

## 北陸新幹線（敦賀以西）ルートについて

### 1 敦賀以西ルート提案に係る関西広域連合の取組方針(案)への同意

本県が提示した「建設費負担と並行在来線の 2 つの課題を関西全体で解決すべき」との考え方は、取組方針(案)の記 3 および 4 において反映されたことから、これに同意することとしたい。

なお、建設費負担の表現については、下記の理由により、連合案によることとしたい。

#### 記

本県が主張した「属地主義によらず、受益に応じた負担」とした場合、法律改正に限定されるが、建設費負担については、連合の中で、関西全体で解決を図ることが合意されていることから、法律改正によらず、他の方法による解決が図れる余地がある連合案の方が、本県にとって有利であると考えられる。

### 2 第 31 回関西広域連合委員会 (H25. 3. 28) の概要

- (1) 敦賀以西ルート提案に係る取組方針(案)を議論…【資料 P 2】
- (2) 敦賀以西ルートについては、費用対効果、開業までの期間などを総合的に判断し、「米原ルート(乗換)案」が最も優位であり、これを国に提案する。
- (3) 本県が提示した「建設費負担と並行在来線の 2 つの課題を関西全体で解決すべき」との考え方は、取組方針(案)の記 3 および 4 において反映された。
- (4) 建設費負担については、本県からは「受益に応じた負担」を主張したが、連合案は「地域の受益の程度等を勘案し」との文言になったことから、当日は同意を保留し、県議会や市町の意見を聞いて、1 ヶ月以内(H25. 4 月中)に連合委員会に回答することになった。
- (5) その他の項目(記 1～2、4～6)については、広域連合各委員に同意された。

### 3 第 16 回滋賀県自治創造会議 (H25. 4. 9) の概要

- (1) 市町長の意見、知事の回答…【資料 P 4～6】
- (2) 当日の会議のまとめ(座長…甲賀市長)
  - ・広域交通網が必要という認識の下、知事には、県益、県民の経済性を確保することを前提に、政治的な判断をしていただいたということ。

## 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（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等を勘案し、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。

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。

第16回自治創造会議の概要

日時：平成25年4月9日（火） 14:00～15:45  
 場所：甲賀市 碧水ホール  
 出席者：各市町長（欠席：彦根市長、甲良町長、多賀町長、豊郷町長）

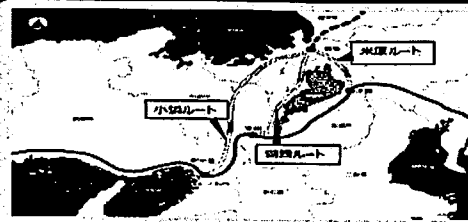
NO.1

項目	市町長の意見(要旨)	知事の回答(要旨)
米原ルート有利との県判断について	<ul style="list-style-type: none"> <li>湖西ルートも検討したいが、地域経済への波及効果はどうか。</li> <li>これまでの議論では不十分。この場で、連合の米原ルートには合意できない。絶対に湖西ルートということではないが、市民に説明できる状況ではない。</li> <li>滋賀県の受益を高める戦略が必要。米原ルートが優位なデータを示して欲しい。</li> <li>県内への波及効果のデータがない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本県の3圏域（近畿、北陸、中部）の結節点である地理的優位性を考えた場合、湖西ルートになると中部とつながらなくなる。関西広域連合で受益の程度に応じて負担していただくことは、本県の高速交通結節点を評価していただいたものとする。</li> <li>駅をつくるかどうかで地域への波及効果は変わる。個別市町への波及効果の調査はしておらず、関西全体の波及効果を調査したもの。3ルートのうち、米原ルートが最も便益が高いとの結果。米原駅の利用者便益は含まれている。</li> <li>必要であれば、調査報告書を渡し、担当者から説明させる。</li> <li>個別地域への波及効果は、交通政策の各論の段階で検討したい。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>米原ルートが有利と判断した県の公式の考え方を示してほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「滋賀県の考え方」のとおり、近畿、北陸、中部の3圏域の広域交流の促進と、関西広域連合による費用対効果・波及効果等の調査結果の2点で、県として米原ルートが有利と判断した。</li> <li>しかし、費用負担と並行在来線の課題があり、県として積極的に誘致するものではないことから、2つの前提条件を付けた。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>どこに駅を作るかを明確にしないと、北陸新幹線の議論はできない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>北陸新幹線の意義は、交通ビジョンで総論を整理しており、各論の段階で各市町の意見を聴き、具体的政策を作っていく。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>まず、米原ルートをオーソライズしたうえで県内の振興策を検討すべきである。広域連合は、合理性で米原ルートが最も優位とされており、そのことを19市町が理解しないと前へ進まない。小浜ルートは消えていないという緊張感を持って対応すべき。国土軸としての新幹線活用を議論することが必要である。</li> </ul>	
建設費用の負担について	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設費用（地方負担）の市負担はどうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設費用は、県の負担となるが、駅が設置され、市町に受益がある場合は、一部市町の負担が生じることもある。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>負担は最少が良いが、受益を最大にする議論が必要である。</li> <li>10年前に誘致活動の動きがあったが、負担の問題があり声を出せなかったが、今回、負担について関西全体で解決を図るということを合意できたことは、評価している。受益の程度とは、乗降客のことか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>受益とは、乗降客だけでなく、地域経済の波及効果等もある。米原駅が通過駅とならない努力は県としても必要と考えている。</li> </ul>
並行在来線の取り扱いについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>仮に、米原ルートになった場合、湖西線が並行在来線になることは、受け入れられない。県や広域連合はこれに反対しており、賛同する。</li> <li>琵琶湖環状線の整備に多額の税金を投入しており、経営分離は認められない。並行在来線の経営分離に対して強い意思表示をすべきである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>北陸本線、湖西線が並行在来線にならないよう、広域連合も支持していただいている。</li> <li>2つの課題のうち、並行在来線の方が県民への負担は大きい。関西広域連合として受け入れないとしており、これが本県の前提条件である。</li> <li>並行在来線は受け入れられないという強い意思表示をしている。</li> </ul>

