

1. はじめに



検討目標
 ○平成 24 年 3 月 25 日に合意した「北陸新幹線（敦賀以西）ルート提案に係る基本方針」に基づき、国へのルート提案に向け、広域連合としての結論を出す。

◆現在の予定（北陸新幹線・リニア中央新幹線）

H26	H37	H39	H57
北陸新幹線 （長野・金沢間） 完成	北陸新幹線 （金沢・敦賀間） 完成	リニア新幹線 （東京・名古屋間） 開業	リニア新幹線 （名古屋・大阪間） 開業

出典：（北陸）交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会 整備新幹線小委員会（H24.4.3）
 （リニア）交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会 中央新幹線小委員会答申（H23.5.12）

H23	H24	H24 末
○費用対効果分析 ○課題の整理	○開業による波及効果 分析	ルート提案に向けた結論

2. 検討結果

※下表の1、2は、広域連合が京都大学（工学研究科低炭素都市圏政策ユニット 中川大教授）に検討を依頼した「平成 23 年度北陸新幹線敦賀・大阪ルート調査に係る委託業務報告書」を基に作成。米原ルート（乗換）については報告書から推計。
 ※下表の4は、広域連合が一般財団法人アジア太平洋研究所に検討を依頼した「平成 24 年度北陸新幹線全線開通に伴う経済波及効果の調査・分析に係る委託業務報告書」を基に作成。
 （なお、両報告書は3ルートを簡便に相対比較することを主たる目的として実施しており、3ルート共通に影響する要素を含めず、また、過去の新幹線整備の実績データ等を参考に数値を算出。）

1. 概要	小浜ルート	湖西ルート	米原ルート	（乗換）
	敦賀駅から南西に向かい、小浜市、亀岡市を通り新大阪駅に至るルート	敦賀駅より、湖西線に沿って高島市、大津市を通り、京都駅の東側で東海道新幹線と合流	敦賀駅から、北陸本線に沿って長浜市を通り、米原駅で東海道新幹線と合流	同左。リニア開業までは米原駅止め。リニア開業後は東海道新幹線と合流
(1)建設延長(km)	1 2 3	8 1	4 4	4 4
(2)概算建設費(億円)	約 9,500	約 7,700	約 5,100	約 5,100/約 3,600 (※6)
建設・運行管理システム改修費他(※1)	約 9,500 (78 億円/km)	約 6,200 (77 億円/km)	約 3,600 (82 億円/km)	約 3,600 (82 億円/km)
車庫線・回送線整備費(※2) 他	—	約 1,500	約 1,500	約 1,500/ - (※6)
(3)敦賀・新大阪間運行距離(km)	1 2 3	1 2 2	1 5 1	1 5 1
(4)敦賀・新大阪間所要時間(分) ()内は現所要時間との差	3 3 (▲42)	3 5 (▲40)	4 5 (▲30)	5 0 [*] /4 5 (▲2 5 [*] /▲3 0) ※乗換時間5分を含む
(5)需要(人/日)	約 26,000	約 31,000	約 33,000	約 28,000/33,000 (※7)
(6)総便益(億円) (※3)	約 10,400	約 11,200	約 11,800	約 11,200/11,300 (※8)
2. 費用対効果(小浜ルートを100とした場合)	100	133	211	200~286 (※9)
3. 開業までの期間(期間/完成年度(※4))	①18年間/H55 ②10年間/H57 ⇒リニア開業(H57)まで0~2年	①16年間/H53 ②8年間/H55 ⇒リニア開業(H57)まで2~4年	①14年間/H51 ②6年間/H53 ⇒リニア開業(H57)まで4~6年	①13年間/H50 ②5年間/H52 ⇒リニア開業(H57)まで5~7年
4. 開業による波及効果(※5) (小浜ルートの広域連合地域への波及を100とした場合)	広域連合地域: 100 関西: 106 中京: 6 全国: 135	広域連合地域: 108 関西: 118 中京: 6 全国: 150	広域連合地域: 102 関西: 114 中京: 30 全国: 177	広域連合地域: 101 (※10) 関西: 113 中京: 30 全国: 175
5. 特徴	日本海国土軸形成	形成に寄与(敦賀・小浜間)		
	二重系統の構築(東京・大阪間)	完全構築	一部未構築(京都・新大阪間) (※11)	一部未構築(米原・新大阪間) (※11)
	東海道新幹線との関係	調整不要	乗入れの可能性が不透明(※12)	乗入れの可能性が不透明(※12)
	その他	都心部(新大阪駅付近)での大規模な建設工事が必要		

(※1) 東海道新幹線過密ダイヤへの対策(車庫線・回送線整備費(1500億円))を含まない建設費。
 他事例 長野~金沢(231km) 1兆7,801億円 [77.1億円/km]
 博多~新八代(121km) 8,920億円 [73.7億円/km]

(※2) リニア新幹線が北陸新幹線より整備が遅れた場合に、東海道新幹線の過密ダイヤ対策として必要となる車庫線・回送線整備費用(約1500億円)。⇒リニア新幹線の早期開業により不要。

(※3) 総便益(開業後50年間) = 利用者便益(利用者の時効果による便益) + 事業者便益(鉄道事業者の収益)

(※4) ①: 2025(H37)年の北陸新幹線(金沢・敦賀間)完成後に着手
 ②: 2035(H47)年の北海道新幹線(新函館・札幌)完成後に着手
 ・開業期間は財源と工程を考慮して算出。財源は、H47までは北海道新幹線建設に係る財源を除く投入可能額とし、H48以降は投入可能最大額を想定。

(※5) 建設事業による波及効果を含まず、時間短縮効果による誘発来街者の消費による1年間の波及効果。
 関西とは、広域連合府県に福井県、奈良県を加えた9府県を示す
 中京とは、愛知県、岐阜県、三重県の3県を示す。

(※6) 乗換え運用時に米原駅が暫定的に終着駅となることにより必要となる車庫に係る費用。最大規模の車両基地を想定しているが、北陸新幹線にはすでに白山総合車両基地があることからコスト削減できる可能性がある。

(※7) それぞれ、乗換え運用の場合と直通運用の場合の需要量。

(※8) それぞれ、「開業までの期間」がケース①の場合とケース②の場合の総便益。

(※9) 建設費が2ケース(※6)、総便益が2ケース(※8)あることから、費用対効果は4ケースあるため、最小値、最大値を記載。

(※10) 暫定的に米原駅で乗換有とした場合の経済波及効果を示す。

(※11) 中央リニアが開業すれば、東京・大阪間の二重系統が構築される。

(※12) 乗入れの実現について、JR東海と詳細な協議が必要。

(※13) 会見で山田社長は「中央リニアが開業すれば、東海道新幹線(のダイヤ)に多少の隙間(余裕)ができる。「線路貸しといった形で東海道新幹線に入ってきてもらう仕組みは当然考えられる」と述べた(H22.12.9日経新聞)。