

北陸新幹線(敦賀以西)ルートに関する滋賀県の考え方(案)について

1 北陸新幹線の現状

- (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。(敦賀以西ルートは未公表)
- (2)長野～金沢間は、現在工事中。平成 26 年度末完成予定
- (3)金沢～敦賀間は、平成 24 年 6 月に工事实施計画の認可。平成 37 年度開業予定

2 現行スキームの課題

- (1)法令により建設資金は、国が 2/3、新幹線が通る都道府県が 1/3 を負担
- (2)並行在来線について、整備新幹線開業時に、JR の経営から分離することを認可前に確認する。(政府与党申合せ H2.12.24)
並行在来線の経営分離については、沿線自治体の同意を得るものとする(整備新幹線の整備に関する基本方針 H21.12.24)

3 敦賀以西ルートの関西広域連合での検討

- (1)関西広域連合に「北陸新幹線検討部会」を設置し、敦賀以西の 3 ルート(小浜、湖西、米原)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。(H24.3.25)
 - 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 関西広域連合の調査結果 別添「資料 1」のとおり

5 敦賀以西ルートに関する滋賀県の考え方(案) 裏面のとおりに

6 敦賀以西ルート提案までのスケジュール

- ・関西広域連合の調査結果をもとに、敦賀以西ルートに関する滋賀県の考え方を県議会、市町等と協議し、滋賀県案を関西広域連合に提示
- ↓
- ・関西広域連合で各構成員の意見を取りまとめ
- ↓
- ・関西広域連合で敦賀以西ルート提案に係る取組方針を協議
※全構成員の同意をもって最終とりまとめ、公表

北陸新幹線（敦賀以西）ルートに関する滋賀県の考え方（案）

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足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。

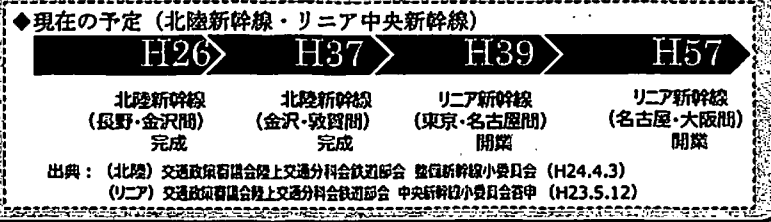
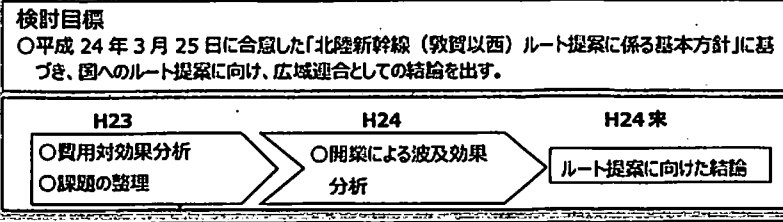
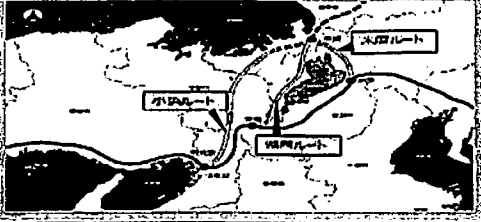
したがって、滋賀県としては、この 2 つの課題については、下記のとおり関西全体で解決されるべきものであると確認する。

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し、地域の幹線交通として、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。

北陸新幹線(金沢以西)ルートの変更(改定)について
 (北陸新幹線(金沢以西)ルート変更(改定)方針(H24.3.25)の1(改定))

1. はじめに



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(泉換)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。
 (なお、両報告書は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、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	(泉換)	
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。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)	33(▲42)	35(▲40)	45(▲30)	50 [※] /45 (▲25 [※] /▲30) ※泉換時間5分を含む	
()内は現所要時間との差					
(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)	広域連合地域:100	広域連合地域:108	広域連合地域:102	広域連合地域:101(※10)	
(小浜ルートの広域連合地域への波及を100とした場合)	関西:106 中京:6 全国:135	関西:118 中京:6 全国:150	関西:114 中京:30 全国:177	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) 米原ルートと同じ	
	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)	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。(※13)
	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) 東海道新幹線沿線ダイヤへの対策(車庫線・回送線整備費(1500億円)を含む)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(費用対効果による便益) + 事業者便益(輸送収入の増大)

(※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、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。

(※6) 泉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。大規模な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、泉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) 暫定的に米原駅で泉換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。「路線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)。