項目	市町長の意見(要旨)	知事の回答(要旨)
並行在来線の取り扱いについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>・並行在来線の問題を単純にJR西日本に任せるのは無理がある。並行在来線反対と言うだけでなく、上下分離等、県として汗をかく必要があるのでは。</li> <li>・米原ルートが一番望ましいと考えているが、県として手放しで了解してよいものか。並行在来線のリスクも考えるべき。JRは交渉上手である。</li> <li>・並行在来線は、関西広域連合で責任を持てるものでない。経営分離の場合の負担を想定する必要がある。</li> <li>・並行在来線については、ダメもとで言っているのか。</li> </ul>	
市町との調整	<ul style="list-style-type: none"> <li>・滋賀県とともに行動してきたが、もっと丁寧に対応してほしい。文案を確認する前に、県としてすべきことがあるのではないか。こうした夢のある事業には協力していきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全市町への説明の機会はなかったが、個別の市町には説明させていただいている。税金を投入することになることから、合理的な判断が必要であり、2年かけて調査を行い、調査結果がまとまったことから、皆さんに説明させていただくことになった。</li> <li>・本日は、広域連合で負担するというスキームについて、合意いただき、国に提案する文案をご理解いただきたい。</li> <li>・交通ビジョンで総論を整理しており、今後、各論の段階で各市町の意見を盛り込みたい。</li> </ul>
全体取りまとめについて	<p>(広域連合の取組方針に肯定的な意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域連合の取組方針は、全体として合理的な判断である。</li> <li>・新幹線を地域振興にどう繋げるか、駅をどこにつくるのか等、大きな滋賀県の将来像を描きながら進めて欲しい。</li> <li>・北陸新幹線は、国土政策として早期に整備すべきであり、関西全体の利益を考えることは効果的である。広域連合では米原ルートが優位であることが合意されており、自治創造会議で費用負担の文章表現を議論する必要はない。また県内でルートが揉めていることをさらけ出すことは駄目である。知事が一字一句にこだわることは理解できる。</li> <li>・北陸新幹線により利便性がどうなるのか、地域振興効果はどうか等を整理し、夢のある地域振興ビジョンを早く作っていくことが重要である。交通戦略をしっかりと立て、米原駅を通過駅(滋賀県を通過県)にしないことが大事である。</li> <li>・広域連合への回答にあたって、費用負担と並行在来線の2点については反対がなかったと思う。米原ルートが最も優位であるということについては、自治創造会議は決める場ではないので、各市町の意見を聴いたということで総合的に判断されるということか。</li> <li>・中京との経済関係を視野に入れたビジョンを作ってほしい。</li> </ul>	

