

## 第2章 新幹線事業の現状と課題

### 2 - 1 新幹線事業の概要

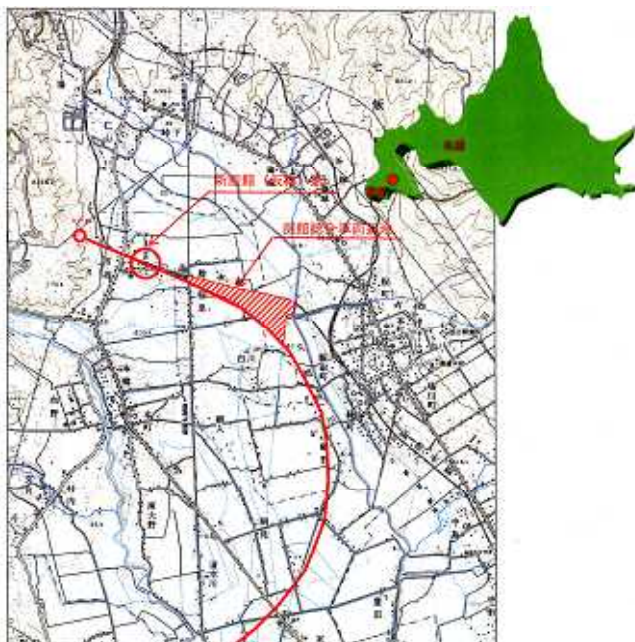
#### (1) 北海道新幹線の概要

北海道新幹線は新青森駅と札幌駅間を結ぶ延長約360kmの路線であり、このうち平成17年4月に認可された新青森・新函館間の約149kmが平成27年度末までに開業する予定です。

北海道内においては木古内駅周辺から新駅（現在の渡島大野駅付近）までの約38kmが新幹線規格で新設され、木古内駅及び新函館（仮称）駅の2駅が設置されます。

本町の行政区域内では、飯田町から鶴野にかけて新幹線の線路が建設され、飯田町地区には函館総合車両基地が建設されます。

現在、国土交通省から認可を受けているのは北海道新幹線工事実施計画その1であり、施工内容は測量、用地買収、土木工事等が該当し、平成20年2月に発注された函館総合車両基地路盤工事がこれにあたりますが、新駅駅舎や車両基地内の施設建設、軌道施設などの設計施工は、その2の認可後となるため詳細は未定であります。



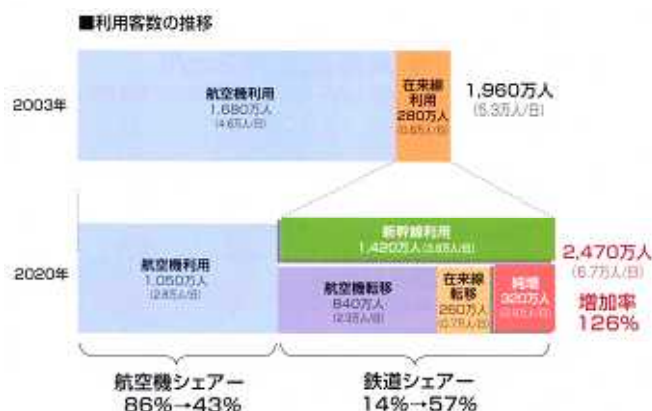
#### 【想定される建設スケジュール】

平成17年4月	工事認可
平成17年5月	工事着工
平成20年2月	車両基地路盤工事着工
平成22年以降	本線工事
平成24年3月	車両基地路盤工事終了
平成24年頃	車両基地建物・設備工事
平成27年頃	検査・試験開始
平成27年度末	新駅開業

#### (2) 北海道新幹線の様々な効果

##### 利用客数の増加

北海道新幹線の札幌までの延伸・開業により、北海道・本州間の鉄道利用客は年間約280万人から約5倍の1,420万人



0万人になると予想されています。

航空機から鉄道に転換するだけでなく、約320万人の新規利用者の増加が見込まれており、需要の掘り起こしが大きく期待されています。(北海道経済連合会試算)

