

北陸新幹線の現状とフリーゲージトレイン運行に関する国の意向確認 への回答について

1 整備概要

- (1) 北陸新幹線は、「全国新幹線鉄道整備法」に基づき整備計画(H48. 11. 13)が定められており、東京都と大阪市を起終点とし、長野市付近、富山市付近、小浜市付近を主要経過地とされている。
- (2) 東京～高崎間は上越新幹線を共用
- (3) 高崎～長野間は、平成 9 年 10 月開業
- (4) 長野～金沢間は、現在工事中。平成 26 年度末完成予定
- (5) 金沢～敦賀間は、工事認可申請中
- (6) 敦賀以西は、ルート未定

2 現行スキームの課題

- (1) 地元負担
法令では、建設資金は、国が 2/3、新幹線が通る都道府県が 1/3 を負担
- (2) 並行在来線
並行在来線については、新幹線開業時に、JR の経営から分離(政府与党合意 H8. 12. 25)

3 金沢・敦賀間の認可に向けた動き

- (1) 「整備新幹線の取り扱いについて」(政府・与党合意事項 H23. 12. 26)
・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。
- (2) 北陸新幹線(金沢・敦賀間)の着工条件と課題整理
【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】
 - 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。※敦賀乗換による旅客利便性の低下回避策として、国の整備新幹線小委員会で検討され、フリーゲージトレイン(軌間可変電車)を積極的に活用することが効果的であるとされた。

4 フリーゲージトレイン運行に関する国への回答

北陸新幹線（金沢・敦賀間）の認可にあたり、国土交通省から、敦賀乗換による旅客利便性の低下を回避するため、敦賀以西の整備までの間、暫定措置として、フリーゲージトレインを運行することについて、本県に対して、意向確認があった。

この意向確認に対する回答については、関係市等で構成する「北陸新幹線連絡調整会議」の議論を踏まえて、5月28日に国に対して本県の意見を回答。

○敦賀以西の整備までの間の暫定措置としてフリーゲージトレインを運行することは、敦賀開業時の敦賀駅での乗り換え利便性の低下を回避するためには止むを得ないと考える

○また、国に対しては、以下6つの項目について意見を付記した。

- ①敦賀以西の整備方針の国における早急検討・決定
- ②生活ダイヤの利便性の確保
- ③フリーゲージトレインの安全性、風・雪・騒音等に対する対策
- ④中京方面への敦賀駅での乗り換え利便性低下の回避
- ⑤本県に経費負担を求めないこと
- ⑥県内の停車駅の設定

○さらに、実際にフリーゲージトレインが運行されるのは、金沢・敦賀間開業時の14年後となることから、県、関係市、JR西日本等が定期的に協議する場の設定を国に対して申し入れた。

5 敦賀以西の検討状況（関西広域連合での検討）

(1) 関西広域連合に「広域インフラ検討会」を設置し、部会として、「北陸新幹線検討部会」を設置し、敦賀以西の3ルート（小浜ルート、湖西ルート、米原ルート）について、客観的データにより、比較検討を行う。

(2) 国へのルート提案にあたり、以下の「基本方針」を定める。

- ①ルート提案にあたっては、開業までの期間、費用対効果、開業による波及効果等を主たる評価基準とし、総合的に判断する。
- ②並行在来線の問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平成24年度末を目途に、全構成員の同意をもって、ルート提案に向けた結論を出す。

6 敦賀以西ルート検討にあたっての本県の考え方

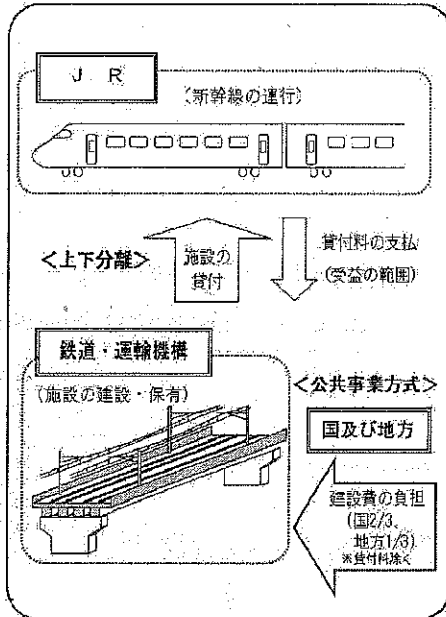
(1) 関西、北陸、中京の3圏域の中央に位置し、国土の東西南北を結ぶ交通の要衝という本県の地理的優位性を最大限に生かし、高めるという視点を基本とする。

