

北陸新幹線について

1 北陸新幹線敦賀以西ルートについて

北陸新幹線敦賀以西ルートについては、「与党 北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会」において、年内の中間報告の取りまとめが予定されている。

【委員名簿】裏面のとおり

【委員会の開催状況】

第1回	平成27年8月6日	今後の進め方等について
第2回 (平成27年9月10日)		関係府県からの意見聴取 ・福井県 ・石川県 ・富山県
第6回 (平成27年11月26日)		
第7回		
第8回 (平成28年1月21日)		関係府県等からの意見聴取 ・大阪府および大阪市 ・JR西日本およびJR東海 ・北陸経済連合会および関西経済連合会 ・京都府、京都市および関西広域連合
第14回 (平成28年4月11日)		
第15回		

与党PT	平成28年11月11日	3ルート案に関する国交省調査結果報告
第16回	平成28年11月16日	(内閣改造による委員交代後初会合) 有識者(中川京都大学大学院教授)から意見聴取
第17回	平成28年11月22日	福井県から意見聴取
第18回	平成28年11月30日	奈良県およびJR西日本から意見聴取
第19回	平成28年12月2日	富山県および京都府から意見聴取
第20回	平成28年12月5日	石川県、大阪府および滋賀県から意見聴取
第21回	平成28年12月7日	委員による意見交換
第22回	平成28年12月14日	与党PTへの中間報告

2 本県に対する意見聴取について

第20回検討委員会において、本県に対する2回目の意見聴取が行われた。

【開催日】平成28年12月5日(月)

【説明者】三日月知事、桑山土木交通部長、四塚土木交通部管理監

【説明資料】別添のとおり

3 与党PTへの中間報告の概要 … 別紙のとおり

与党 整備新幹線建設推進プロジェクトチーム
北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会

平成28年10月18日現在

自由民主党	(委員長)	西田昌司	◎	(京都)
		うへの賢一郎		(滋賀2)
		佐々木紀		(石川2)
		高木毅		(福井2)
		田畑裕明		(富山1)
		中山泰秀		(大阪4)
公明党	(委員長代理)	漆原良夫		(比例北陸信越)
		佐藤茂樹		(大阪3)
		山本香苗	◎	(比例全国)

平成28年12月14日

与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームへの中間報告（案）

北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会

北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会（以下「本委員会」という。）においては、本年4月に「中間とりまとめ」を行い、11月にこれを踏まえた調査結果が国土交通省から示されたことを受け、関係地方自治体、JR及び有識者からのヒアリングや委員間での議論を行った結果、下記の事項を、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームに対して報告する。

なお、本委員会において行われた議論の内容を、別紙のとおり、併せて報告する。

記

1. 結論

北陸と関西の間の移動の速達性、利用者の利便性等を総合的に勘案し、敦賀駅－小浜市（東小浜）附近－京都駅－新大阪駅を結ぶルート（小浜京都ルート）が適切である。

なお、京都－新大阪間については、事業費等の観点からは北回りのルートが優位である一方、既存の鉄道ネットワークとの接続、地域開発の潜在力等の観点からは、南回りのルートも有望と考えられる。この南回りのルートについては、国土交通省に求めた追加調査が継続中であることから、その結果を踏まえ、引き続き、本委員会において検討を進める。

2. 今後の整備に向けて

① 一日も早い着工に向けては、建設主体である鉄道建設・運輸施設整備支援機構においては、平成29年度当初より、駅・ルート公表に向けた詳細調査を開始し、駅・ルートの公表後は、環境影響評価の手続きを進めるべきである。

また、北陸新幹線敦賀・大阪間の整備効果を十分に発揮させるためには、予算額を大幅に増額し、早期の全線開通が必須である。駅・ルート公表に向けた詳細調査、環境影響評価の間、与党においては整備財源の確保のための検討を行う必要がある。

② 新たな区間の着工については、安定的な財源見通しを確保し、収支採算性、投資効果等を十分に吟味するとともに、JRの同意、並行在来線の経営分離についての沿線地方公共団体の同意を確認する等、従来の基本条件が整えられていることを確認することが必要である。その際、国民の税負担を最小限とする観点から、事業の収益から生まれる貸付料の前倒しの活用も含め、最大限確保する等の措置を講ずる必要がある。

また、並行在来線の取扱いが関係地方自治体の関心事項であり、新幹線が通らない県内の在来線の経営分離は現在の自治体の意向を前提とすべきものである。営業主体であるJR西日本においては、これを踏まえて、着工までの間に沿線自治体の意向を確認し、適切な検討が行われることを強く希望する。

