



# 鉄道ネットワークの維持・改善と鉄道駅の バリアフリー化の推進

- ▶ 本県の鉄道ネットワークの維持・改善に向けた北陸新幹線開業効果の最大化を図るための取組や、更なる鉄道駅のバリアフリー化整備に対する支援をされたい。

【提案・要望先】財務省、国土交通省

## 1. 提案・要望内容

### (1) 北陸新幹線敦賀・大阪間の整備に伴う「並行在来線」が存在しないことの確認

- これまで経営分離された「並行在来線」には、整備新幹線の通らない県や大都市近郊区間の在来線はない

### (2) 北陸新幹線「敦賀」開業に伴う北陸・中京間のアクセスの向上

- 北陸・中京間の結節点である米原駅発着の新幹線の増便、敦賀・米原間のリレー快速の運行開始などにより、アクセスの向上を図ること

### (3) 鉄道駅のバリアフリー化の更なる推進

- 「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に「高架等の高所に設置された鉄軌道駅」を追加

## 2. 提案・要望の理由

### (1) 北陸新幹線敦賀・大阪間の整備に伴う「並行在来線」が存在しないことの確認



①これまでの整備新幹線で、新幹線の通らない県で「並行在来線」の事例はない。



②大都市近郊区間の在来線が「並行在来線」として経営分離された事例はない。

例：九州新幹線  
博多・八代間  
は鹿児島本線  
として存続

### (2) 北陸新幹線「敦賀」開業に伴う北陸・中京間のアクセスの向上

- 北陸新幹線の敦賀開業の効果を広域に発現させるとともに、中部圏地域（本県含む）の経済発展につなげるため、北陸・中京間のアクセスを向上する必要がある。

### (3) 鉄道駅のバリアフリー化の更なる推進

- JR湖西線ではすべての駅が高架に設置されているにもかかわらず、利用者数の基準を満たさない等により、20駅中7駅がバリアフリー未対応。更なる高齢化等に対応するためには、利用者数にかかわらず、エレベーター等の設置を積極的に推進することが必要。

## (本県の取組状況と課題)

### (1) 北陸新幹線敦賀・大阪間の整備に伴う「並行在来線」が存在しないことの確認

#### 【同趣旨の要望】

- 関西広域連合「北陸新幹線（敦賀・大阪間）の早期開業に関する要望書」（R3.11）
- 近畿ブロック知事会「国土強靱化及び地方創生・生産性向上に資する高速交通インフラ整備の推進について」（提言）（R3.12）
  - ・ 「北陸新幹線については、（略）早期に必要な財源を確保すること。あわせて、整備に伴う並行在来線は、存在しないことを確認すること。」

### (2) 北陸新幹線「敦賀」開業に伴う北陸・中京間のアクセスの向上

#### (敦賀開業時の課題)

北陸新幹線の金沢 - 敦賀間の運行本数は 48 往復/日と想定されているのに対し、敦賀～米原間は特急「しらさぎ」と各駅停車で計 25 往復/日、米原～名古屋間は東海道新幹線と特急「しらさぎ」で計 42 往復/日であり、輸送力に差異が発生。

#### (対策案)

#### ①特急「しらさぎ」を補完する「リレー快速」等の運行

#### ②東海道新幹線「米原駅」停車本数の時間あたり 1 本増(2 本/時⇒3 本/時)

☆ 北陸新幹線の開業効果がより広域に発現し、中部圏経済の発展につながるよう、東海道新幹線米原駅の積極的な活用が必要。

### (3) 鉄道駅のバリアフリー化の更なる推進

- 本県では、これまでから「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づき鉄軌道駅のバリアフリー化を推進しており、県内 JR 駅は、利用者数 3,000 人以上では全駅が整備済みまたは整備中、2,000 人以上 3,000 人未満では 4 駅中 3 駅が整備済み。
- 一方で、JR 湖西線では利用者数の基準を満たさない等により、高架駅にも関わらずバリアフリー未対応駅が存在。



JR 湖西線は全線が高架であり、ホームまで建物 3 階半に相当する長い階段を上る必要



担当：土木交通部交通戦略課広域鉄道ネットワーク係  
TEL 077-528-3684