

北陸新幹線 敦賀以西ルート に対する考え方

平成 27 年 12 月 11 日

滋賀県



本日お伝えしたいこと

- 1** ルート選定は、国家的観点で、データを示し定量的に選定すべし。
- 2** 現時点の拠り所は、関西広域連合の試算結果のみ。
本県は、その結果として、最も優れている「米原ルート」を推奨する。
- 3** データが示されていない「小浜・京都ルート」や「舞鶴ルート」への論評はできない。
- 4** 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。
- 5** 国家の便益を最大化するルートが、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。

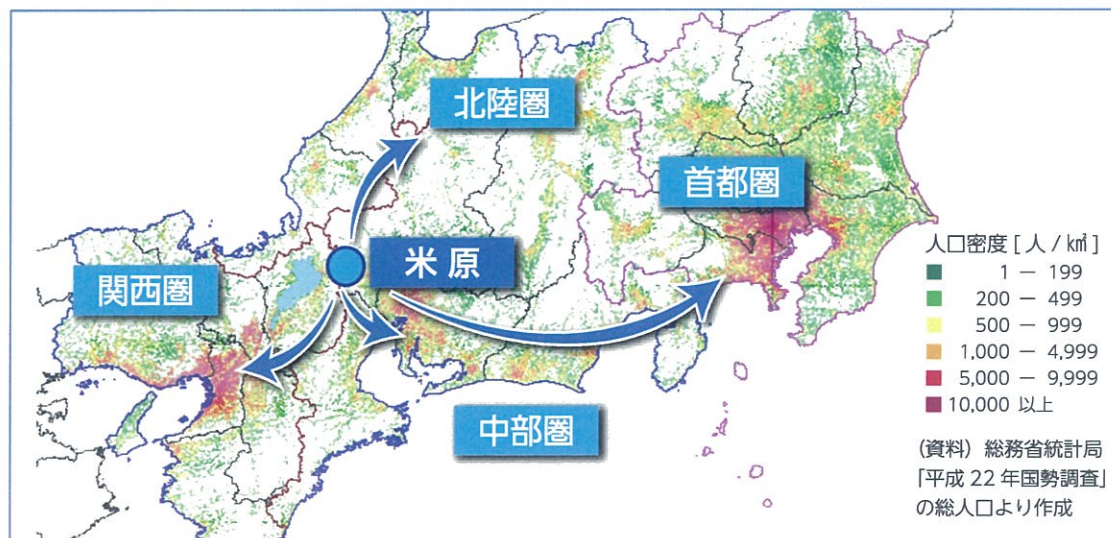
1. 基本的なスタンス

投資効果、工期に優れる「米原ルート」を推奨。

● 北陸新幹線の意義

北陸新幹線の整備は国家プロジェクト

- 我が国の一体的な発展。
- 太平洋側及び日本海側の国土軸の形成や充実。
- 近畿・北陸・中部や首都圏との広域交流の促進。



● 交通結節点としての「米原」

- 近畿・北陸・中部を結ぶ合理的なルートは「米原」経由。
- 歴史的にも「米原」を要とした交通網が発達。



● 総合的に優位な「米原ルート」

- 関西広域連合の調査によれば、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」が最も優位。
- 更にリニア中央新幹線(品川～名古屋)の H39 年開業により中京圏の吸引力が増すことで、更に「米原ルート」の受益者数が増加。
- 本県も合理性・合目的性に秀でる「米原ルート」推奨方針を関西広域連合と共有。

2. ルート選定の視点

「早期整備」が重要。

● 関西と北陸を「早く、確実につなぐ」

- 「関西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」

(平成 24 年 3 月 25 日 関西広域連合「北陸新幹線(敦賀以西)ルート提案に係る基本方針」)

● 整備新幹線の着工条件「安定的な財源見通しの確保」

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。

- 着工済み 3 路線の開業前倒しの財源として、JR から受け取る新幹線貸付料の将来収入も既に財源充当済み。P7資料(上)