**経済波及効果**



北海道新幹線は、建設工事による直接的な需要に加え観光やビジネス面で大きな影響をもたらすものと考えられます。

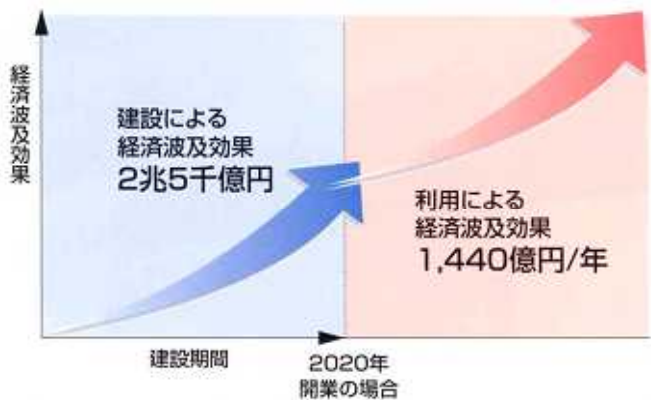
北海道経済連合会では経済波及効果を試算していますが、先に述べた新規利用者320万人の消費支出から推定される北海道内の生産額は1,440億円とも

言われており、これだけの金額が北海道内の卸売業・運輸業・農林水産業等へ波及をもたらすこととなります。これは就業者の就業機会に換算すると約1万2千人相当になります。

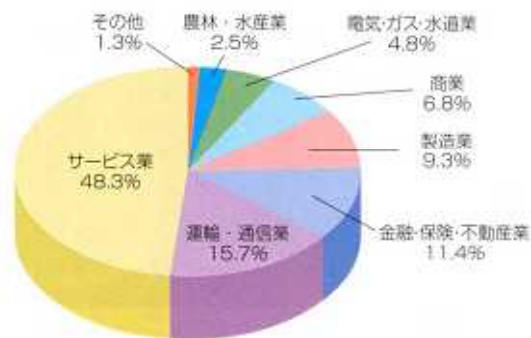
また、北海道内の建設期間中の経済波及効果は約2兆5千億円と想定され、北海道新幹線の建設は、先程の生産額と合わせると、文字通り北海道の起爆剤と言えるほどの影響を与えると考えられます。

次に経済波及効果における産業別構成を見ると、特に宿泊業や娯楽業といったサービス業に効果が大きく、次に運輸・通信業となっています。

また、数字は小さいもののその他の業種にも一定の経済波及効果は認められていることから、幅広い業種が恩恵を受けると考えられます。



■北海道新幹線運営に伴う経済波及効果(生産額)の産業別構成



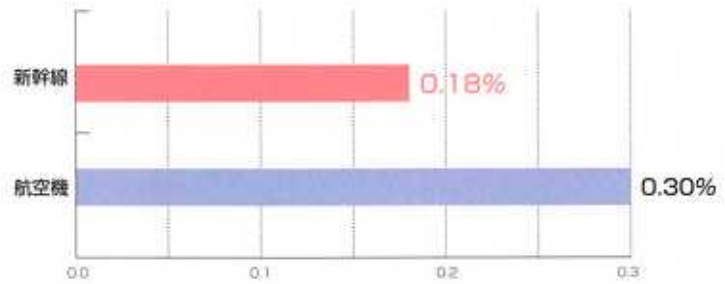
## 安全性等

鉄道は、本来より定時性の非常に高い輸送機関であり、特に冬期間では他の輸送手段と比較してメリットが大きくなっています。これは積雪が多い北海道においては非常に有利であり、以前より長距離都市間移動の主力となっています。

特に新幹線は東北・上越新幹線が証明しているように、雪害に強く運休や遅延も少なく、非常に利用しやすい輸送機関と言えます。

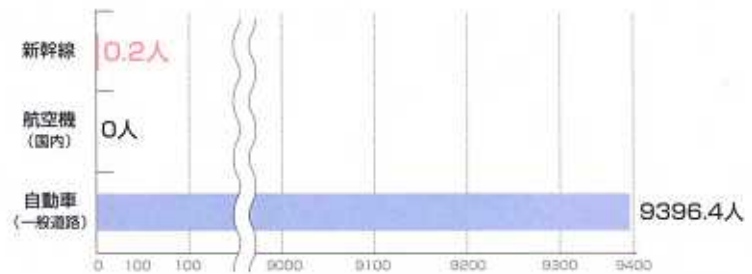
また、事故等についても鉄道事故の発生は非常に低く、更に新幹線においては道路と交差する踏切が一切無く、線路内にも人が立ち入れない構造のため、安全性に関しても非常に高い輸送機関とも言えます。

■鉄道及び航空交通に係る運休(欠航)率



■事故死亡者数(過去5年間の平均)

(単位:人/年)



※出典/政府・与党整備新幹線検討委員会ワーキンググループ資料

## 移動時間の短縮

新幹線は、高速性の高い乗り物で北海道新幹線の開業により、都市間の所要時間は飛躍的に短縮されることとなります。

現在、函館・東京間の鉄道路線のうち、新幹線が開業しているのは東京・八戸間までであり、平成22年度完成予定の東北新幹線八戸・新青森間、そして平成27年度完成予定の北海道新幹線新青森・新函館間が建設中です。