(2) 滋賀交通ビジョン策定の中で、具体的なデータを示し、県民、有識者等の意見を伺いながら、検討を進める。

(3) 大きな受益が見込める京都・大阪を含め、関西広域連合で議論を行うことにより、関西広域連合という新たな推進力を利用し、地元負担や並行在来線の問題等について、関西全体で解決を図る。

1. -1 整備新幹線の現状

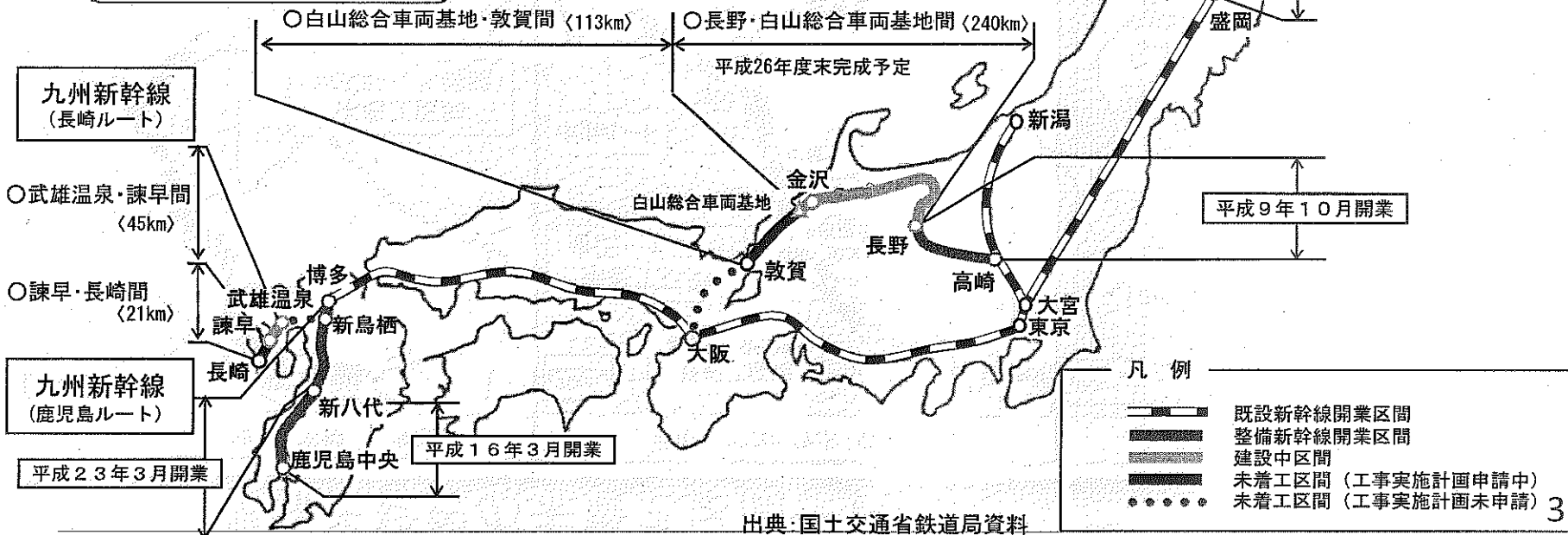
【整備方式】



北陸新幹線

北海道新幹線

東北新幹線



整備新幹線の取扱いについて(政府・与党確認事項)(平成23年12月26日)

これまでの整備新幹線問題検討会議等における方針等や検討結果、及び「整備新幹線の未着工区間の取扱いにかかる申し入れ」(平成23年12月21日民主党・国民新党)を踏まえ、整備新幹線の取扱いについて、以下のとおり確認。

1. 基本的な考え方

- 財政規律に配慮して公共事業関係費に過度に依存せず、整備新幹線の貸付料収入を建設財源に活用。
- 事業ペースを調整し、多重的な輸送体系の確保等を考慮しつつ、各線区の適切な事業期間や開業時期を設定。
- 安定的な財源見通しを確保の上、収支採算性、投資効果、JRの同意、並行在来線の経営分離に関する沿線自治体の同意を満たし、各線区の課題の対応が示されていることを確認した際は、新たな区間を認可・着工。
- 厳しい財政制約を踏まえ、建設主体の自主財源の確保のための努力を継続。

