

北陸新幹線 早期全線開業 プロジェクトレポート



《vol.8》

日本海国土軸を形成し、分散型の国づくりや国土強靱化に資する北陸新幹線は、大阪までつながってこそ最大の効果を発揮します。

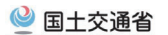
本レポートでは、北陸新幹線の整備効果や必要性を知っていただき、早期全線開業の実現を応援いただけるよう、様々な情報を随時発信していきます。

敦賀・新大阪間の新規着工に要する経費が事項要求されました

8月7日、与党敦賀・新大阪間整備委員会の第18回会合において、国土交通省等から詳細な駅位置・ルート案や令和7年度中の着工に向けたスケジュールが示されました。

また、8月28日には、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームが決議を行い、これを受けて国土交通省は、令和7年度予算概算要求において新規着工に要する経費について事項要求を行いました。また、国土交通大臣は、丁寧かつ着実に取組みを進めていくことを表明しました。

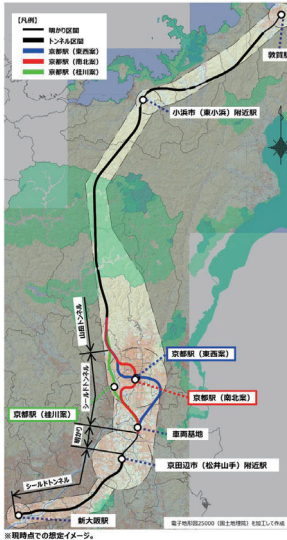
北陸新幹線に係る令和7年度予算概算要求について



令和7年度予算概算要求額：80,372百万円 / 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の新規着工に要する経費について事項要求等

○ 我が国の基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線について、着実に整備を進めるとともに、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の新規着工に要する経費について、事項要求を行う。

詳細な駅位置・ルート案



着工に向けたスケジュール(最短の場合)



北陸新幹線事業推進調査
施工上の課題を解決するため、従来、工事実施計画の認可後に行っていた調査も含め、用地確保に向けた調査、発注の処理に向けた検討、駅の工法の検討に必要な調査等を先行的・集中的に行う。

事業費・工期等

	京都駅(東西案)	京都駅(南北案)	京都駅(桂川案)
総延長	約146km	約144km	約139km
停車場等	東小浜(地上) 京都(地下) 松井山手(地下)	新大阪(地下) 車庫基地1箇所	
新大塚駅工期	概ね28年程度	概ね25年程度	概ね26年程度
概算事業費(※1) (令和5年4月価格)	概ね3.7兆程度	概ね3.9兆程度	概ね3.4兆程度
将来の物価上昇を 見込んだ場合の 概算事業費(※2)	概ね5.3兆程度	概ね5.2兆程度	概ね4.8兆程度

※1 平成28年度当時は2.1兆円。その後の物価上昇、検討の深度化等により再算定。
※2 R5.4時点の価格で算定された概算事業費について、近年の物価上昇率を踏まえ、今後2%上昇すると仮定。

出典：第7回 北陸新幹線事業推進調査に関する連絡会議資料（抜粋）

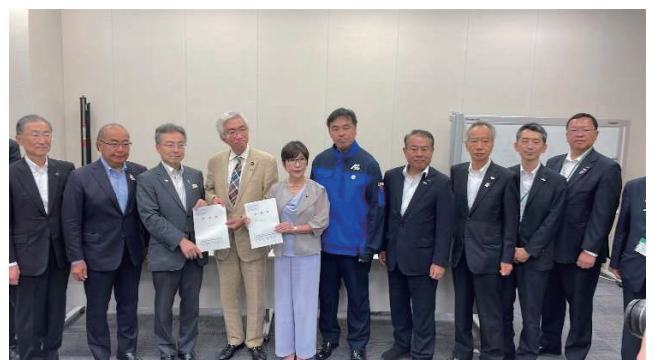
概算要求に向けて合同中央要請を実施しました！

8月の概算要求に先立ち、7月25日、北陸新幹線建設促進同盟会等関係5団体※で、改めて政府・与党に対して要請を実施しました。一日も早い認可・着工の実現に向けて、駅位置・詳細ルートの早期の確定・公表、着工5条件の早期解決、地方負担の軽減、必要な予算の確保などを要望しました。また、7月22日の東海道新幹線の不通を踏まえて、国土強靱化の観点からも、一日も早い全線開業を強く求めました。

※北陸新幹線建設促進同盟会、北陸新幹線建設促進沿線府県議会協議会、北陸経済連合会、関西経済連合会、関西広域連合



総務大臣への要請



西田整備委員会委員長等への要請

整備促進シンポジウム in 関西2024を開催しました！

9月17日、「北陸新幹線整備促進シンポジウム in 関西2024」を大阪市内で開催しました。

〔主催：関西経済連合会、関西広域連合、京都府、大阪府
共催：北陸新幹線建設促進同盟会、北陸新幹線早期全線開業実現大阪協議会〕

トークセッションでは、関西経済連合会の蔭山リニア・北陸新幹線専門委員長等3名が登壇し、**全線開業の意義や、敦賀開業がもたらす経済効果の持続・拡大**などについて活発な意見交換が行われました。シンポジウムには、**オンライン視聴を含め約420名**が参加しました。



シンポジウムの様子

同盟会による広報活動のお知らせ

北陸新幹線建設促進同盟会では、関西や北陸の経済界など関係団体と連携・協力し、早期全線整備に向けた活動を進めています。

- 「万博鉄道まつり2024 with 観光EXPO」にブースを出展します！
日付 11月30日(土)、12月1日(日)
場所 日本万国博覧会記念公園 「東の広場」他
内容 北陸新幹線早期全線開業実現大阪協議会と共同でPRブースを出展。
プラレールの展示も実施します！

※今後変更になる可能性がありますのでご了承ください。



コラム連載企画② 環境に配慮している新幹線建設

北陸新幹線の建設主体は鉄道・運輸機構(JR TT)だ。地元で鉄道建設所などを設置し協議を進めながら丁寧に工事を行っている。その一例が**深山トンネル(福井県敦賀市)**の施工だ。

当初のルートでは、ラムサール条約登録の中池見湿原より下をトンネルで抜ける予定であったが、地元から中池見湿原の環境破壊を心配する声があがった。そこでJR TTは、**湿原より高くできるだけ遠ざけた位置にルート**を移したり、**地下水をトンネル内に引き込まない構造に工事計画を変更**したりすることにより、**中池見湿原の環境維持に努める**こととなった。

ただ、このエリア、北陸自動車道、国道8号、北陸本線など、新幹線と交差する構造物が非常に多い。そのため、新北陸トンネルを超えた新幹線は、高い位置で北陸自動車道を乗り越え、深山トンネル通過後、国道8号を跨ぎ敦賀駅へと入る。敦賀駅まで高い高架橋が続く背景には、**中池見湿原の環境への配慮**も一因としてあるのだ。



▲中池見湿原の脇に建設された深山トンネル

「新幹線EX」 「旅と鉄道」 編集長(イカロス出版) 上野弘介

北陸新幹線建設促進同盟会

事務局 福井県未来創造部
新幹線・交通まちづくり局 新幹線建設推進課
〒910-8580 福井市大手3丁目17番1号
TEL:0776-20-0298(直通)

○大阪府 ○京都府 ○福井県 ○石川県 ○富山県
○新潟県 ○長野県 ○群馬県 ○埼玉県 ○東京都



同盟会HP



X



Instagram



Facebook

画像提供：イカロス出版株式会社