● 投資効果の観点からも早期整備が必要

- 着工条件「投資効果」は、総便益 / 総費用 (B/C) の値が 1 以上となることが必須。
- 総便益 / 総費用 (B/C) は、整備期間が長いほど逓減する。P7資料(中)

■ 関西広域連合の試算結果

最低限必要な比率 = 1



Mother
Lake

3. ルート選定の視点

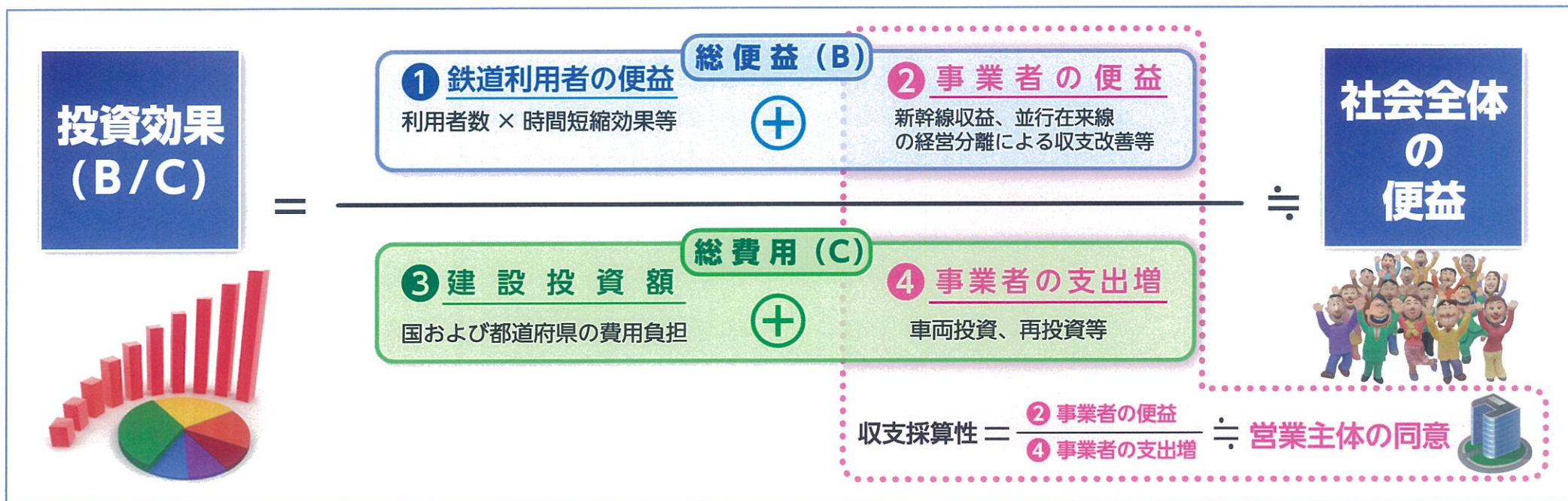
「投資効果」を重視。

● 全国新幹線鉄道整備法～第1条

- この法律は、高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もつて国民経済の発展 及び 国民生活領域の拡大 並びに 地域の振興に資する ことを目的とする。

● 国民と地域のための視点

- 整備新幹線は国および当該路線が存する都道府県の費用負担により建設。
- このため、社会全体の便益（投資効果）が最大化されるルートを選定すべきではないか。
- 鉄道利用者の便益（①） が大きく、建設投資額（③） の少ないルートが、必然的に投資効果が高くなる。



