

4 Q&A

フル規格新幹線の整備にあたってはいくつかの課題もあります。整備の実現にあたっては、それらの課題を乗り越える知恵や熱意が求められます。

Q 新幹線のルートは、どのようなルートになるのか？

A

- 政府の基本計画において、奥羽新幹線は、福島市を起点に山形市付近を經由し、秋田市を終点に、羽越新幹線は、富山市を起点とし、新潟市、秋田市付近を經由し、青森市を終点とされています。具体的なルートについては、政府が調査を行った上で、最終的に決定されることとなります。

Q 新幹線が通らない地域にメリットはあるのか？

A

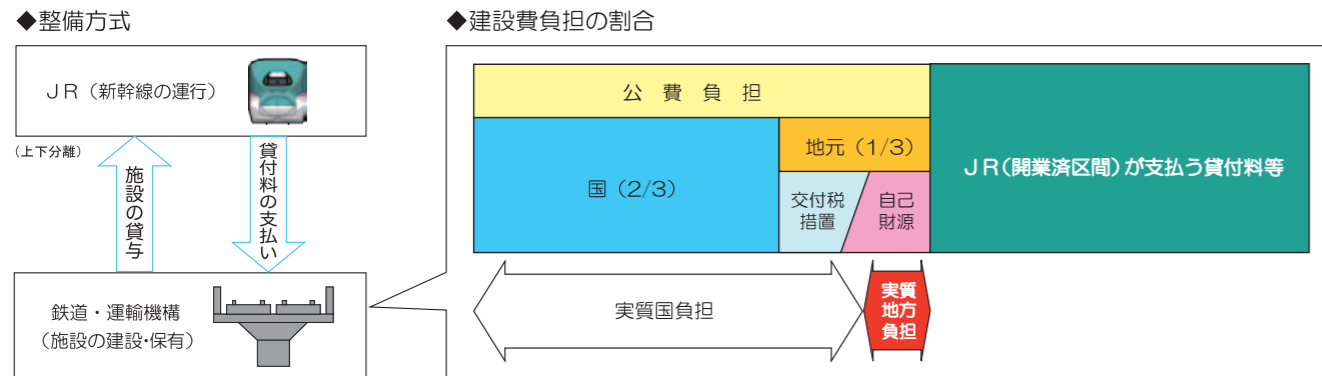
- 新幹線の整備によって県外からの来訪者を含めた交流人口が拡大するため、新幹線が停車しない地域にもその効果が波及し、観光客（交流人口）の増加や地域活性化が期待できます。また、新幹線と円滑なアクセスを確保することによって、新幹線が停車しない地域に住む人々にとっても、首都圏をはじめとした目的地までの到達時間が短縮される効果を楽しむことができます。

Q 新幹線を建設するには、莫大な事業費がかかるのではないかと？

A

- 現在の整備新幹線スキームでは、国2/3、地元1/3の費用負担となっており、更に地元負担を引き下げる交付税措置があります。地元負担割合の低い整備新幹線スキームは、地元にとって大変有利とされています。