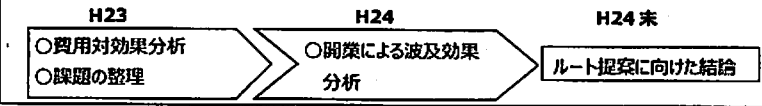
項目	市町長の意見(要旨)	知事の回答(要旨)
<p>全体取りまとめについて</p>	<p>(広域連合の取組方針に批判的な意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域連合の取組方針は、連合の構成員が納得できるよう総花的なものとなっており、本当に国やJRを説得できるのか疑問である。JR東海と協議されているのか。JR東海との関係は留意いただくとともに、実現可能性を見極めることが必要。</li> <li>・広域連合の取組方針について、議論をしたということであればよいが、了承が必要となればもっと議論が必要。 →そんなこと言っていれば時間がかかってしまう。</li> <li>・十分な議論がない中、取組方針が独り歩きしてよいのか。県益も議論されていない。</li> <li>・福井県が入っていない広域連合で議論することはナンセンス。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・提案はルート選定の入り口の段階の議論であり、現時点では、JR東海とは具体的な協議はしていない。今回の提案は今までにないスキームであり、国との議論も必要となる。</li> <li>・まずは、ルート選定についての基本的な県のスタンスを主張すべきと考えている。今日は、費用負担と並行在来線について、本県の意見を述べることを了解いただきたい。今言わないと県の条件を提示できなくなるので、理解いただきたい。</li> <li>・また、それぞれの地域で具体的に、どういう交通政策が必要なのかについては、日常の在来線の問題、バリアフリー等の他、プラスアルファとして、広域交通が地域振興にどうつながるのか等、これからの議論であり段階的に考えていただきたい。</li> <li>・福井県との関係や、将来ビジョンという皆さんの理想は何ったが、費用負担と並行在来線の2点について、滋賀県の意見として、知事責任で提案させていただいている。</li> <li>・高速交通を活用した具体的なビジョンはこれから詰めさせていただく。本日は、2項目(建設費負担、並行在来線)について、また、合理性ということから米原ルートが優位であることを、県として責任をもって声を上げさせていただきたい。</li> <li>・とにかく、ここで入り口を開かないと、県民に対する責任が果たせないし、関西における滋賀県の位置付けもあり、4月末に広域連合に回答することを了解いただきたい。それが駄目であれば、意見を付記させていただき、知事として提案していきたい。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スケジュールはどうなっているのか。なぜ、今議論する必要があるのか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・来年度には金沢開業、敦賀は37年度開業となり、国が敦賀以西ルートを決めるタイミングになってきた。今意見を言わなければ、県として不利益になる。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今日言われて、意見を出すことはできない。アンケート調査を実施する等、各市町の意見をまとめてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで段階的に説明をしてきており、本日、ご了解をいただきたい。知事として、県民益を考えるとマイナスでないと思う。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・いつまでたっても結論は出ない。今回、市の意見を述べさせていただいたので、それを受けて、県として最終判断してほしい。</li> <li>・市町から様々な意見が出たが、判断は知事しかできない。意見を集約して、知事の判断にお任せしたい。</li> </ul> <p>(まとめ)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域交通網が必要という認識の下、知事には、県益、県民の経済性を確保することを前提に、政治的な判断をしていただいたということ。</li> </ul>	

1. はじめに

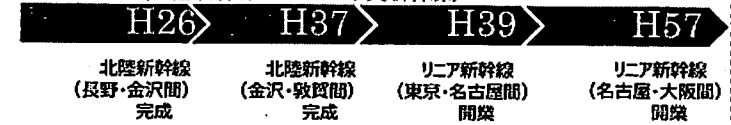


検討目標

○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)



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各答申 (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ルートを併せて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。)

	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) ( )内は現所要時間との差	33(▲42)	35(▲40)	45(▲30)	50*/45 (▲25*/▲30)※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(利用者増減効果による便益) + 事業者便益(競争優位の便益)

(※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みます。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、広域連合府県に徳島県、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。最大規模の車庫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。」「総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。