検討委員会における議論の概要

1. 北陸新幹線の3ルートについて

① 小浜舞鶴京都ルート

- ・ 京都府から「地域経済効果が大きく、京都府北部地域、日本海側の大きな発展に資する」旨の賛意が示された。
- ・ また、委員より、「太平洋側と日本海側の均衡ある発展の観点からは、日本海側のネットワーク整備は重要な課題である。」「建設費が最も高い。」「北陸から京都・大阪までの所要時間が小浜京都ルートより長い。」「B/Cが1を下回る。」「小浜ルートの延伸で行うべき。」という議論もなされた。

② 小浜京都ルート

- ・ 福井県及び富山県から「北陸から京都・大阪までの移動について、乗換えが無く、所要時間が最短で、運賃・料金も安い。また、リダンダンシーの確保にも資する。更に整備計画にも沿ったルートである。」旨、石川県からは「営業主体であるJR西日本が提案するルートであり、また北陸3県の足並みも揃う。速達性にも優れる。」旨の賛意が示された。
- ・ 営業主体であるJR西日本から「乗換えがなく、所要時間が最短で、運賃・料金も安く、総便益が最も高い。整備計画にも沿ったルートである。」旨の賛意が示された。
- ・ また、委員より、「北陸3県の主張のとおり、速達性、利便性に優れるルートである。」「米原ルートと比較して、建設費が大きく、想定工期も長い。」という議論もなされた。

③ 米原ルート

- ・ 滋賀県から、「工期が短く、建設費が低廉で、費用対効果に最も優れている。また、中京圏へのアクセスも便利である」旨の賛意が示された。
- ・ 北陸3県からは「北陸と中京圏のアクセスの確保は重要である」旨の意見が示された。
- ・ また、委員より「北陸と中京圏のアクセスの確保は重要である」「工期が短く、建設費が安く、費用対効果に優れたルートである」「米原駅での乗換えは、北陸と京都・大阪間の利用者に不便をもたらす。また、中京圏へのアクセスについては、米原ルートでなくとも対応可能。」「乗入れの可能性についてはよく調査すべき。」との議論もなされた。

2. 関西文化学術研究都市を經由するルート(参考)について

- ・ 北陸3県から、「(北回りルートに比べ、)時間短縮効果が小さく、北回りの方が良い。」旨の意見が示された。
- ・ 奈良県から、「奈良県を通るルートは受け入れられない」旨の意見が示された。
- ・ 一方で、京都府から「地域経済効果が大きく、関西文化学術研究都市が近畿の発展のハブとなる。」「奈良県を通らない京田辺ルートでは速達性でも北回りと同等ではないか。」等の意見が示された。

3. その他

- ・ 新幹線ネットワークは、その整備により地域に大きな経済効果をもたらすものである。新幹線については、北陸新幹線敦賀以西の早期開業を図ることが優先課題である一方、その次の課題として、国土の総合的な発展、あるいはリダンダンシーの確保のためにも、関西国際空港へのアクセスを含め四国新幹線、舞鶴を経て日本海に至る山陰新幹線、北陸・中京新幹線等の基本計画路線等の整備計画化、北陸と中京圏のアクセス機能の確保を始め、幹線鉄道ネットワークの将来の実現に向けて検討に着手することが必要である。

北陸新幹線 敦賀以西ルート に対する考え方

平成 28 年 12 月 5 日

滋賀県



1. 本日本日お伝えしたいこと

- 1 国において、整備計画にある「小浜市附近」を経過しない「米原ルート」が調査され、最も投資効果が優れる等「米原ルート」の優位性が確認されたことを評価。
- 2 本県の考え方に変わり無く、開業までの期間が短く、建設費が低廉で、費用対効果に優れる「米原ルート」を推奨。
- 3 人口減少社会を迎えており「早く」「確実」に整備が必要。平成 53 年(2041 年)以降の開業では遅すぎる。他のルートと比較して財源的な優位性があり、前倒し整備に向けた力を生み出すルートを検討すべき。
- 4 北陸新幹線整備は重要な国家プロジェクトであるとともに多額の投資が必要。あらゆる可能性を検証し、広く国民的な議論も踏まえ、ルートを決定すべき。
- 5 国家全体の便益 / 費用を最適化できないルートは同意できない。国で最終的に決定したルートが、仮に地域における利益と相反する場合、国が責任を持って対処すること。

