



広域幹線鉄道ネットワークの維持・改善

- ▶ 国土の均衡ある発展と強靱化を図るため、北陸新幹線の整備を促進するとともに、開業による効果の最大化を図るための取組を支援されたい。

【提案・要望先】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

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

- 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。
 - 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。
- 以上の理由から「並行在来線」は存在しないと考える。

【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」（R2.11）
 - ◇ 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）（R3.2）
- 「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」開業後は、「北陸新幹線」－「敦賀～米原（北陸本線）」－「東海道新幹線」で輸送力に差異が生じ、利用者の円滑な移動に支障をきたすこととなる。
- 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）の経済発展につなげる必要がある。

(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

① これまでの整備新幹線で、新幹線の通らない県内で「並行在来線」として扱われた事例はない。



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

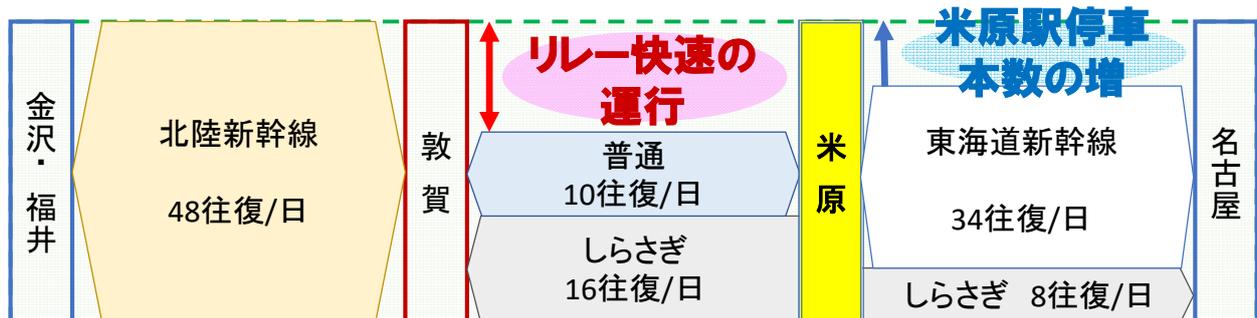
(2) 北陸新幹線「敦賀」開業に伴う北陸・中京間のアクセスの向上 (敦賀開業時の課題)

- ・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26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、輸送力に格差が発生。



(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」停車本数の時間当たり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。

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