新青森・新函館間の開通により、函館と東京間が新幹線で結ばれることになり、現函館駅・新函館(仮称)駅間の乗継時間を含めた函館・東京間の所要時間は、現在の約6時間から約4時間10分へと2時間近く短縮されます。函館から青森までの所要時間は約1時間50分から約1時間になります。(鉄道建設・運輸施設整備支援機構試算)

参考までに札幌まで開業した場合の新函館から札幌間の所要時間は、約50分と札幌までの時間的距離は大幅に短縮されます。(JR北海道試算)

これらは現在の新幹線の営業最高速度などから予想されている時間であり、将来更なる高速走行が目標とされていることから、所要時間はいっそう短縮されると思われます。

北海道商工会議所連合会では、最高速度360km/hで走行する新幹線車両を導入した場合の所要時間を試算しており、その場合、札幌・東京間の所要時間は、4時間を切り3時間57分となっています。新函館からは、新青森まで34分、盛岡まで1時間13分、仙台まで1時間50分、東京までは3時間12分で走行可能な試算となっております。



### (3) 総合車両基地の概要について

新幹線総合車両基地は、安全・正確で快適な新幹線輸送を提供するため車両の全般検査を含めたすべての検査、車両改造、開発試験及び運行中の技術支援などを行う施設です。

七飯町飯田町・北斗市稲里地区に建設される函館総合車両基地は、北海道新幹線における唯一の総合車両基地であり、新青森・札幌間においてJR北海道が管理する新幹線車両全ての検査作業を行う重要な施設です。

#### 新幹線総合車両基地の役割

- ・ 車両の開発、設計、新車の搬入・組立て
- ・ 車両の試験運転、車両技術支援システム
- ・ 車両の検査、車体の洗浄、車内清掃

検査の種類	期日・距離	検査内容
仕業検査	2日以内	オイル等消耗品の補充・取替やパンタグラフ・ブレーキ等の状態や作用を外部から検査
交番検査	30日/3万km以内	パンタグラフやブレーキ及び各種電気機器の状態、作用、機能について在姿状態で検査
台車検査	18ヶ月/60万km以内	モーター、歯車、車輪、ブレーキ等の主要部品について検査
全般検査	36ヶ月/120万km以内	各種部品を取り外して解体し、細部まで検査を行い、新車のような状態にする。

〔新幹線車両基地の検査イメージ図〕



車両基地内参考写真「東日本旅客鉄道(株)仙台支社新幹線総合車両センター」

宮城県利府町



仕業・交番検査庫



仕業交番検査庫



台車工場



車体工場

函館総合車両基地について

函館総合車両基地の全体計画は約36haという広大な面積を持ち、札幌までの開通を見据えた工場設備を有する施設です。この車両基地には他工場と同様に各検査庫、変電所、汚水処理場、じん芥処理場、洪水調整池、事務室等の施設建設が予定されています。

町は今後基地建設に伴い、周辺の道路や上下水道などのインフラ整備を行います。しかし、現時点では新駅までしか認可されていなく、数年後に施設が建設される段階において札幌までの延伸が決定されていない場合は、暫定的な施設建設となることが予想されることから、この車両基地がフル規格で建設され、多数の従業員が就業できる施設となるには、早期に札幌延伸への着工が決定している必要があります。

函館総合車両基地面積

函館総合車両基地面積	356,419 m <sup>2</sup>	
うち七飯町面積	269,021 m <sup>2</sup>	全体の内の75.5%
うち北斗市面積	87,398 m <sup>2</sup>	全体の内の24.5%

## 函館総合車両基地路盤工事の概要

【工 期】 平成20年2月22日～平成24年3月15日

【工事場所】 北斗市稲里・七飯町字飯田町地内（新駅から新幹線本線、JR函館本線、新川排水路に囲まれた扇形の地形）

【発注者】 独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

【施工業者】 鹿島・荒井・中山特定建設工事共同企業体

【工事内容】 約2mの盛土を行い、敷地全体が軟弱地盤であることからプレロードにより圧密沈下を促進させた後、排水設備、路盤工、舗装工を行います。本体盛土の前に試験盛土を実施し、軟弱地盤に対する最適な対策工を選定します。

【場内搬入土量】 購入土 278,000 m<sup>3</sup>、山 砂 99,900 m<sup>3</sup>、砕 石 94,300 m<sup>3</sup>  
合 計 500,000 m<sup>3</sup>（概数）

