状況は？

鉄道利用者の流れ (敦賀口)

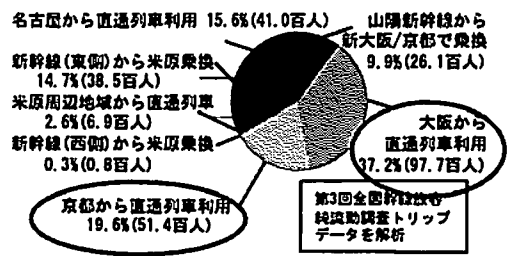
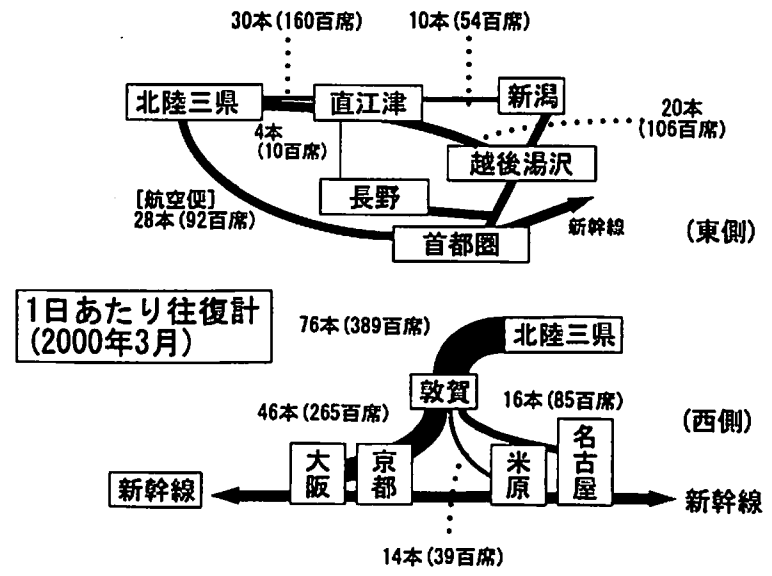


図2 北陸三県への旅客純流動(西側)

- 大阪駅(新大阪)からの利用者多い
- 京都駅からも多い
- 人口比を考慮すると、京都駅は利用者多い
- 大阪府東部地域からの京都駅利用多い

輸送状況は？



国土構造や地域機能の冗長性は？

出典：中央防災会議調査報告書

**高度機能代替
(地域機能)**

【2011】ニュース

首都代替機能整備推進法(副首都整備基本法)の概要
全文

【2011.7.21 09:53】(1/4ページ)

首都代替機能の整備の位置に関する法律案(案)の概要(抜粋)

第一 目的

この法律は、東京圏において大規模災害その他の緊急事態(以下「大規模災害等」という。)が発生し、立地に関する機能並びに行政及び司法に関する自然のうち中核的なもの(以下「首都中核機能」という。)を十分に確保できなくなった場合又は確保できなくなるおそれがある場合に、東京圏以外の地域において首都中核機能を一体的に代替させることに關し、基本設計その他の基本となる事項を定めることにより、東京圏以外の地域における首都中核機能の一体的な代替(以下「首都中核機能の代替」という。)を行う機能(以下「首都代替機能」という。)の整備を促進し、もって及び国民の安全の確保に資することを目的とする。

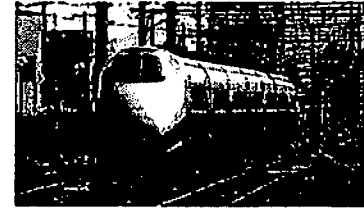
第二 法の範囲

国は、前項の基本設計の通り、東京圏において大規模災害等が発生した場合においても首都中核機能が確保されるよう、首都代替機能の整備を促進する責務を負うこと。

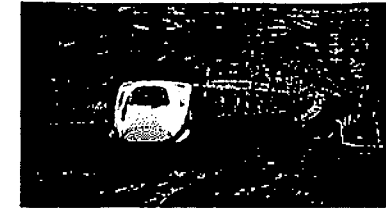
出典：産経新聞web版 2011/7/21 取得 9

**大地震への対応
(国土構造)**

線路規格をどうするか？



ミニ新幹線



フル規格新幹線

在来線の高速化



スーパー特急(青函トンネル)方式



15

誰が費用を負担するか？ (現行スキームは適切か)

