

北陸新幹線がやって来る

—長野・富山間のフル規格整備決定—



北陸新幹線の長野・富山間が、12年強後にフル規格で整備されることになりました。開業すれば富山と東京が約2時間で結ばれることになります。



<北陸新幹線の概要>

- 区間/東京～大阪間
- 総延長/約690km
(うち東京～高崎間約105kmは上越新幹線と共用)
- 設計最高速度/260km/h
- 沿線人口/約4,000万人(平成7年国勢調査)
- 所要時間/東京まで 2時間7分
大阪まで 1時間20分

これまでの動き

- 昭和42年12月 北回り新幹線建設促進同盟会結成(昭和47年7月 北陸新幹線建設促進同盟会に名称変更)
- 昭和45年 5月 全国新幹線鉄道整備法公布
- 昭和47年 6月 基本計画決定
- 昭和48年11月 整備計画決定及び建設の指示
- 昭和49年 7月 日本鉄道建設公団富山新幹線建設準備事務所設置
- 昭和57年 3月 環境影響評価報告書案の公表(高崎～小松間372km)
- 昭和58年10月 富山、長野、金沢市内に北陸新幹線着工準備作業所開設
- 昭和60年12月 高崎・小松間の工事実施計画認可申請
- 昭和61年 3月 長野、富山及び金沢の三駅において北陸新幹線駅周辺環境整備事業着手
- 昭和62年10月 環境影響評価報告書案公表(小松～南越前68km)
- 昭和63年 8月 政府・与党申合せ(着工優先区間などを決定)
- 平成 元年 8月 高崎・軽井沢間着工(標準軌新線)
- 平成 3年 9月 軽井沢・長野間着工(標準軌新線)
- 平成 4年 4月 ルート調整に伴う環境影響調査報告書案公表(新高岡～金沢間約40km)
- 平成 4年 8月 小矢部市・金沢間着工(新幹線鉄道規格新線)
- 平成 5年10月 糸魚川市内・魚津市間着工(新幹線鉄道規格新線)
- 平成 7年 5月 北陸新幹線富山駅整備調整事業起工
- 平成 8年 3月 環境影響評価実施のためのルート公表(南越～敦賀間)
小松・南越間の工事実施計画認可申請
- 平成 8年12月 政府与党合意(新たな財源スキーム、新規着工区間など決定)
- 平成 9年 5月 全国新幹線鉄道整備法改正
- 平成 9年10月 高崎・長野間開業
- 平成10年 1月 政府・与党整備新幹線検討委員会検討結果公表(新規着工区間の優先順位決定など)
- 平成10年 3月 長野・上越間着工
- 平成10年11月 政府・与党申合せ(新規着工区間事業費抑制方針を解除)
- 平成12年12月 政府・与党申合せ(長野・富山間を12年強後にフル規格で完成をめざすことなど)

写真はイメージ写真です。

長野・富山間のフル規格整備が決定

北陸新幹線の長野・富山間のフル規格での整備が、平成十二年十二月十八日に開かれた政府・与党整備新幹線検討委員会で合意されました。合意内容は具体的には次のようなものです。

長野・富山間に関する合意内容

既にスーパー特急方式で着工されている「糸魚川・新黒部間」がフル規格に変更されるとともに、未着工区間である「上越・糸魚川間」及び「新黒部・富山間」が新たな着工区間とされました。このことで、長野・富山間がすべてフル規格により整備されることになりました。同区間の整備は、今後概ね十二年強後の完成をめざして取り組まれることとなっています。

スーパー特急方式がフル規格に変更され、完成時期が具体的な数字で表現されたことは、大きな前進であるといえます。また、完成の見通しが明らかになったことで、沿線の各地域では、駅を中心とした新たな都市開発を計画的に進めることができます。

今後の取り組み

富山以西の早期着工

このたびの検討委員会においては、富山以西の早期着工が実現することをめざして取り組んでいきます。並行在来線の第三セクター化 並行在来線(北陸本線)については、新幹線開業後にJRの経営から分離されることになっています。県では、通勤・通学など県民生活の足を確保するため、第三セクターで存続することにしていきます。今後、開業時期を視野に入れ、沿線各県と連携しながら、沿線市町村や経済界などの協力を得て、JR西日本と並行在来線のあり方を検討協議していく必要があると考えています。

北陸新幹線の効果

大きな経済効果

沿線地域の開発や振興による大きな経済波及効果が見込まれます。長野・南越前が開業した場合、七年間で総生産が約三兆円増加するものと推計されています。

格段に広がる行動圏と利便性の向上

時間短縮効果により、首都圏での滞在可能時間が大幅に増えることや冬期においても雪の影響を受けにくく、定時に目的地に到着できることなど、利便性が大幅に向上します。

優れた地球温暖化抑制効果と安全性

鉄道は、他の輸送機関に比べて省エネルギーに貢献するだけでなく、地球温暖化の原因となる二酸化炭素の排出量が少ないという特長があります。また、北陸新幹線全線が開業した場合、十キロメートル走行する自動車を毎日四〜五万台削減する程度の効果が見込まれます。さらに、事故が少なく、安全な乗り物です。

優れた収支改善効果

長野・南越前をフル規格で延伸した場合、十分な需要が見込めることから、開業後十〜二十年が経過した時点で、年間約三百〜四百五十億円の収支改善効果がもたらされます。

全線整備に向けて

環日本海時代を迎え、北陸新幹線の整備は、日本海国土軸の形成や国土の均衡ある発展に不可欠であり、また、広範囲にわたり人・物・情報等の交流を活発にし、沿線地域に飛躍的な発展をもたらす極めて効果的な国家プロジェクトです。

県では、北陸新幹線の全線整備に向けて、県議会、県内市町村をはじめ、沿線各県や経済団体と一丸となって、政府等関係機関に対し、強力な運動を展開してまいります。

●問合せ・ご意見は、
県庁新幹線交通政策課まで
☎076(444)3124