【工事行程】 平成20年度 工事用進入路造成、試験盛土、一部土工  
平成21年度 土工  
平成22年度 土工、排水設備、構内舗装工  
平成23年度 土工、排水設備、構内舗装工

### 【工事概略数量】

工 種		単位	数量
土工	切土工	土砂掘削	m <sup>3</sup> 123,000
	盛土工	発生土盛土	m <sup>3</sup> 36,000
		安定処理	m <sup>3</sup> 122,000
		購入土盛土	m <sup>3</sup> 278,000
		プレロード	m <sup>3</sup> 438,000
	植生工	植生工	m <sup>2</sup> 5,900
	補強土盛土	補強盛土	m <sup>3</sup> 1,320
	置換工	置換え	m <sup>3</sup> 38,000
		サンドマット工	m <sup>2</sup> 19,000
砕石路盤工	砕石路盤	m <sup>3</sup> 26,000	
排水設備	幹線排水工	調整池	m <sup>3</sup> 25,000
		張りブロック	m <sup>2</sup> 7,600
		管渠工	m 3,150
		マンホール工	基 44
構内舗装工	基地進入路工	式	1
	構内舗装工	舗装	m <sup>2</sup> 52,000
コンクリート橋	PC桁製作・架設	式	1
	橋台工	m <sup>3</sup>	1
	基礎工	本	1
構造物撤去工	構造物取り壊し工	式	1
	道路施設工撤去工	式	1
仮設工	工事用進入路工	式	1
	仮棧橋工	式	1
	電力設備工	式	1

## 2 - 2 新幹線事業の課題

### (1) 北海道新幹線の札幌延伸について

#### 計画内容

北海道新幹線の札幌までの延伸は北海道民の悲願であり、国土の高速交通体系の骨格を形成する上で極めて重要であり、欠かすことのできない社会資本です。また、高い輸送能力、定時性、安全性、少ない環境負荷など数多くの優れた特性があることから、首都圏はもとより、東北・北関東との文化・経済交流の促進や新産業の創出等、本道の様々な産業分野へ大きな経済波及効果をもたらし、北海道の活性化に極めて大きな役割を果たすものです。

さらに、札幌駅・新駅間が約50分で結ばれ（JR北海道試算）この区間のビジネス利用者等は、日帰りはもとより、新幹線の開業により通勤可能な地域となります。

#### 課題

一方、札幌・函館間の移動が活発になることにより、道南地域の消費や経済活動が札幌圏に吸い取られてしまう、いわゆるストロー現象が生じる可能性があり、今のうちから地域の力を蓄え、魅力ある地域づくりを目指す必要があります。

#### 計画の実行方向

平成19年度より政府・与党において、整備新幹線の未着工三区間着手へ向け財源スキームの見直しを行っていますが、新たに約2兆円の財源が必要であり、引き続きその財源確保に向けた協議が行われております。本町は町議会、七飯町北海道新幹線建設促進期成会とともに新駅までの早期開業と札幌延伸の実現のために、政府・与党に対し強く要望活動を実施してきており、平成20年12月に開催された政府・与党ワーキンググループでは、新規着工区間として、札幌・長万部間（整備方式は要検討）を平成21

## 「札幌」から「東京」が3時間57分。

#### 北海道新幹線のルート

8つの駅（うち北海道内7つ）が設置される予定です。  
函館本線と平行したルートとなります。

#### 東京がより近くに

札幌・東京間が3時間57分で結ばれます。

#### 北海道新幹線 最高速度360km/h

現行の「のぞみタイプ」（500系）よりも速い新型車両の走行が可能です。

#### 東北が身近に

北海道と東北の往來が、飛躍的に便利になります。

札幌・新青森が1時間19分、札幌・仙台が2時間35分で結ばれます。

#### 北海道新幹線建設計画

区間：青森市～札幌市

延長：約380km

建設費：1兆5,470億円（平成15年度国土交通省試算）

建設主体：鉄道建設・運輸施設整備支援機構





年末までに認可するよう方向が示され、所要の予算も計上される運びとなりました。新函館・札幌間の全線認可、早期完成に向け引き続き要望活動を実施します。

#### 整備新幹線未着工3区間

北海道新幹線	新函館・札幌間 約211km
北陸新幹線	金沢・敦賀間 約117km
九州新幹線	諫早・長崎間 約21km

## (2) 新駅からの列車による移動方法

### 計画内容

新駅が設置される現渡島大野駅は、現函館駅と鉄路で約18kmあり、新幹線利用客は新幹線駅から目的地へ他の交通機関での移動が必要になります。目的地への移動手段として自動車やバス、列車によるスムーズな移動が重要となりますが、この項目では、列車による移動を記述します。

