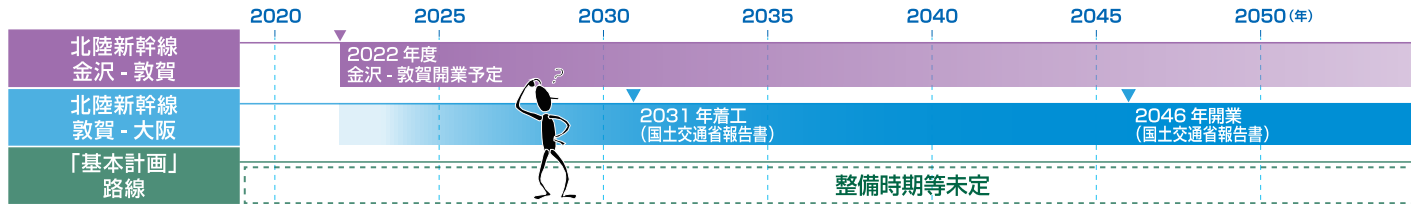


- 近畿の発展のため、北陸新幹線全線や四国新幹線、山陰新幹線、北陸・中京新幹線等の「基本計画」路線等の高速鉄道ネットワークの早期整備が必要。
- 北陸新幹線 敦賀・大阪間を早期に着工するには「着工5条件」を整える必要があり、「財源」の確保と「**並行在来線**」の課題解消が同時に必要。



整備新幹線の基本条件(着工5条件) 次の基本的条件が整った区間について、これを確認した上で、着工するものとする。

- 1 安定的な財源見通しの確保** …整備新幹線を確実に完成させ供用するため、整備期間を通じた安定的な財源見通しを確保するものとする。
- 2 収支採算性** …整備後の新幹線の経営が安定的かつ継続的に行われるよう、営業主体の収支採算性を確保するものとする。
- 3 投資効果** …公的な資金による社会資本の整備であることから、時間短縮効果等の投資効果を有するものであること。
- 4 営業主体としてのJRの同意** …整備後の新幹線を経営するか否かは、営業主体の経営判断によるものであることから、あらかじめ営業主体としてのJRの同意を得るものとする。
- 5 並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意** …整備後の新幹線と並行在来線とともに経営することは、営業主体であるJRにとって過重な負担となる場合がある。この場合には、並行在来線をJRの経営から分離せざるを得ないが、その経営分離について沿線自治体の同意を得るものとする。



提言 北陸新幹線 敦賀・大阪間の整備に伴う並行在来線は存在しないと考えており、国はこの考え方を確認すること。

- これまでの整備新幹線で、新幹線の通らない県内で「並行在来線」として扱われた事例は無い。
- 大都市近郊区間の在来線が「並行在来線」として経営分離された事例は無い。

※大都市近郊区間・博多~鳥栖
- 特急列車が運行されていない区間は、新幹線への旅客転移による影響は想定できず「JRにとって過重な負担」とはならない。