

北陸新幹線（敦賀以西）ルートに関する提案（案）

北陸新幹線は大規模災害時において東海道新幹線の代替機能を果たすとともに、北陸圏及び北関東・信越圏と関西圏とを結ぶ国土政策として極めて重要であることから、早急な大阪までのフル規格による整備が必要である。

関西広域連合では、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」、「開業による波及効果」などの調査検討を行い、これらを総合的に判断した結果、「『米原ルート案』が最も優位である」ととりまとめ、「平成 26 年度 国の予算編成等に対する提案（H25.6）」において、「米原ルートによる大阪までの整備方針の明確化」を提案しているところ。

については、これらを踏まえ、敦賀以西の建設促進に向け、次の点について、積極的に対応することを強く要請する。

1. リニア中央新幹線の東京・大阪間の早期全線同時開業の実現

「米原ルート案」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を実現すること。

2. 北陸新幹線敦賀以西の整備に係る詳細な全体事業費の提示等

北陸新幹線の敦賀以西の整備に係る詳細な全体事業費を提示すること。

また、地方の費用負担については、地域の受益の程度などを勘案し、関西広域連合として、関西全体で解決を図ることとしていることから、費用負担のあり方について、国としても検討すること。

3. 並行在来線が経営分離されないための必要な措置の実施

北陸新幹線の敦賀以西の整備に伴い発生する並行在来線については、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、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、分離されることのないよう国において必要な措置を講じること。

4. 東海道新幹線への乗り入れ等技術的課題の解決

北陸新幹線の敦賀以西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、積極的な対応を図ること。

5. 日本海国土軸の観点からの今後の高速鉄道網等の整備検討

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すること。

平成 25 年 月 日

関西広域連合

連合長

副連合長

委員

委員

委員

委員

委員

委員

委員

委員

委員

兵庫県知事

和歌山県知事

滋賀県知事

京都府知事

大阪府知事

鳥取県知事

徳島県知事

京都市長

大阪市長

堺市長

神戸市長

井戸敏三

仁坂吉伸

嘉田由紀子

山田啓二

松井一郎

平井伸治

飯泉嘉門

門川大作

橋下徹

竹山修身

矢田立郎

平成25年4月25日

関西広域連合

北陸新幹線（敦賀以西）ルート提案に係る取組方針

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むこととする。

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、「米原ルート案」が最も優位であると提案する。

（※）「米原ルート案」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に乗り換え、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JR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などを勘案し、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JR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JR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JR西日本、JR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。

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。
 （なお、当報告書は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、過去の新幹線整備の実績データ等を参考に数値を算出。）
 ※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業等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。

| | 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) | 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（※5） |
| 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 | — | 約 1,500 | 約 1,500 | 約 1,500/—（※5） |
| (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（※6） |
| (6)総便益（億円）（※2） | 約 10,400 | 約 11,200 | 約 11,800 | 約 11,200/11,300（※7） |
| 2. 費用対効果（小浜ルートを 100 とした場合） | 100 | 133 | 211 | 200~286（※8） |
| 3. 開業までの期間（期間/完成年度（※3）） | 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 | ① 14 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（※4） （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 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）（※9） | 一部未構築（米原・新大阪間）（※9） |
| | 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（※10） | 乗入れの可能性が不透明（※10） |
| | 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）総便益（開業後50年間）
 = 利用者便益（利用者の時効効果による便益）+ 事業者便益（鉄道事業者の収益）

（※3）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。

（※4）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。

（※5）乗換え運用時の車庫に係る費用（約 1,500 億円）は最大規模の車両基地を想定しているが、北陸新幹線としては白山に総合車両基地があることから削減できる可能性がある。

（※6）それぞれ、乗換運用の場合と直通運用の場合の需要量。

（※7）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。

（※8）建設費が2ケース（※5）、総便益が2ケース（※7）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。

（※9）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。

（※10）乗入れの実現について、JR 東海と詳細な協議が必要。

（※11）「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」（H22.12.9 JR 東海社長記者会見）。