ただし現在、新駅駅舎の設計は建設認可前のため、新幹線車両と在来線の特急や連結列車がどのような乗り継ぎ方法になるかは未定です。

### 課題

新駅開業後は、新駅から現函館駅方向へ直通シャトル便の列車運行が期待されているところであり、現在七飯駅や大中山駅を利用している通勤通学等の利用に不便が生じることがないように列車数を確保しなければなりません。

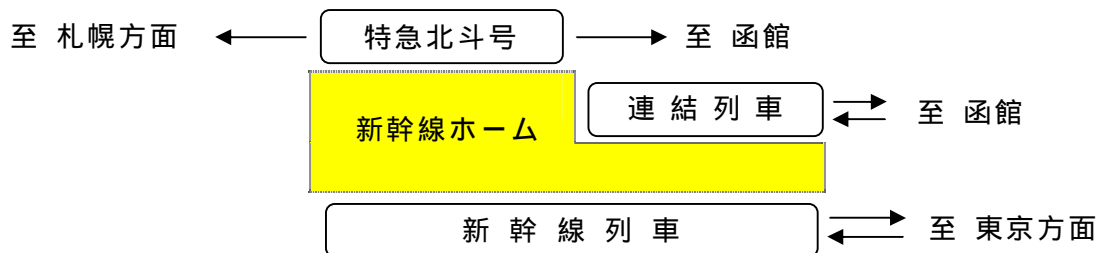
### 計画の実行方向

新駅からJR函館本線への乗り継ぎについては、利用客に便利な方法が望まれます。参考事例として、新八代方式と呼ばれておりますが、九州新幹線の新八代駅では特急リレーつばめ号と新幹線が同一ホームにて乗換えが可能であり、階段やエスカレーターによる移動がなく、列車を降りて向かい側のホームへわずか10mほど歩けば乗換えが可能です。

今後、鉄道建設・運輸施設整備支援機構とJR北海道が中心となり駅舎の設計が協議されますが、新駅においても新幹線の乗降客が同一ホーム内において、札幌方面へ向かう特急北斗号と函館方面に向かう連結列車に乗り換えできることが望まれます。



新駅乗換えイメージ（新駅が始発・終着駅の場合）



（参考）九州新幹線新八代駅ホームの例



### （３）並行在来線の扱い

#### 計画内容

新幹線が開業することにより、従来利用されてきた在来線の運行がＪＲの経営から分離されることとなります。

北海道新幹線の札幌までの工事実施計画の認可に必要な事項として、新幹線路線と並行する在来線は、新幹線開業時にＪＲの経営から分離することに町は同意する必要があります。

平成２７年度末の新駅開業においては、江差線が並行在来線の対象区間であり、町内を通過している函館本線の列車運行に影響はありませんが、将来札幌まで新幹線が開業した段階で函館～札幌間（函館本線）は基本的にＪＲ北海道の経営から分離されます。住民の公共交通を確保するために、函館本線の鉄路を利用した第３セクターによる運営やバス転換による交通の確保が検討されます。

#### １．並行在来線に関する申合わせ事項

《平成２年１２月２４日 政府与党申合わせより抜粋》

##### 三、並行在来線

建設着工する区間の並行在来線は、開業時にＪＲの経営から分離することを認可前に確認すること。

- 四、並行在来線については、以下のとおりとする。
- (一) 建設着工する区間の並行在来線については、従来どおり開業時に J R の経営から分離することとする。
  - (二) 具体的な J R からの経営分離区間については、当該区間に関する工事実施計画の認可前に、沿線地方公共団体及び J R の同意を得て確定する。

## 2. 札幌延伸に係る並行在来線の取扱い

札幌延伸が決定される前に、並行在来線の経営分離区間について北海道と J R 北海道が協議を進めます。函館本線は、函館～小樽～札幌間が並行在来線の扱いと考えられますが、札幌都市圏輸送については、J R 北海道が引き続き運営することも考えられています。経営分離となる並行在来線地域の公共交通機関の確保については、北海道が中心となり、認可着工後に関係市町村と道で構成する並行在来線協議会を設置し、協議、検討を行って方向性を決定することになります。また、函館本線には J R 貨物の貨物列車が走行していることも考慮されます。