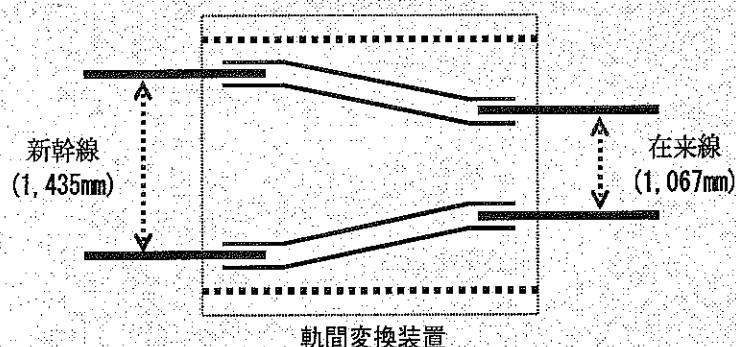
2. 各線区の取扱い

新たな区間については、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(備考参照)について対応が示されていることを確認した区間から、所要の認可等の手続きを経て着工。

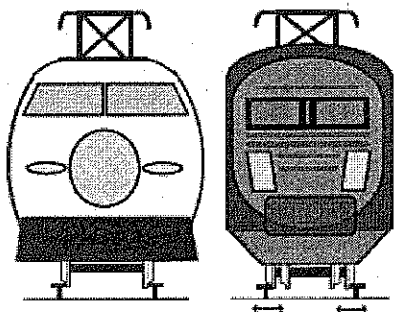
区間	認可・着工に先立ち満たすべき条件	想定完成・開業時期	備考
北海道新幹線 (新函館・札幌間)	・JR北海道の同意 ・並行在来線の経営分離に関する沿線地方自治体の同意	新青森・新函館間の開業(平成27年度末)から概ね20年後	青函共用走行区間の最高速度は当面140km/hとし、北海道内における最高設計速度は260km/h。
北陸新幹線 (白山総合車両基地・敦賀間)	・JR西日本の同意 ・並行在来線の経営分離に関する沿線地方自治体の同意	長野・白山総合車両基地間の開業(平成26年度末)から概ね10年強後	敦賀以西の整備のあり方については、以下のとおり整理。 ・財源の限界等から新たな3区間の事業完了まで、整備は難しいが、敦賀開業で、幹線交通の多重化等の機能を果たし得ることから、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、その対応について、JR西日本や関係地方自治体の意向を確認。
九州新幹線 (武雄温泉・長崎間)	・JR九州の同意	武雄温泉・長崎間を一体として、諫早・長崎間の着工から概ね10年後	現在建設中の武雄温泉・諫早間と新たな区間である諫早・長崎間を、一体的な事業(肥前山口・武雄温泉間の複線化含む)として扱い、軌間可変電車方式(標準軌)により整備。

軌間可変電車(フリーゲージトレイン)の概要

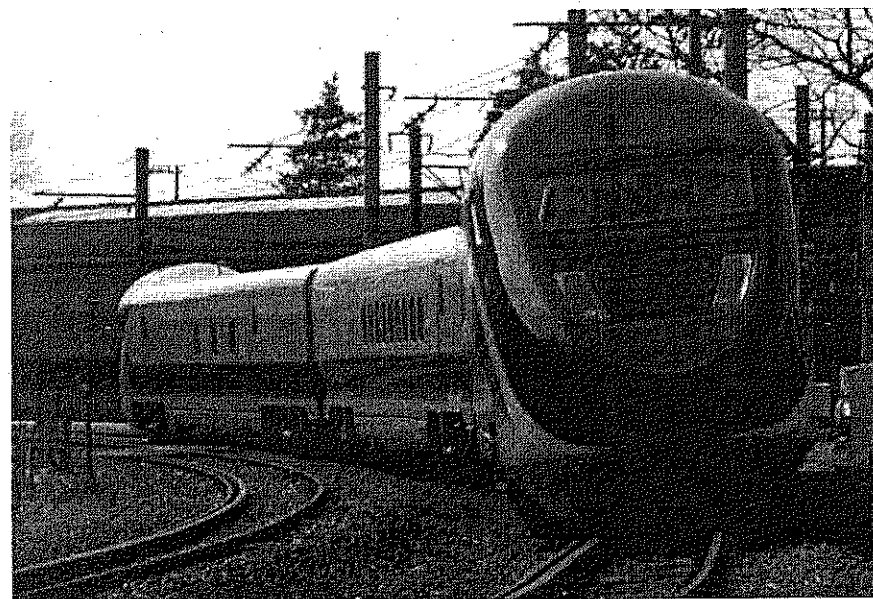
軌間可変電車(フリーゲージトレイン)とは、新幹線(標準軌1,435mm)と在来線(狭軌1,067mm)を直通運転できるように、車輪の左右間隔を、軌間変換装置を通過するだけで変換する電車です。在来線の線路を改軌(軌間の拡大)する必要がなく、既存の施設を有効に活用することができ、また、新幹線の高速効果を在来線の沿線に広く波及させることが可能となります。