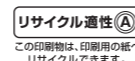
現在の整備新幹線スキーム



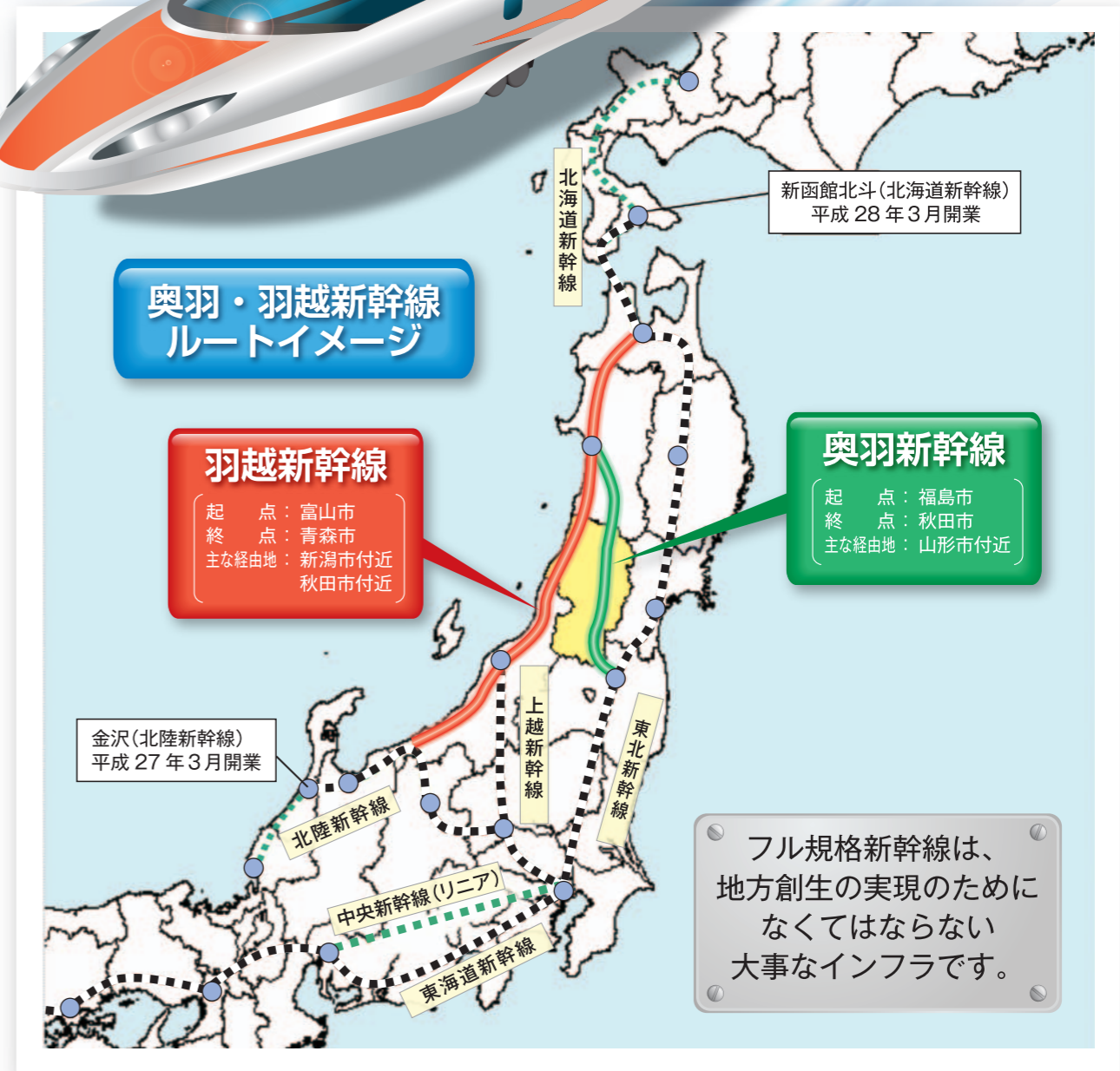
山形県企画振興部交通政策課

〒990-8570 山形市松波2丁目8番1号 TEL 023-630-2161 FAX 023-630-3082

平成28年3月発行



フル規格の 奥羽新幹線・羽越新幹線の 実現に向けて



山形県

1 今こそ求められるフル規格新幹線

(1) 震災で再認識された「日本海国土軸」の重要性

- 平成23年3月11日に発生した東日本大震災は、鉄道施設にも、あわせて25事業者、85路線が被災するなど、甚大な被害を及ぼしましたが、こうした中で、被害の少なかった日本海側の幹線鉄道は、太平洋側の幹線鉄道に代わり、東北地域と首都圏や西日本との旅客移動、物流を担うリダンダンシー（代替）機能を発揮しました。
- これを機に、日本海国土軸の形成など改めてバランスの取れた社会資本整備の重要性が再認識され、なかでも、定時性、速達性、大量輸送性に優れたフル規格新幹線は我が国における高速交通ネットワークの基軸となるものと期待されています。

(2) 地域の地方創生を担うフル規格新幹線

- 現在、日本では、人口が急速に減少する中で、東京圏への過度な集中を是正し、産業や人材を地方に分散することなどにより、地方が活力を取り戻していくことが重要な課題となっています。
- そうした中で、フル規格新幹線は、全国との交流を促進し、地方の自立的発展を支えるなど、地方創生の実現のためになくてはならない社会基盤となるものです。