### 課 題

道外の並行在来線は、地元自治体が出資する第三セクターが鉄道会社を運営しています。県が J R から線路や土地など資産を購入して第三セクターに格安で貸与したり、J R が職員を派遣して協力するなど第三セクターの経営に配慮した運営形態ですが、どこも累積赤字を抱え支援する自治体財政の負担が重くなっています。一方、九州新幹線長崎ルートは、J R 九州が並行在来線を引き続き運営することが決まっています。

赤字の原因としては、それまで収益源となっていた特急列車が廃止され、ローカル輸送が中心となり収益が悪化すること、また、運賃が独立した体系となり多くの場合は値上げを伴い、割高になることにより利用客の減少を招くことです。

### 整備新幹線により並行在来線区間として転換した第三セクター

第三セクター事業者名	区 間
青い森鉄道	東北新幹線八戸延伸部に並行する東北本線のうち青森県内の目時駅(青森県三戸郡三戸町)～八戸駅間 25.9km
I G Rいわて銀河鉄道	東北新幹線八戸延伸部に並行する東北本線のうち岩手県内の盛岡駅～目時駅間 82.0km
しなの鉄道	北陸新幹線(長野新幹線)に並行する信越本線の軽井沢駅～篠ノ井駅間 65.1km
肥薩おれんじ鉄道	九州新幹線に並行する鹿児島本線の八代駅～川内駅間 116.9km

## 計画の実行方向

北海道新幹線の開業効果を最大限生かすために、札幌延伸が必要であり北海道が一丸となって要望活動を展開しています。新駅より以北の工事实施計画認可が下りる前提において北海道、ＪＲ北海道、沿線市町村の並行在来線の経営分離に係る同意が必要であり、町として経営分離に対して同意するべきものと考えています。

平成２７年度末の新駅開業時に、江差線の五稜郭・木古内間が並行在来線の扱いとなり、ＪＲ北海道から経営分離されることが決定されています。現在、北海道、函館市、北斗市、木古内町において北海道道南地域並行在来線対策協議会を設置しており、平成２０年度に利用者数や利用目的を調べ、第三セクターが鉄道会社を運営して鉄道を維持した場合と、バス転換した場合について、それぞれ開業後３０年間の需要や収入の予備調査を行うことになっています。新駅開業の３～４年前には方向性が出されることであり、札幌延伸に伴う函館本線の経営分離の方法に大きな影響があると予想されます。

## 2 - 3 参考事例

### ( 1 ) 新幹線駅の事例

#### 新青森駅

##### 位置

青森県青森市。中心市街地にある青森駅から約 4 km の距離に位置します。

##### 概要

建設中の東北新幹線八戸～新青森間に設置される駅で、既存の奥羽本線新青森駅と連絡する高架駅です。東北新幹線新青森は、平成 22 年度末に開業予定です。

##### コンセプト

青森市は、都市機能を中心部に集約させたコンパクトシティの形成を提唱しており、今回の新青森駅周辺の整備については、新青森駅をあくまでも交通結節点ととらえ、必要以上の整備は行わない方針です。市街地はあくまでも青森駅を中心とした既存市街地であり、新青森駅付近は、空港のイメージで乗降客に必要な最低限な機能のみとし、規制をかけて必要以上の開発は抑制するとしています。

##### 開業後のメリット

開業対策について、新青森駅開業時と新函館（仮称）駅開業時の 2 期に分けた計画期間を設定し、新青森駅の開業により観光面の他、地場産品の販路拡大や市民生活の質的向上などの波及効果を見込んでいます。

##### 開業後のデメリット

支店経済の衰退、商品購買力の流出などの新幹線開業によるマイナス効果を想定していますが、新青森駅の位置づけなど開発計画方針も含め明確なビジョンの下で様々な施策を検討しており、デメリットを最小限にする努力が行われています。



新青森駅周辺整備事業概要図



## 七戸（仮称）駅

### 位置

青森県上北郡七戸町。東京と東北を結ぶ一般国道4号に近接し、「道の駅しちのへ」にも隣接します。中心市街地から約2.5kmの距離に位置します。

### 概要

建設中の東北新幹線八戸～新青森間に設置される駅で、橋上駅舎を有する新幹線単独の地上駅です。東北新幹線新青森開業の平成22年度末に開業予定です。

### コンセプト

当時陸上トンネルとしては世界一の延長であった八甲田トンネル（延長26,455m、平成17年2月27日貫通）至近に位置し、東北と東京を結ぶ幹線道路である一般国道4号に隣接しています。

国道に隣接していることから、七戸町では道の駅と温泉施設を含めた駅周辺整備計画を策定しており、21.9haの土地区画整理事業、50haのまちづくり交付金事業を実施します。これにより地区の北部に隣接している既存の工業団地をも一体化することになり、様々な機能が新幹線新駅周辺に集約されることとなります。

