

平成 25 年 3 月 28 日

本 部 事 務 局

北陸新幹線（敦賀以西）ルート提案に係る取組方針（案）

関西広域連合では、「北陸新幹線（敦賀以西）ルート提案に係る基本方針」（平成 24 年 3 月 25 日広域連合委員会決定）に基づき、北陸新幹線（敦賀以西）ルートについて、開業までの期間や費用対効果（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の検討を進めてきた。

これらの結果を踏まえ、北陸新幹線（敦賀以西）ルートについて、下記のとおり取り組んでいくことに、広域連合の各構成員は同意する。

記

1. 北陸新幹線（敦賀以西）ルートについて検討した結果、

- ①開業による波及効果では、関西にとって湖西ルートがやや優位であるものの 3 ルートともほぼ同等であり
- ②小浜ルートは日本海国土軸の形成に一定程度寄与するが、
- ③費用対効果、開業までの期間などを総合的に判断すると、「米原ルート（乗換）案」が最も優位であると提案する。

（※）「米原ルート（乗換）案」とは、敦賀から米原を通り、新大阪に至るルートであって、リニア中央新幹線の大阪開業までは米原駅で東海道新幹線等へ乗り換え、リニア中央新幹線開業後は乗り入れるものとする。

2. 「米原ルート（乗換）案」については、リニア中央新幹線の開業が早まれば、米原駅での乗換の不便さが軽減され、また、乗換に伴う施設整備費用等が不要となることが期待されることから、北陸新幹線（敦賀以西）の早期整備と併せ、リニア中央新幹線の東京・大阪間の早期全線同時開業についても、国や J R 東海に対し求めていく。
3. 上記 1 により提案するルートの整備に伴い発生するコスト負担のあり方については、詳細な全体事業費の提示を国に求めた上で、国と地方の費用負担のあり方や地域の受益の程度を勘案し、引き続き、関西広域連合として検討し、関西全体で解決を図る。
4. 上記 1 により提案するルートの整備に伴い発生する並行在来線（北陸本線、湖西線を想定）については、京阪神と一体となった交通ネットワークを形成する幹線交通として、重要な役割を果たしていることから、関西広域連合は、当該並行在来線の経営が J R 西日本から分離されることは受け入れられず、分離されないよう、国や J R 西日本に求めていく。
5. 上記 1 により提案するルートの整備に伴い発生する東海道新幹線への乗り入れ等技術的課題について、関西広域連合は、国や J R 西日本、J R 東海等が積極的な対応を図るよう求めていく。
6. なお、日本海国土軸の重要性について十分議論していく必要があり、今後、小浜ルートについては、山陰新幹線をはじめとする高速鉄道網等の整備検討の中で議論されることを期待する。

平成 25 年 3 月 28 日

滋 賀 県

北陸新幹線（敦賀以西）ルートに関する滋賀県の考え方

北陸新幹線は、近畿圏と首都圏を結ぶ国土軸の多重化や、近畿・北陸はもとより、中部圏も含めた 3 圏域の広域交流の促進と一体的発展に寄与すると考える。

関西広域連合では、平成 24 年 3 月 25 日の「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、北陸新幹線（敦賀以西）ルートについての調査・検討を進めてきたが、このたび、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等の調査結果をとりまとめた。

この調査結果によれば、米原ルート案が有利と判断される。

しかしながら、北陸新幹線（敦賀以西）の整備にあたっては、滋賀県として、大きな 2 つの課題がある。一つは、現行の属地主義による建設費負担の考え方では、滋賀県にとって便益に比して財政的負担が極端に大きいこと。もう一つは、北陸新幹線の整備に伴って、地元住民生活に不可欠な交通手段である北陸本線や湖西線が「並行在来線」として取り扱われる可能性もあり、JR 西日本から経営分離されると、県民にとって大きな負担に繋がることである。この 2 点については、県民の理解が得られない。

したがって、滋賀県としては、この 2 つの課題については、下記のとおり関西全体で解決されるべきものであると確認する。

記

- 1 . 北陸新幹線（敦賀以西）の整備に伴い発生する費用負担については、詳細な全体事業費の提示を国に求めた上で、これまでの属地主義によらず、受益に応じた負担とし、関西全体で解決すること。
- 2 . 北陸新幹線（敦賀以西）に並行する在来線区間（北陸本線、湖西線）については、平成 15～18 年度にかけて、多額の地元負担により、直流化工事を実施し、京阪神地域と一体となった交通ネットワークを形成する幹線交通として、重要な役割を果たしている。それゆえ、今後とも、「並行在来線」として JR 西日本の経営から分離されることなく、引き続き、JR 西日本が一体的運行を維持されること。

北陸新幹線敦賀以西ルートについての考え方

- 全国幹線鉄道ネットワーク網の構築に向け、国と地方の費用負担など多くの課題を抱える現在の整備新幹線スキームの見直しも含め、国において、国土政策として新たな方策を打ち出すべき

- 関西広域連合による調査結果で見れば、米原ルートに優位性がある。なお、開業による波及効果については、全国では米原ルートだが、関西で見れば湖西ルートに優位性がある

- 全国新幹線鉄道整備法に基づく整備計画に位置づけられている小浜ルートについては、国において、日本海国土軸形成の観点から、基本計画に位置づけられている山陰新幹線との関連も踏まえた検討を引き続き行うべき

- この問題は、一の府県のみでは費用負担を負えないため、関西全体での負担に関する議論も必要。この点も含め、関西広域連合として結論を出すとともに、福井県など北陸地方とも協議すべき

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を参考に数値を算出。）

	小浜ルート	湖西ルート	米原ルート	（乗換）
1. 概要	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)	123	81	44	44
(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)	123	122	151	151
(4)敦賀・新大阪間所要時間(分)	33(▲42)	35(▲40)	45(▲30)	50*/45 (▲25*/▲30) ※乗換時間5分を含む
()内は現所要時間との差				
(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)	広域連合地域: 100	広域連合地域: 108	広域連合地域: 102	広域連合地域: 101(※10)
(小浜ルートの広域連合地域への波及を100とした場合)	関西: 106 中京: 6 全国: 135	関西: 118 中京: 6 全国: 150	関西: 114 中京: 30 全国: 177	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。
 全国とは、関西、中京で発生した初期需要の全国への波及効果を示す。

(※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。さらにリニア新幹線の早期開業により不要となる。

(※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(JR東海)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)。

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。