2. ルート選定の視点

合理性の「米原ルート」

● 投資効果、工期、建設費に最も優れる「米原ルート」

建設費の差分である約1兆5千億円～1兆9千億円^(※)と、建設期間の差分5年間をどのように評価するのか。



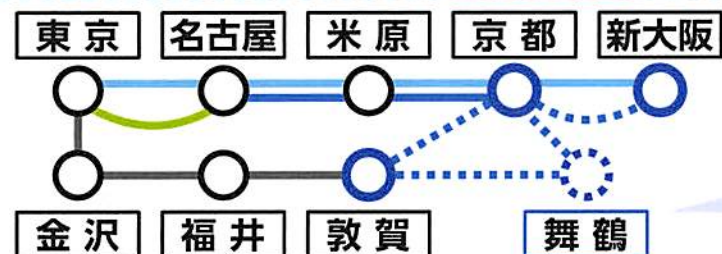
※小浜京都ルートと米原ルートの時間短縮効果の差を時間評価値@36.2円/分、利用者17,300人/日で金額換算した場合の便益は50億円/年。これで建設費の差額を回収するには約300年を要する。

● 関西・北陸・中京を結ぶ合理的ルートは「米原」経由

歴史的にも「米原」を要として交通網が発達。また、リニア効果を北陸へ届けることが可能。



ルート	区間	距離	時間	運賃+料金
米原	金沢—米原—名古屋	256km	1h26m	9,790円
米原	福井—米原—名古屋	180km	1h02m	8,710円
米原・リニア	福井・米原・名古屋・東京	546km	1h57m	17,830円
北陸新幹線	福井・金沢・長野・東京	526km	2h52m	15,530円



ルート	区間	距離	時間	運賃+料金
小浜京都	金沢—京都—名古屋	370km	1h59m (+33m)	13,460円 (+3,670円)
小浜京都	福井—京都—名古屋	294km	1h34m (+32m)	11,400円 (+2,690円)
舞鶴	金沢・舞鶴・京都・名古屋	418km	2h11m (+45m)	14,000円 (+4,210円)
舞鶴	福井・舞鶴・京都・名古屋	342km	1h46m (+44m)	12,260円 (+3,550円)

3. 関西・北陸・中京を「早く、確実」につなぐ

「早期整備」が重要

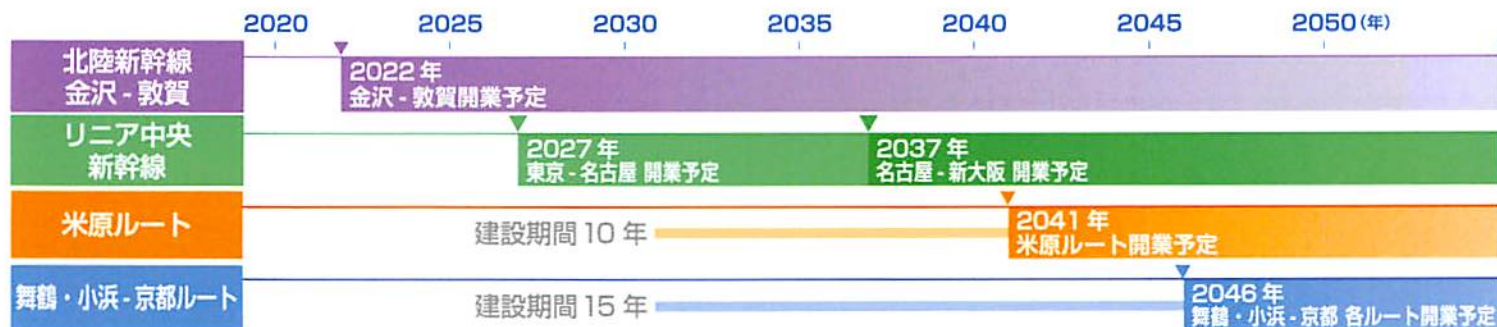
● リニア早期開業を展望し「早く、確実」につなぐことが喫緊の課題。

・広域連合の各構成員は、

「(北陸新幹線が)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、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。」

〔北陸新幹線(敦賀以西ルート)提案に係る基本方針〕(H24.3.25 関西広域連合)



● 限られた財源の中で「早く、確実に整備が可能なルート」をすすめる必要があるのではないか。

・「米原ルート」建設には財源的な優位性があり、前倒し整備に向けた力を生み出すことが可能。

		①建設期間	②国・地方予算 国 755 億円 + 地方 377 億円 / 年	③予算総額 ①×②=③	④概算建設費	⑤過不足額 ③-④=⑤
米原ルート	約 50km	10 年	1,132 億円	1 兆 1,320 億円	5,900 億円	+5,420 億円
小浜京都ルート	約 140km	15 年	//	1 兆 6,980 億円	2 兆 700 億円	▲3,720 億円
小浜舞鶴京都ルート	約 190km	15 年	//	//	2 兆 2,500 億円	▲5,520 億円