### 開業後のメリット

新幹線駅としては、観光地である十和田湖方面へも近く、十和田湖や下北半島、むつ小川原開発地域への玄関口として、上北・十和田・下北地域の観光振興及び地域産業の発展が期待されています。

現在鉄道駅が存在しないため、新幹線新駅建設による波及効果は非常に大きいと考えられます。東京便で11～14往復の停車本数が想定されており、七戸（仮称）駅の乗降客数は当初で1,100人/日、八戸駅開業後は3,000人/日に修正されています。

### 開業後のデメリット

現在鉄道駅が存在しないことから、新幹線新駅設置のメリットが非常に大きく、デメリットは想定されていません。



新幹線七戸（仮称）駅及び保守基地周辺計画図

## 八戸駅

### 位置

青森県八戸市。中心市街地にある本八戸駅から約5kmの距離に位置します。

### 概要

東北新幹線盛岡～八戸間に設置された駅で、既存の在来線と連絡する橋上駅です。

東北新幹線八戸開業の平成14年12月に開業しました。新幹線と在来線の乗降客数は約1万人/日、延床面積は新幹線駅舎約1,900㎡、在来線駅舎約1,800㎡となっています。

### コンセプト

顧客満足、社会との共生、優れたサービスをコンセプトに設置されました。

八戸市では、八戸駅周辺整備事業として東西を結ぶ自由通路や在来線駅舎のグレードアップなど、市が費用負担し駅部整備を実施しました。これにより新幹線と在来線の高低差による自由通路部分の段差の解消など利便性が相当向上しています。

また、駅舎整備にあたっては八戸商工会議所が中心となって寄付金を集め、八戸駅舎等周辺整備基金による4億円強の寄付を行っており、民間事業者による協力体制は非常に大きかったと言えます。

駅直結で観光案内所、飲食店、観光物産店のほか市の出張所などが入居する複合施設「ユートリー」があり、地域の住民にも便利な施設となっています。

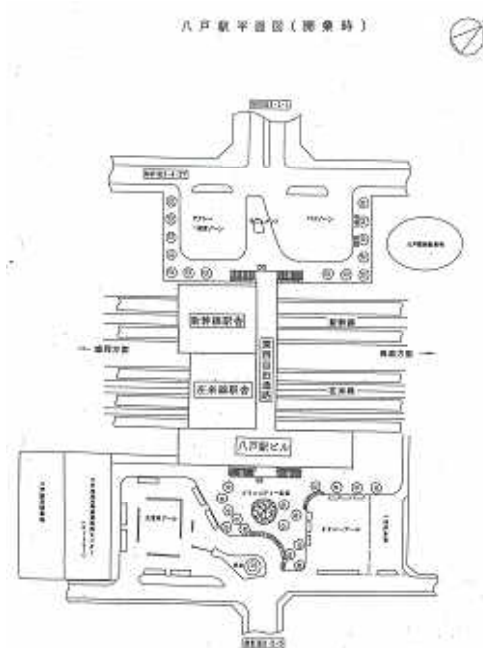
駅正面の反対側にあたる駅西側では、平成9年度より総事業費240億円、96.75haの土地区画整理事業が実施されています。

### 開業後のメリット

開業当初は大きな経済波及効果があり、利用者数で約2倍以上、観光タクシーや観光貸切バスも飛躍的に売り上げを伸ばし、全体での経済効果は約182億円と推定されています。

### 開業後のデメリット

開業2年目以降はその反動から数値は開業前に近づきつつありますが、本来八戸市への入り込み客の傾向は観光客主体ではなくビジネス客中心であったことから、八戸市では本来の姿に戻りつつあるととらえています。ただし企業立地などビジネス面でのメリットは非常に少なかったと考えられます。



八戸駅平面図

## 二戸駅

### 位置

岩手県二戸市。市役所等が存在する中心市街地から若干離れた約 2 km の距離に位置します。

### 概要

東北新幹線盛岡～八戸間に設置された駅で、既存の在来線と連絡する橋上駅舎を持った地上駅ですが、在来線は並行在来線となり現在は第三セクターの I G R いわて銀河鉄道の駅となっています。東北新幹線八戸開業の平成 1 4 年 1 2 月に開業しました。

### コンセプト

二戸市では、既存市街地の他、市役所周辺、そして官公庁施設を集約した新市街地をシビックコア地区として都市整備を重点的に実施しており、新駅周辺では土地地区画整理事業を実施しています。