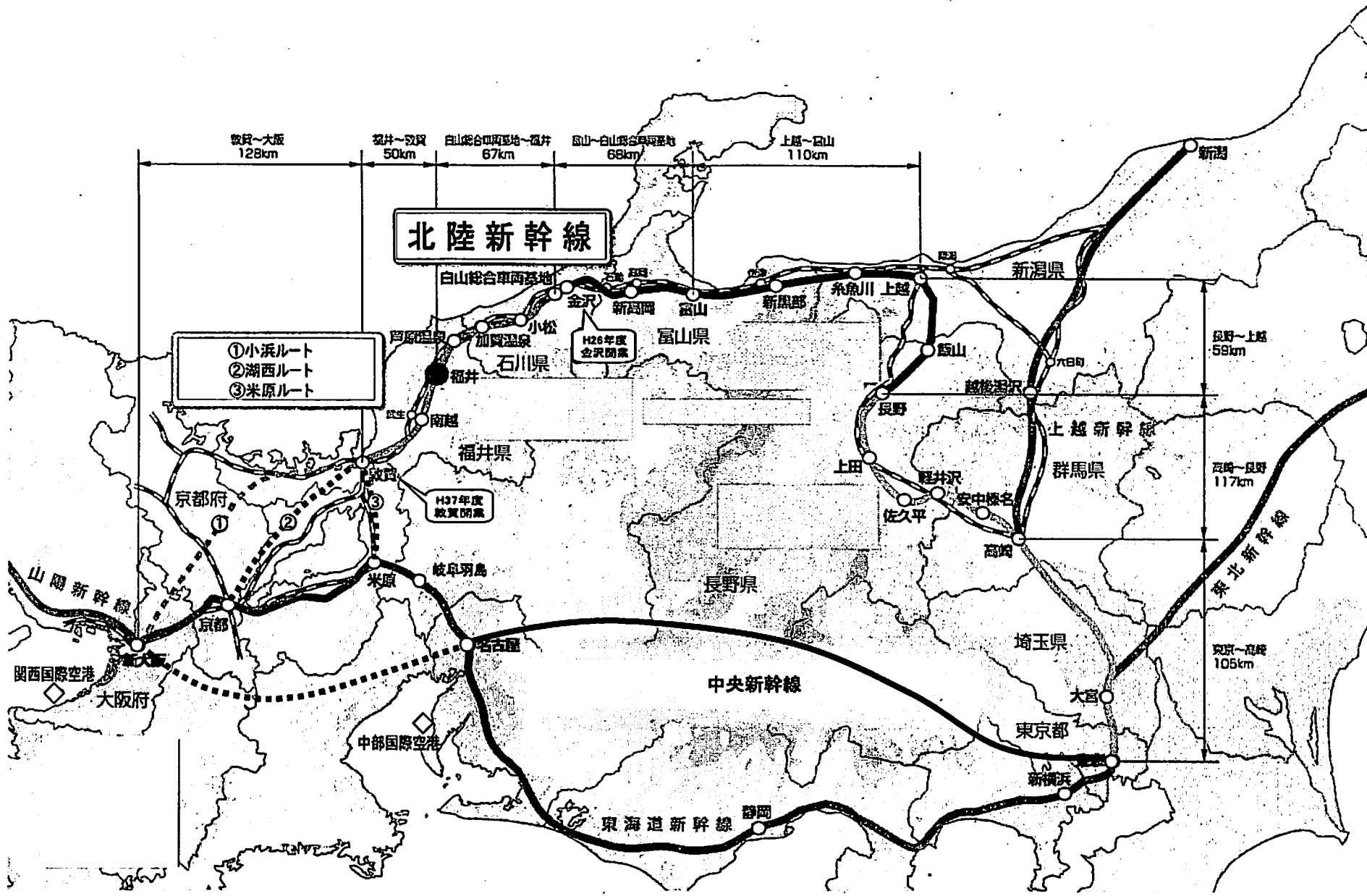
1. 広域連合の各構成員は、北陸新幹線が災害時の東海道新幹線の代替機能を果たすとともに、北陸圏および北関東・信越圏と関西圏を結ぶ国土政策として、極めて重要で早急な整備が必要な事業であることを共有し、関西全体の利益を考慮する。そのため、ルート提案にあたっては、開業までの期間、費用対効果(時間短縮効果をはじめとする利用者便益/建設・事業コスト等)、開業による波及効果などを主たる評価基準とし、総合的に判断する。

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。





# 国の新幹線鉄道整備スケジュール

年度	リニア中央新幹線		北陸新幹線			九州新幹線		北海道新幹線	
	東京-名古屋	名古屋-大阪	長野-金沢	金沢-敦賀	敦賀-大阪	武雄温泉-諫早	諫早-長門	新青森-新函館	新函館-札幌
2011(H23)年度			建設中			建設中		建設中	
2012(H24)年度				新線工事			新線工事		新線工事
2013(H25)年度									
2014(H26)年度	着工								
2015(H27)年度			長野-金沢 開業予定 (2014)					新青森- 新函館 開業予定 (2015)	
2016(H28)年度									
2017(H29)年度									
2018(H30)年度						武雄温泉- 諫早 開業予定 (2018)			
2019(H31)年度									
2020(H32)年度									
2021(H33)年度									
2022(H34)年度							諫早-長門 開業予定 (2022)		
2023(H35)年度									
2024(H36)年度									
2025(H37)年度									
2026(H38)年度									
2027(H39)年度									
2028(H40)年度	東京-名古屋 開業予定 (2027)								
2029(H41)年度									
2030(H42)年度									
2031(H43)年度									
2032(H44)年度									
2033(H45)年度									
2034(H46)年度									
2035(H47)年度									
2036(H48)年度									
2037(H49)年度									
2038(H50)年度									
2039(H51)年度									
2040(H52)年度									
2041(H53)年度									
2042(H54)年度									
2043(H55)年度									
2044(H56)年度									
2045(H57)年度									
2046(H58)年度		名古屋-大阪 開業予定 (2045)							
2047(H59)年度									
2048(H60)年度									
2049(H61)年度									
2050(H62)年度									新函館- 札幌 開業予定 (2035)

