

(案)

北陸新幹線(敦賀以西)ルート提案に係る基本方針

北陸新幹線(敦賀以西)ルートについて、関西広域連合は、部会を設置し、費用便益分析、経済効果や課題等について鋭意検討を進めているところであるが、その検討に当たっては、以下の基本方針に基づいて行うことに、広域連合の各構成員は合意する。

1. 広域連合の各構成員は、北陸新幹線が災害時の東海道新幹線の代替機能を果たすとともに、北陸圏および北関東・信越圏と関西圏を結ぶ国土政策として、極めて重要で早急な整備が必要な事業であることを共有し、関西全体の利益を考慮する。そのため、ルート提案にあたっては、開業までの期間、費用対効果(時間短縮効果をはじめとする利用者便益/建設・事業コスト等)、開業による波及効果などを主たる評価基準とし、総合的に判断する。

2. 広域連合の各構成員は、地元の意見を踏まえ、ルート提案に伴って発生する並行在来線の問題等、様々な地域課題やコスト負担のあり方について、関西全体で解決を図る。

3. 広域連合の各構成員は、部会での検討結果及び議会(連合議会・各府県議会)の意見を踏まえ、平成24年度末を目指して、全構成員の同意をもって、広域連合としてのルート提案に向けた結論を出す。

4. なお、国から提案されているフリーゲージトレインについては、利便性の向上や既存施設の有効活用などのメリットと同時に、安全性や定時性などの課題も考えられる。このため、広域連合としても、引き続き、メリット、デメリットを確認していくとともに、フリーゲージトレインについては暫定措置にすぎないため、あくまでも大阪までのフル規格での全線早期整備を求める。

北陸新幹線に関する国土交通省からの説明聴取について

《説明聴取》

日時 平成24年2月14日(火) 10:30~11:40
 場所 関西広域連合事務局大会議室
 説明者 国土交通省 鉄道局 蒲生幹線鉄道課長、江口技術開発室長
 対応者 関西広域連合 広域インフラ検討会 北陸新幹線検討部会

《説明概要(ポイント)》

■ 整備新幹線の取り扱いについて(政府・与党確認事項) H23.12.26《抜粋》

収支採算性と投資効果を改めて確認した上で、以下の条件が整い、かつ、各線区の課題について対応が示された区間から、所要の認可等の手続きを経て着工。

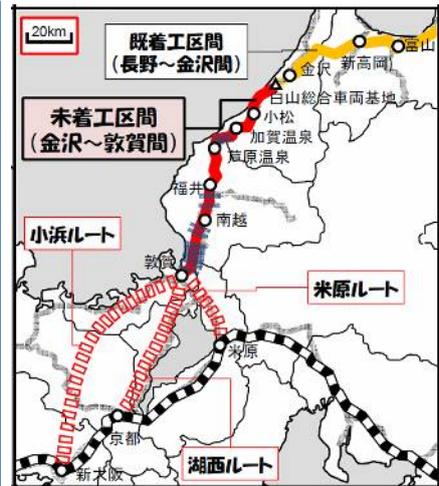
◇北陸新幹線(金沢・敦賀間)

【着工条件】

- JR西日本の同意
- 並行在来線経営分離の自治体同意

【課題整理】(敦賀以西の整備のあり方)

- 財源の限界等から新たな3区間の事業完了*まで整備は難しいが、敦賀開業で北陸経由の関東・関西を結ぶネットワークが概成。
- 敦賀乗換による旅客利便性の低下を回避することが求められるが、JR西日本や関係地方自治体の意向を確認。



*平成47年度末予定(九州:H34、北陸:H37、北海道:H47)

■ 事業ペースを調整して整備する場合の総工事費・投資効果(B/C)・収支採算性

整備区間	総工事費 [億円]	投資効果 (B/C)	収支採算性 [億円]
北海道新幹線(新函館・札幌間) 211Km	16,700	1.1	35
北陸新幹線(金沢・敦賀間) 113Km	11,300	1.0~1.1*	80~102*
九州新幹線(武雄温泉・長崎間) 66Km	5,000 (新規2,100)	1.1	20