駅舎整備にあたっては、2 5 億円にもなった駅関連施設整備費用に対し、二戸商工会が中心となって寄付金を集め約 2 億円強の寄付を行っており、民間事業者による協力体制は大きかったと言えます。

駅直結で観光案内所、飲食店、観光物産店などが入居し、2 4 時間駐車場も併設する複合施設「カシオペアメッセなにゃーと」があります。多目的ホールも併設されているため、イベント時などは地域の住民にも利用される施設となっています。

### 開業後のメリット

二戸駅を中心とした青森・秋田・岩手の 3 県 1 9 市町村でトリコロール（フランス語で 3 色）という交流エリアを設定した広域観光への取り組みが効果を上げています。

### 開業後のデメリット

第三セクターの「I G R いわて銀河鉄道」が、東北新幹線の青森延伸に伴う列車運行システム整備に必要な費用をめぐり、県と J R 貨物が対立するなど在来線の運行に不安が感じられます。



二戸駅新幹線関連施設整備計画図

## ( 2 ) 車両基地の事例

### 新幹線総合車両センター

#### 位置

宮城県宮城郡利府町。仙台駅から約 10 km の距離に位置します。

#### 規模

敷地面積 約 53 ha ( 函館総合車両基地 ( 約 36 ha ) の約 1.5 倍 )

従業員数 約 500 名と関連会社約 700 名の計 1,200 名

車両収用線 24 線

#### 概要

東日本旅客鉄道(株)仙台支社所管。昭和 49 年～ 54 年に建設され、工場機能をもった新幹線車両基地であり、東日本旅客鉄道(株)の新幹線全車両を保守しています。

利府町他 2 自治体 ( 仙台市宮城野区、多賀城市 ) に跨って建設され、建設地の利府町は人口規模が約 33,600 人と仙台市のベッドタウンであり、周辺の環境が水田地帯である等、状況は本町に比較的類似していると言えます。

#### 開業後の自治体のメリット

利府町に車両センターが建設された当時は時代的な背景もあり、前後して宅地を中心とした大規模な開発が行われました。その後も国体の開催による周辺道路網の整備や大規模商業施設の進出などにより順調な発展を続けています。

実質的な収入増としては、法人町民税、固定資産税といった町税収入の他、上下水道料金です。

企業誘致関連では、車両基地に関連する清掃系の企業が立地しています。

他にも、新幹線車両基地まつりが年 1 回行われており、平成 19 年度で約 19 千人の来客数があります。通常の工場見学はこれ以上の来客数であり、車両基地だけで相当数の入込数があると思われます。

#### 開業後の自治体のデメリット

非常に少なく、特に心配される騒音・振動等はほとんどありません。

デメリットとまでは表現できませんが、周辺への関連施設建設、企業進出及び従業員の移住などは大きく期待できません。



新幹線総合車両センター



## 盛岡新幹線車両センター

### 位置

岩手県盛岡市。盛岡駅から約4kmの距離に位置します。

### 規模

敷地面積 約14.7ha(函館総合車両基地(約36ha)の約2/5)  
従業員数 80名(八戸出張所含む)と関連会社130名の計210名  
検修線2線、着発線6線、引き上げ線1線の計9線

### 概要

東日本旅客鉄道(株)盛岡支社所管。建設地の盛岡市は人口規模が約293,000人の岩手県の県庁所在地です。比較的市街部に建設されており、車両基地としては小規模です。

## 川内新幹線車両センター

### 位置

鹿児島県薩摩川内市。川内駅から約1.5kmの距離に位置します。

### 規模

敷地面積 7ha(函館総合車両基地(約36ha)の約1/5)  
車両基地部(新幹線車両の検査、留置)10線  
保守基地部(新幹線線路の検査車両等の留置)7線

### 概要

九州旅客鉄道(株)所管。平成12年3月から平成15年7月に建設。建設地の薩摩川内市は人口約102,000人の規模です。周辺は農地となっています。

## 青森車両基地(建設中)

### 位置

青森県青森市。新青森駅から約1.6kmの距離に位置します。

### 規模

敷地面積 約12ha(函館総合車両基地(約36ha)の約1/3)  
車両基地部(新幹線車両の検査、留置)5線  
保守基地部(新幹線線路の検査車両等の留置)6線、授受線2線

### 概要

東日本旅客鉄道(株)所管。平成12年より建設中。建設地の青森市は人口約307,500人の青森県の県庁所在地であり、中核市に指定されています。農地に建設しており、立地状況は本町に類似しています。盛土高さは3.5~5.0mとなっています。