※新幹線貸付料…北陸新幹線 金沢～上越妙高 (JR西日本管内 168km(営業*)) は 80 億円 / 年 (2015～2045 年)。
 なお、貸付料の算定には、並行在来線の経営分離による収支改善効果も考慮されている。

4. ルート選定はあらゆる可能性の検証が必要 米原「乗り入れ」も検証すべき

● 北陸新幹線・東海道新幹線の米原「乗り入れ」が投資効果を最大化

☑ 本県試算で米原ルート「乗り入れ」の投資効果 (B/C) は「3.28」。他のルート案を凌駕。

● 米原ルートでの東海道新幹線「乗り入れ」の技術的課題を検証すべき

☑ 「技術的課題」は技術で解決可能。「乗り入れ」に要するコストを検証し、比較考量すべきではないか。

1 現在の東海道新幹線のダイヤ上の制約

→ リニア大阪延伸 (2037 年ごろ) 以降の東海道新幹線の運行密度



2 北陸新幹線 (COSMOS/コスモス) と東海道新幹線 (COMTRAC/コムトラック) の運行管理システムの違い

→ 「山陽新幹線」と「九州新幹線」間に「情報通信サーバー」を設置することで相互直通運転を実施中
(COMTRAC/コムトラック) (SIRIUS/シリウス)



3 脱線・逸脱防止装置

→ 異なる脱線・逸脱防止装置の「東海道・九州新幹線」と「山陽新幹線」車両対策を施し相互直通運転を実施中



● 広く国民的な議論を経てルート決定すべき

☑ 「いつ着工し、いつ完成することを目指すのか」が議論の出発点。

☑ 地方負担の議論。

- 「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。」 「北陸新幹線 (敦賀以西ルート) 提案に係る基本方針」(H24.3.25 関西広域連合)

資料編

P2 関西・北陸・中京のつながり

福井県

人の流れ (福井発)	人の流れ (福井着)
1位 大阪府	1位 大阪府
2位 京都府	2位 滋賀県
3位 愛知県	3位 愛知県
4位 滋賀県	4位 京都府
5位 和歌山県	5位 神奈川県

物の流れ (福井発)	物の流れ (福井着)
1位 大阪府	1位 大阪府
2位 北海道	2位 滋賀県
3位 愛知県	3位 愛知県
4位 京都府	4位 北海道
5位 滋賀県	5位 三重県

滋賀県

人の流れ (滋賀発)	人の流れ (滋賀着)
1位 福井県	1位 福井県
2位 富山県	2位 富山県
3位 三重県	3位 三重県
4位 石川県	4位 石川県
5位 千葉県	5位 長野県

物の流れ (滋賀発)	物の流れ (滋賀着)
1位 福井県	1位 三重県
2位 三重県	2位 愛媛県
3位 新潟県	3位 福井県
4位 香川県	4位 富山県
5位 石川県	5位 埼玉県

石川県

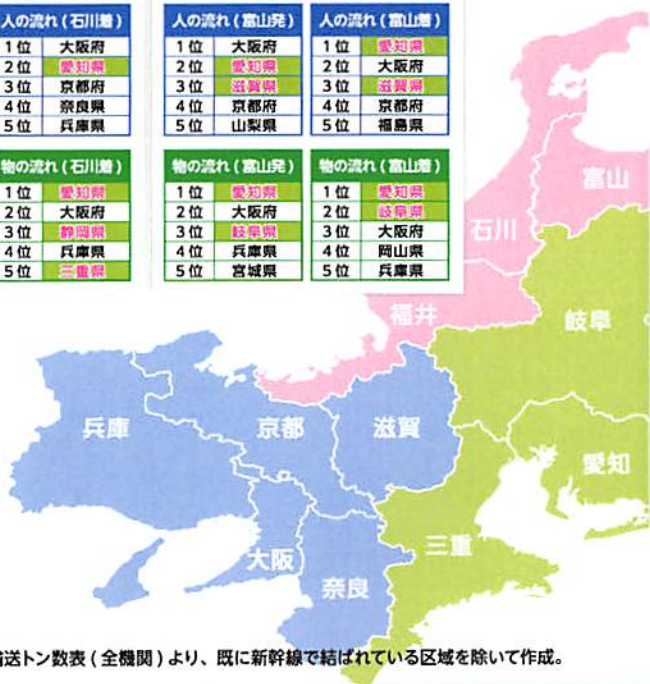
人の流れ (石川発)	人の流れ (石川着)
1位 大阪府	1位 大阪府
2位 愛知県	2位 愛知県
3位 京都府	3位 京都府
4位 静岡県	4位 奈良県
5位 兵庫県	5位 兵庫県