*敦賀駅での乗換えによる旅客利便性の低下を回避するための対応を最大限講じた場合
 現在、交通政策審議会整備新幹線小委員会(委員長:家田東京大学教授)にて再確認中

■ 乗換利便性確保策

北陸新幹線~大阪間(湖西線・東海道本線経由)の運行に、**フリーゲージトレイン** 導入の提案

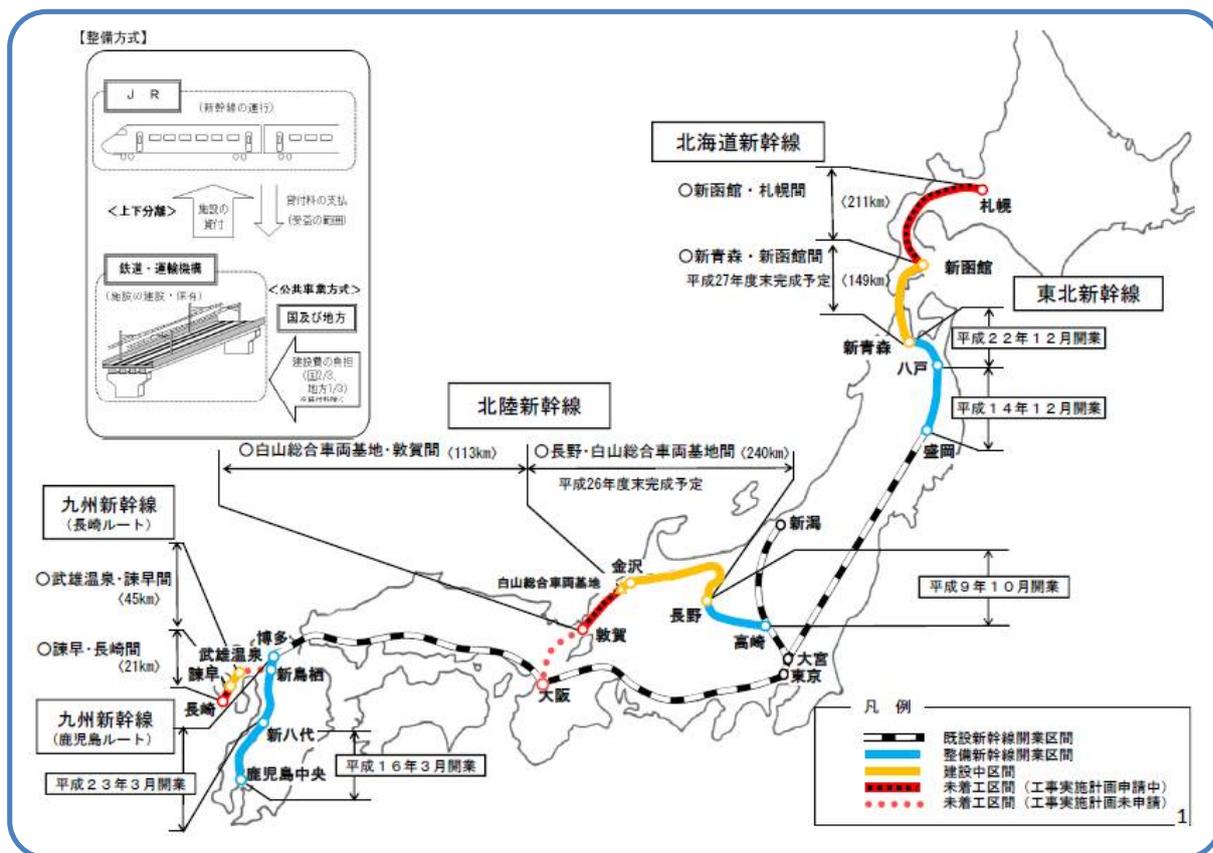
★フリーゲージトレイン導入に必要な費用は、金沢・敦賀間の事業費に計上予定
敦賀以西の沿線府県には、費用負担は生じない方向で検討との説明

■ 着工認可までのスケジュール

- 1月27日 交通政策審議会整備新幹線小委員会設置(委員長:家田東京大学教授)
 - 収支採算性、投資効果等の再確認等
- 3月中目処 小委員会取りまとめ
- その後 所要の手続きを経て着工認可
 - 着工条件確認、工事実施計画認可申請、整備新幹線問題検討会議等

《参 考》

■ 整備新幹線の現状

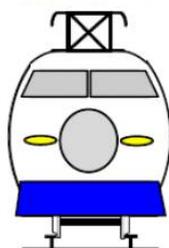


■ 軌間可変車両 (フリーゲージトレイン) について

フリーゲージトレイン

- 新幹線 (標準軌 1,435mm) と在来線 (狭軌 1,067mm) など、異なる軌間 (ゲージ) を直通運転できるよう、車輪の左間隔を軌間に合わせて自動的に変換する電車。
- 新幹線と在来線の乗換えが不要になることにより利便性が向上し、また、在来線の軌間を変更する必要がなく、既存の施設を有効に活用することができる。

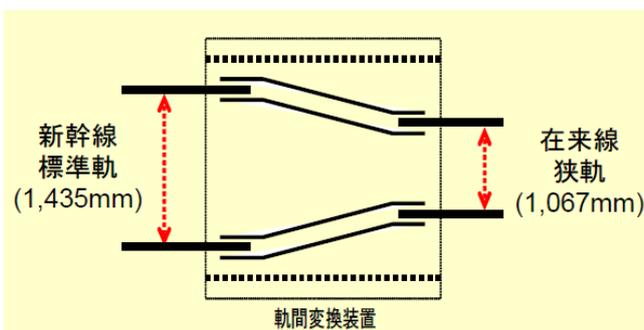
新幹線電車



フリーゲージトレイン



車輪がスライドする



- ※ 九州新幹線 (長崎ルート) への導入を前提に開発中
 軌間可変技術評価委員会：基本的な走行性能に関する技術は確立 (H23. 10)
 現在、在来線 (JR四国予讃線) で走り込み試験中