国鉄時代

国鉄 (鉄道債券)

高崎-長野間建設時

| | | | |
|----|----------|--------|---------|
| 駅部 | JR (50%) | 国(25%) | 地方(25%) |
|----|----------|--------|---------|

基礎施設

| | | |
|----------|--------|---------|
| JR (50%) | 国(40%) | 地方(10%) |
|----------|--------|---------|

現行

| | | | |
|-------|----------------------------|------------------|-----------------|
| 国 2/3 | | 地方 1/3 | |
| 借入金 | 新幹線建設整備事業資金 (既設新幹線譲渡収入) | 公共事業関係費 (補助金) | 地方公共団体 (負担金) |

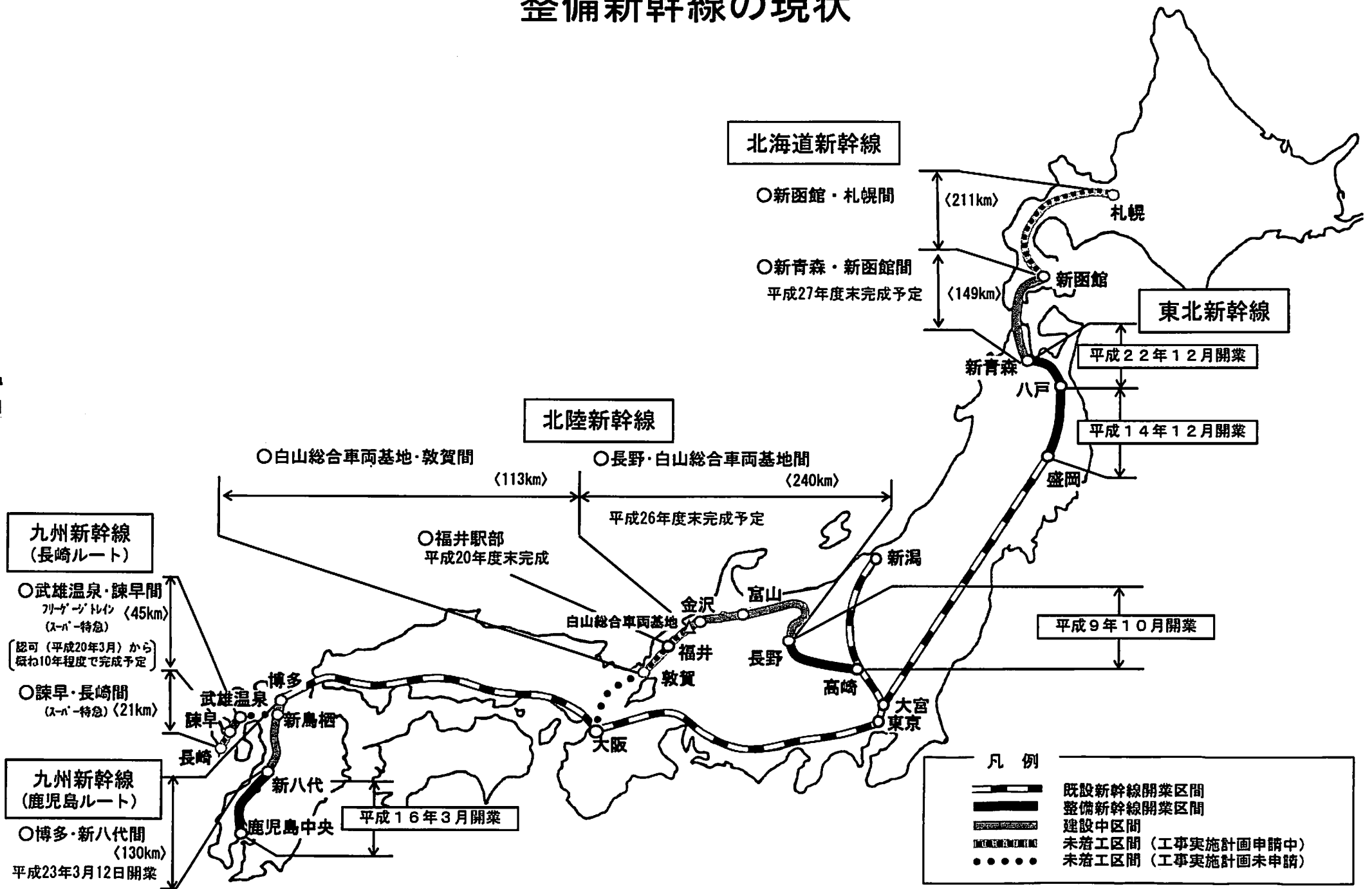
・ 営業主体は？

- ・ 在来線の特急列車の置き換えが基本
- ・ 他社線を利用せざるを得ない場合は？
 - ・ 第2種鉄道として営業？
 - ・ 相互乗り入れ扱い？

・ ローカル輸送の維持は？

- ・ 特急の内部補助で維持されている列車の存在
- ・ 地元が望まない新幹線建設の場合は？

整備新幹線の現状



京都舞鶴港及び境港の日本海側拠点港選定を求める要請書

近年、中国、韓国、ロシア等の日本海周辺の対岸諸国は、著しい経済発展を遂げ、中国が米国を抜いて我が国最大の貿易相手国となるなど、双方の経済関係は、年々深まりつつある。これらの諸国と地理的に有利な位置にある関西の日本海側港湾においては、今後、対岸諸国との交流が一層活発化するものと考えられ、関西圏における日本海側ゲートウェイとして、物流・人流機能の一層の強化が必要である。