2 奥羽新幹線、羽越新幹線 ~我が県を通るフル規格新幹線計画~

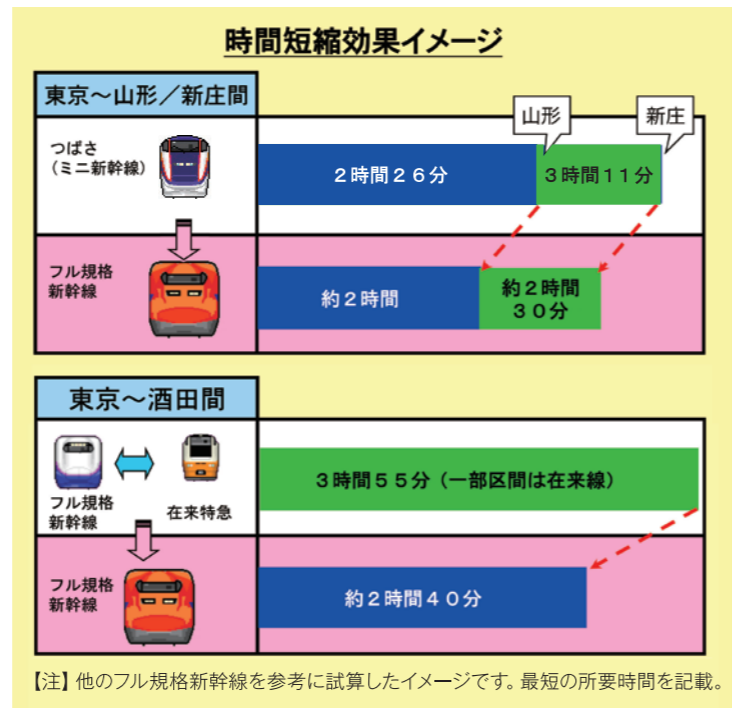
(1) 奥羽新幹線、羽越新幹線とは

- 我が県には、政府が定めたフル規格の新幹線構想があります。奥羽新幹線（福島市～秋田市間）、羽越新幹線（富山市～青森市間）は、その形成が国土の総合的な発展に資するものとして、昭和48年に政府の基本計画に位置づけられているフル規格の新幹線構想です。

フル規格新幹線ができると東京がこんなに近くなるんだよ！

※「フル規格新幹線」とは、その主たる区間を200キロ/時以上で走り、踏切を設けない高架・立体交差や直線的なルートによる新幹線であり、スピードアップや高い安全性・安定輸送が期待されますが、両新幹線ともに、残念ながら現在まで進捗がない路線です。

※現在の山形新幹線は、在来線区間の線路や車両を改良したもので、福島～新庄間の在来線区間での最高速度が130キロ/時であるなど速度や安定性に制限があります。これらはフル規格新幹線と区別して、「ミニ新幹線」「新在直行特急」などと呼ばれます。



(2) フル規格新幹線によって見込まれる効果

- 移動に係る利便性向上
 - 奥羽新幹線、羽越新幹線の整備により、東京をはじめ、沿線地域との時間距離が短縮され、滞在時間も拡大します。
- 交流人口の拡大
 - 地域間の時間距離の短縮等により、観光などによる地域間における交流人口の拡大が期待できます。
 - さらに、地域間における新たな企業連携の創出や、沿線地域のイメージや認知度の向上を契機としたブランド力向上、新たな都市圏、商圏の創出など、交流人口の拡大による地域の様々な分野での活性化が期待されます。
- 安全・安定輸送
 - フル規格新幹線は、踏切を設けない高架や立体交差構造であることから、多くの乗客を安全かつ安定的に運べる交通機関です。
 - 国土交通省によれば、フル規格新幹線は東海道新幹線の開業（昭和39年）以来、乗客の死亡事故は0とされています。
 - また、雪害対策設備の整備により、雪による輸送障害にも強く、定時性に優れています。

フル規格新幹線ができると事故も運休も減るんだよ！

3 奥羽新幹線、羽越新幹線の整備に向けて

期待される昭和48年組の整備

- 次の図に示すとおり、平成24年の北海道新幹線（新函館～札幌間）などの着工により、奥羽・羽越新幹線より前に政府の基本計画に位置づけられた路線は、ほぼ完成に目処がついてきました。
- 奥羽・羽越新幹線と同じく昭和48年に位置づけられた路線においても、中央新幹線（リニア）が平成26年より着工されているほか、次の整備を目指した取り組みが開始されています。

全国各地で「次」を目指した取り組みが始まっているよ！この動きに遅れてはダメ！

昭和47年に基本計画に位置づけられた新幹線の路線

路線	区間	開業予定
東北新幹線	盛岡～青森	H22年12月開業
北海道新幹線	青森～新函館	H28年3月開業予定
	新函館～札幌	H42年度ごろ開業予定
北陸新幹線	長野～金沢	H27年3月開業
	金沢～敦賀	H34年度ごろ開業予定
九州新幹線	敦賀～大阪	ルート検討中
	博多～鹿児島	H23年3月開業
	武雄温泉～長崎	H34年度から可能な限り前倒して開業予定

※未着工の区間も一部あります。

昭和48年に基本計画に位置づけられた新幹線の路線

路線	区間	開業予定
奥羽新幹線	福島～秋田	
羽越新幹線	富山～青森	
北海道南回り新幹線	長万部～札幌	
北陸・中京新幹線	敦賀～名古屋	
山陰新幹線	大阪～下関	
中国横断新幹線	岡山～松江	
四国新幹線	大阪～大分	
四国横断新幹線	岡山～高知	
東九州新幹線	福岡～鹿児島	
九州横断新幹線	大分～熊本	
中央新幹線（リニア）	東京～名古屋	H39年開業予定
	名古屋～大阪	