



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・改善および県北部地域の振興に向けた北陸新幹線開業効果の最大化を図るとともに、鉄道駅のバリアフリー化整備による利用者の利便性向上を目指す。

【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・新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」開業以降を見据えた北陸～県北部地域～中京間のアクセスの向上および湖西線の利便性向上

- 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
- 湖西線を運行する特急電車の停車駅や停車本数を増加することにより、利便性向上を図ること

(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・新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」開業に合わせた北陸～県北部地域～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、中部圏地域（当県含む）の経済発展につなげるとともに、人口減少や高齢化に伴う課題を抱える県北部地域の振興に資するため、北陸～県北部地域～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、19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・新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」（R4.10）
- 第112回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関する提言」（R5.7）
 - ・ 「北陸新幹線の敦賀・新大阪間の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」開業以降を見据えた北陸～県北部地域～中京間のアクセスの向上および湖西線の利便性向上

(敦賀開業時の課題)

- ①北陸新幹線の金沢 - 敦賀間の運行本数は40往復/日に対し、敦賀～米原間は特急「しらさぎ」と各駅停車で計23往復/日で輸送力に差異が発生。その先の米原～名古屋間においても、さらなる利便性の向上が必要。
- ②湖西線を運行する特急「サンダーバード」の停車駅は堅田駅および近江今津駅の2駅のみであり、停車本数は7本/日であることから、利便性が低い状況。

(対策案)

①北陸～県北部地域～中京間のアクセス向上

- ・特急「しらさぎ」を補完する「リレー快速」等の運行
- ・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)

②湖西線の利便性向上

- ・特急「サンダーバード」の停車駅(おごと温泉駅等)および停車本数の増加

(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3駅中2駅が整備済み。(R4年度乗降者数)
- 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がある

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