一方、東日本大震災は、我が国の危機管理や被災時の持続的な経済活動のあり方に大きな教訓を残したところであり、関西圏においても、東海地震や東南海・南海地震など、潜在的な危機への十分な備えが喫緊の課題である。東日本大震災では、日本海側港湾が被災した太平洋側港湾の代替機能を果たしたところであり、関西圏においても、日本海側港湾の機能強化を進め、国際コンテナ戦略港湾に選定された阪神港をはじめ、太平洋側港湾との機能分担と相互補完によるリダンダンシーの強化が重要である。

関西広域連合においては、関西で優先的に機能を強化すべき将来性のある日本海側港湾として、京都舞鶴港及び境港を位置付け、関西経済圏の日本海側ゲートウェイとしての機能強化等について、具体的な検討を進めることとしている。

このため、現在進められている日本海側拠点港選定において、京都舞鶴港及び境港を、国際海上コンテナ、国際フェリー等の機能を担う拠点として選定されるよう、政府に対し強く要請する。

平成23年7月 日

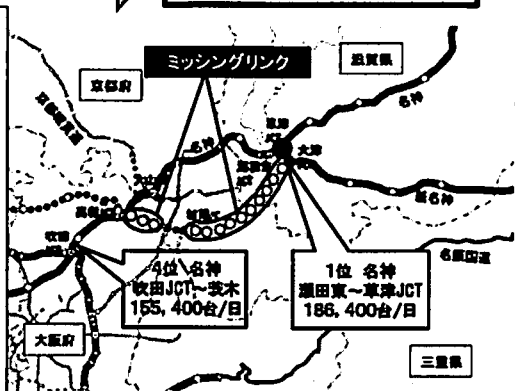
関西広域連合

| | | |
|------|--------|-------|
| 連合長 | 兵庫県知事 | 井戸 敏三 |
| 副連合長 | 和歌山県知事 | 仁坂 吉伸 |
| 委員 | 滋賀県知事 | 嘉田由紀子 |
| 委員 | 京都府知事 | 山田 啓二 |
| 委員 | 大阪府知事 | 橋下 徹 |
| 委員 | 鳥取県知事 | 平井 伸治 |
| 委員 | 徳島県知事 | 飯泉 嘉門 |