(資料) 国土交通省およびJR東海の公表資料を参考に作成。

## ◆北陸新幹線(敦賀以西ルート)

関西広域連合域における新線部分の距離と負担額の目安(現行スキーム(※)での想定)

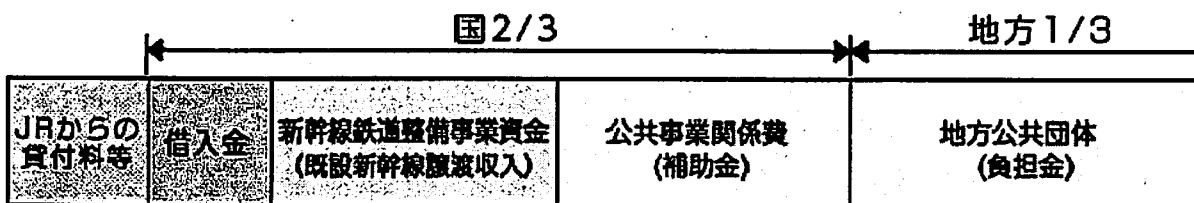
(金額:億円)

区分	建設費	国費	広域連合 負担額の目安	新線部分の距離 (広域連合/全体)
小浜ルート	9,500	5,319	1,657 (911)	72km/123km
湖西ルート	7,700	4,396	1,893 (1,041)	68km/81km
米原ルート	5,100	2,965	1,198 (658)	35km/44km
米原ルート (乗換)	3,600	2,039	823 (453)	35km/44km

下段の( )書きは実質負担額(地方公共団体の実質負担は、地方公共団体負担分の55%)  
 地方公共団体負担分:国負担の1/2。90%が起債対象で、うち、50%は交付税措置がある。

## ※【整備新幹線の財源構成】

現在の建設財源のスキームでは、貸付料等収入の一部を充てた後、国が3分の2(公共事業関係費と既設新幹線(東海道新幹線など)譲渡収入の一部)、地方自治体が3分の1を負担



※借入金は既設新幹線譲渡収入の前倒し活用

# ○全国新幹線鉄道整備法

〔昭和四十五年五月十八日  
法律第七十一号〕

(建設費用の負担等)

第十三条 機構が行う新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用(営業主体から支払を受ける新幹線鉄道に係る鉄道施設の貸付料その他の機構の新幹線鉄道に係る業務に係る収入をもつて充てるものとして政令で定めるところにより算定される額に相当する部分を除く。)は、政令で定めるところにより、国及び当該新幹線鉄道の存する都道府県が負担する。

2 都道府県は、その区域内の市町村で当該新幹線鉄道の建設により利益を受けるものに対し、その利益を受ける限度において、当該都道府県が前項の規定により負担すべき負担金の一部を負担させることができる。

3 前項の規定により市町村が負担すべき金額は、当該市町村の意見を聴いた上、当該都道府県の議会の議決を経て定めなければならない。

4 地方公共団体は、第一項及び第二項に規定するもののほか、新幹線鉄道に関し、その建設に要する土地の取得のあつせんその他必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

# ○全国新幹線鉄道整備法

## 施行令

(国及び都道府県の負担)

第八条 国及び都道府県が法第十三条第一項の規定により負担すべき費用の額は、毎事業年度、新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用の額から前条第二項の国土交通大臣が定める額を控除した額に、国にあつては三分の二を、都道府県にあつては三分の一を、それぞれ乗じて得た額とする。

2 前項の規定により国が負担すべき費用の額の計算については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法第十七条第三項の規定により同項第一号に掲げる事業に要する費用の一部に充てるため繰り入れた繰入金(後年度繰入金充当収入を含み、当該事業年度以前の事業年度における後年度繰入金充当収入に係る債務の償還及び当該債務に係る利子の支払に要する費用に充てるものを除く。)は、国が当該費用の一部に充てるものとして負担したものとみなす。

# 並行在来線経営分離区間