新幹線電車 フリーゲージトレイン



車輪の位置がスライドする



フリーゲージトレインの走行試験の様子

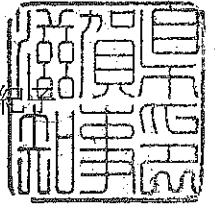
出典:国土交通省鉄道局資料



滋 交 政 第 205 号
平成 24 年(2012 年)5 月 28 日

国土交通省鉄道局長 久保 成人 様

滋賀県知事 嘉田 由紀



北陸新幹線の敦賀における旅客利便性の確保について (回答)

平成 24 年 5 月 11 日付、国鉄幹第 12 号で照会のありました標記の件について、下記のとおり本県の意見を回答します。

記

敦賀以西の整備までの間の暫定措置としてフリーゲージトレインを運行することは、敦賀開業時の敦賀駅での乗り換え利便性の低下を回避するためには止むを得ないが、以下の事項に留意されたい。

1. 別途整備されるリニア中央新幹線の全線開業後の北陸新幹線のあるべき姿を踏まえ、敦賀以西の整備方針を国において早急に検討・決定すること。
なお、検討の前提になる敦賀以西の各ルートの費用便益調査について、早急に実施し、公表すること。
2. フリーゲージトレインの運行に伴い、生活ダイヤの利便性が将来にわたり低下しないようにすること。
3. 県民の間に、フリーゲージトレインの安全性、風・雪・騒音等に対する強い不安があることから、これらの課題について、国の責任において、しっかりと検証し、対策を講じること。
4. フリーゲージトレインの運行区間については、第 2 回整備新幹線小委員会において、湖西線を運行する特急「サンダーバード」の振替との説明があったが、北陸と中京を結ぶ特急「しらさぎ」の敦賀駅での乗り換え利便性の低下を回避するための対策を講じること。
また、フリーゲージトレインの導入による新幹線ネットワークが効果的に機能されるよう、敦賀駅と湖北・湖東地域ならびに中京方面との良好なアクセス環境を確保すること。
5. フリーゲージトレインの導入は、敦賀開業時の敦賀駅での乗り換え利便性の低下を回避するためのものであり、その導入に必要な経費を本県に求めないこと。
6. 県内の停車駅の設定にあたっては、北陸 3 県と同水準の停車駅数および停車本数を確保すること。
なお、具体の停車駅等については、事前に地元の意見を聞き、反映すること。

以上の意見について、フリーゲージトレインの技術開発の状況等を踏まえ、国において、関係府県、関係市町村ならびに J R 西日本等が定期的に協議する場を設定されたい。

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。

整備新幹線・リニア中央新幹線整備スケジュール

年 度		整備スケジュール					
		整備新幹線					リニア中央新幹線
		北陸新幹線			九州新幹線 諫早・長崎間	北海道新幹線 新函館・札幌間	
		長野・金沢間	金沢・敦賀間	敦賀以西			
平成23年	2011年	長野・金沢間 供用	【新規着工】		【新規着工】	【新規着工】	
平成24年	2012年						
平成25年	2013年						
平成26年	2014年						
平成27年	2015年						
平成28年	2016年						
平成29年	2017年						
平成30年	2018年						
平成31年	2019年						
平成32年	2020年						
平成33年	2021年				諫早・長崎間 供用		
平成34年	2022年				フリーゲージ トレイン 運行開始		
平成35年	2023年						
平成36年	2024年		金沢・敦賀間 供用				
平成37年	2025年						
平成38年	2026年		フリーゲージ トレイン 運行開始				
平成39年	2027年					東京・名古屋供用	
平成40年	2028年						
平成41年	2029年						
平成42年	2030年						
平成43年	2031年						
平成44年	2032年						
平成45年	2033年						
平成46年	2034年						
平成47年	2035年					新函館・札幌間 供用	
平成48年	2036年			敦賀以西着工可能			
平成49年	2037年						
平成50年	2038年						
平成51年	2039年						
平成52年	2040年						
平成53年	2041年						
平成54年	2042年						
平成55年	2043年						
平成56年	2044年						
平成57年	2045年					東京・名古屋・大阪供用	
平成58年	2046年						
平成59年	2047年						
平成60年	2048年						
平成61年	2049年						
平成62年	2050年						
平成63年	2051年						
平成64年	2052年						
平成65年	2053年						
平成66年	2054年						
平成67年	2055年						
平成68年	2056年						
平成69年	2057年						
平成70年	2058年						
平成71年	2059年						
平成72年	2060年						

※このスケジュールは、国土交通省およびJR東海が公表している資料を参考に作成した。