京都縦貫自動車道、新名神高速道路の早期整備が必要

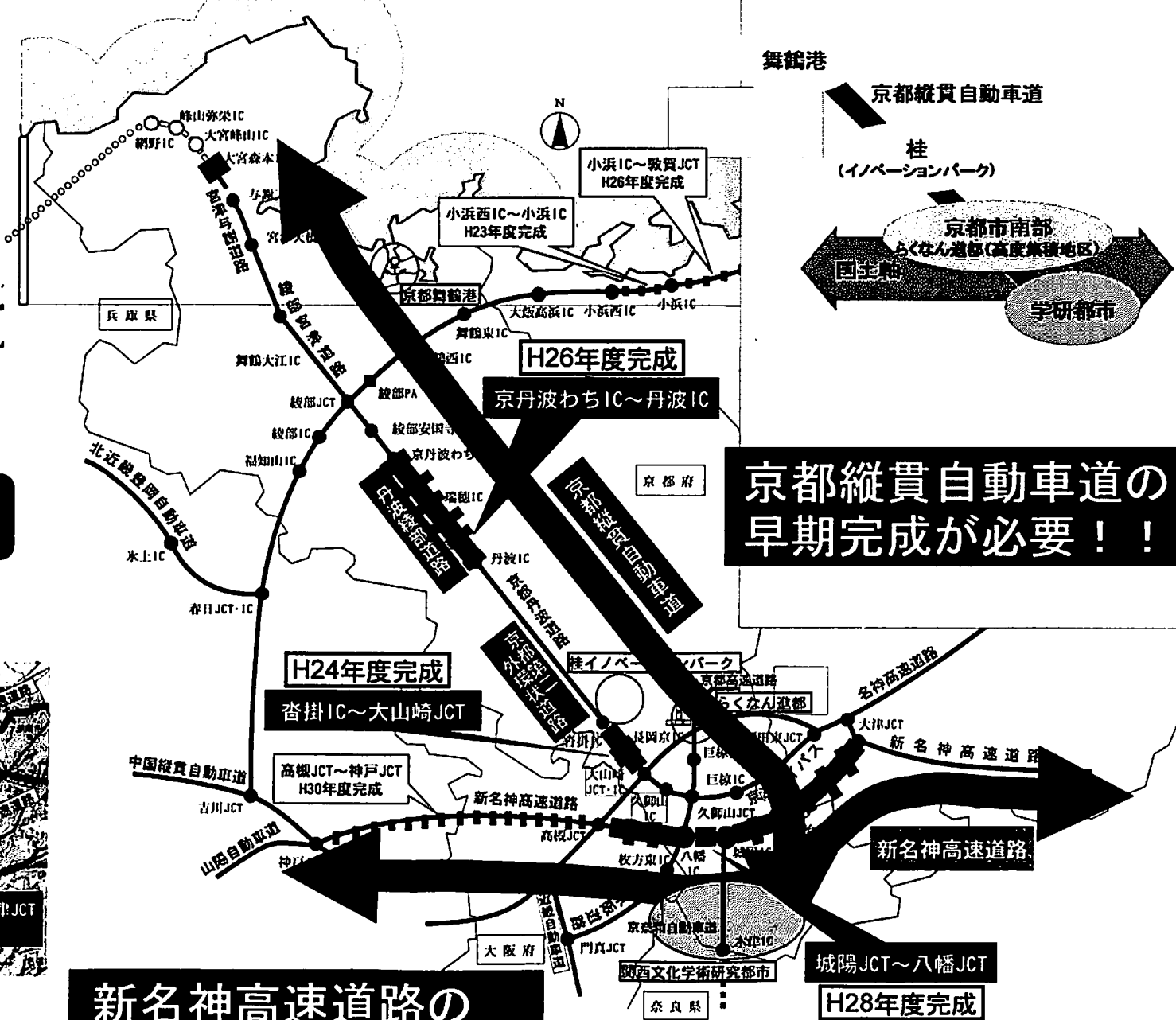
全国1位の交通量は、未着工区間

これぞミッシングリンク



H23ゴールデンウィーク中における
全国一番の交通量は名神高速道路の
ミッシングリンクに存在

名神高速道路は
多数の活断層上に存在！！



京都縦貫自動車道の
早期完成が必要！！

新名神高速道路の
早期整備が必要！！