

北陸新幹線（敦賀以西）の整備について

関西広域連合

- 1 北陸新幹線は関西にとって極めて重要なインフラであり、早期にフル規格で大阪まで整備されたい。
 - 大規模災害時における東海道新幹線の代替機能
 - 北陸圏及び北関東・信越圏と関西圏、さらに中京圏や西日本をむすび交流を一体化

- 2 スピード感を重視し、ルートについては、一日も早く、国において決定されたい。
(北陸新幹線建設促進同盟会では平成28年中のルート決定を要望)

- 3 ルートの選定に際して、以下の点に留意されたい。

(1) 並行在来線の取り扱いを十分議論すること。

北陸新幹線（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、西日本旅客鉄道株式会社からの経営分離がなされないよう求める。

(2) 関西全体の将来の広域交通網との関連にも配慮すること。

リニア中央新幹線（東京・大阪間の早期全線開業）、関空への高速アクセス、北陸・関西・中京圏のアクセスの確保、四国新幹線・山陰新幹線の整備計画への格上げなど、関西全体の将来の広域交通網との関連が議論されることを期待する。

北陸新幹線の大阪乗り入れの早期実現を期して、関西広域連合としても費用のあり方やその他の課題を関西全体として乗り越えるように取り組んでいく。

(参考) 関西広域連合における検討経緯

- ・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日付け）……………別添1
- ・北陸新幹線(敦賀以西)ルート提案に係る取組方針（平成25年4月25日付け）……………別添2

平成24年3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。

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

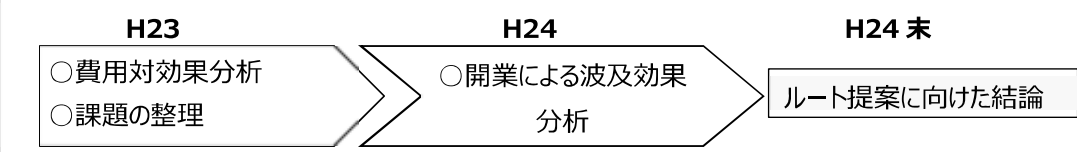
1. 北陸新幹線（敦賀以西）ルートについて検討した結果、
 - ①開業による波及効果では、関西にとって湖西ルートがやや優位であるものの3ルートともほぼ同等であり
 - ②小浜ルートは日本海国土軸の形成に一定程度寄与するが、
 - ③費用対効果、開業までの期間などを総合的に判断すると、「米原ルート案」が最も優位であると提案する。

（※）「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）

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 二重系統の構築（東京・大阪間） 東海道新幹線との関係 その他	形成に寄与（敦賀・小浜間） 完全構築 調整不要 都心部（新大阪駅付近）での大規模な建設工事が必要	一部未構築（京都・新大阪間）（※9） 乗入れの可能性が不透明（※10）	一部未構築（米原・新大阪間）（※9） 乗入れの可能性が不透明（※10） 米原ルートと同じ リニア開業後であれば、東海道新幹線乗入れの実現性あり。（※11）

(※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）。