物の流れ (石川発)	物の流れ (石川着)
1位 愛知県	1位 愛知県
2位 大阪府	2位 大阪府
3位 静岡県	3位 静岡県
4位 兵庫県	4位 兵庫県
5位 岐阜県	5位 三重県

富山県

人の流れ (富山発)	人の流れ (富山着)
1位 大阪府	1位 愛知県
2位 愛知県	2位 大阪府
3位 滋賀県	3位 滋賀県
4位 兵庫県	4位 京都府
5位 山梨県	5位 福島県

物の流れ (富山発)	物の流れ (富山着)
1位 愛知県	1位 愛知県
2位 大阪府	2位 岐阜県
3位 岐阜県	3位 大阪府
4位 兵庫県	4位 岡山県
5位 宮城県	5位 兵庫県



北陸線金沢～福井～敦賀間の主要駅における優等列車の運行本数は、米原方面：大阪方面が1：1。

敦賀
つるが
Tsuruga

小松
こまつ
Komatsu

- 在来線 黒文字
- しらさぎ 赤文字
- サンダーバード 黄文字

敦賀【JR】北陸線 長浜方面(上り) 平日				
6	02	22	53	56
7	12	17	36	48
8	01	12	37	
9	12	23	39	
10	10	23		

小松【JR】北陸線 福井方面(上り) 平日					
6	07	26	48		
7	02	07	22	32	35
8	06	34	39		
9	00	05			
10	05	10	13		

(12月5日(月)大阪・米原方面時刻表)

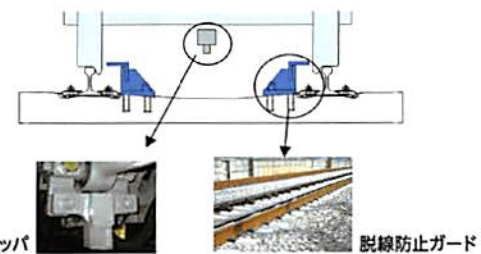
※平成26年度都道府県相互間旅客輸送人員表(全機関)、輸送トン数表(全機関)より、既に新幹線で結ばれている区域を除いて作成。

P5 乗り入れの技術的課題(脱線・逸脱防止装置)を検証すべき

平成28年4月5日 国土交通省「新幹線脱線対策協議会」資料より

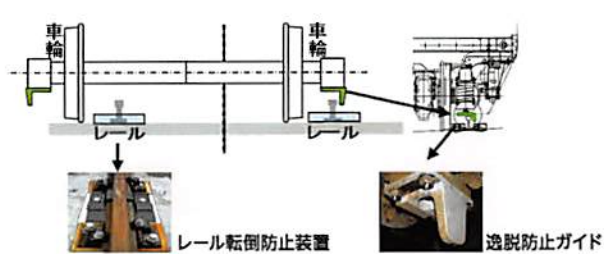
JR東海・JR九州

●脱線防止ガードにより地震時の列車の脱線を極力防止する。
また、仮に脱線した場合においても、車両に取り付けた逸脱防止ストッパが脱線防止ガードに引っ掛かることにより、線路から大きく逸脱することを防止する。



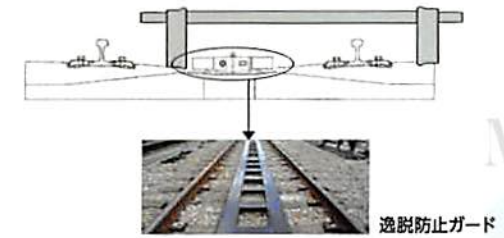
JR東日本・JR西日本

●仮に脱線した場合においても、車両に取り付けたL型ガイドがレールに引っ掛かることにより、線路から大きく逸脱することを防止する。



JR西日本

●仮に脱線した場合においても、レールの内側に敷設した逸脱防止ガードに車輪が引っ掛かることにより、線路から大きく逸脱することを防止する。



※相互直通することから、他社対策である逸脱防止ストッパによる対策も実施している。

Mother Lake