4. 利用者の便益

「便益の総量」で比較考量すべき。

● 利用者便益

利用者便益の大半は、移動時間の短縮による便益。**P7資料(左下)** 従って、利用者便益は概ね以下の式で表すことができる。

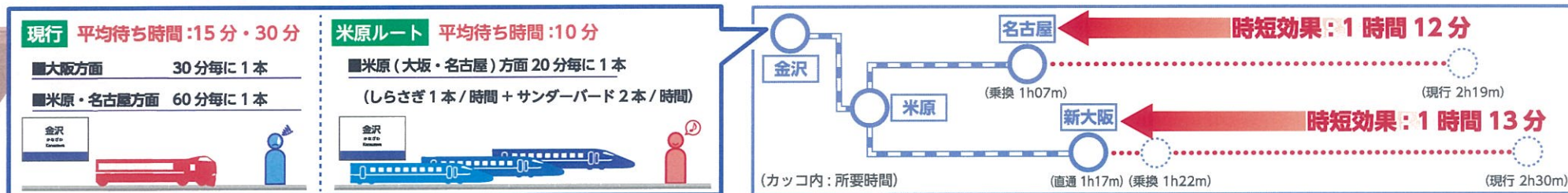
$$\text{鉄道利用者の便益} \div \text{①時間短縮効果} \times \text{②利用見込み者数}$$

① 米原ルートによる時間短縮効果

乗車時間の短縮に加え期待所要時間（平均待ち時間）も考慮すべきではないか。

●金沢駅での期待所要時間（平均待ち時間）

●乗車時間の短縮効果



② 利用見込み者数（リニア効果も重視）

北陸新幹線金沢～敦賀間着工時に実施した需要予測（北陸新幹線敦賀開業後）によると、北陸～関西：14,400人/日、北陸～中京・関東：6,900人/日。**P7資料(右下)**

リニア中央新幹線（東京～名古屋間）の開業を需要予測に織り込むべき。



5. 「定量的効果」でルート決定。

「定性的課題」は調整で解決可能。

● どのルートが国民の効用を最大化できるかが、選定の優先事項ではないか。

- ☑ 現在を基準とし、我が国の将来に責任のあるルートを選定すべき。
- ☑ ルート決定は、利用者便益と経済合理性を優先して判断すべき。

● 国民の効用を更に高める為、鉄道事業者間の調整を図るべきではないか。

- ☑ ルート決定後、国が責任を持って「乗り入れ」の調整を行うことに期待。
- ☑ 「乗り入れ」に関する運行管理システム上の対応は、山陽新幹線・九州新幹線の博多開業時に経験済み。
- ☑ 事業者間の収益は新幹線貸付料で調整が可能。

● リニア中央新幹線 名古屋～大阪開業の前倒しとの比較考量の視座も必要ではないか。

- ☑ 東京～名古屋～大阪間のリダンダンシーをリニア中央新幹線に期待。
- ☑ 北陸新幹線敦賀以西ルートに多額の財源投入が可能ならば、合理的ルートで北陸新幹線敦賀以西を建設し、リニア中央新幹線の大阪への前倒し開業ができるよう支援すべきではないか。



資料編

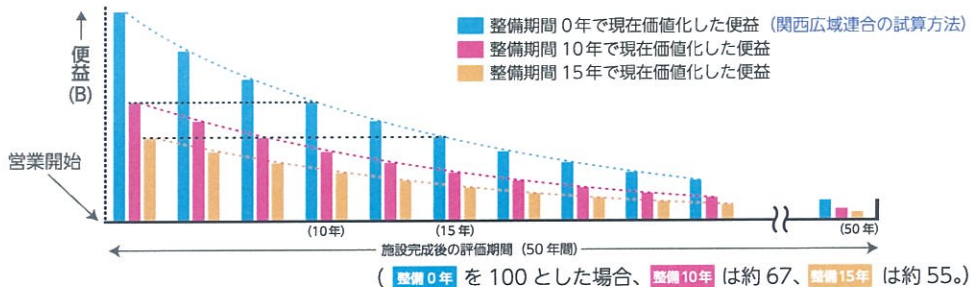
P3 「安定的な財源見通しの確保」 政府・与党整備新幹線検討委員会 参考資料 (平成 27 年 1 月 14 日)

○北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の5年、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の3年、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の可能な限り前倒しを行う場合、5,400 億円の財源確保が必要。

○そのための財源を以下のとおり確保

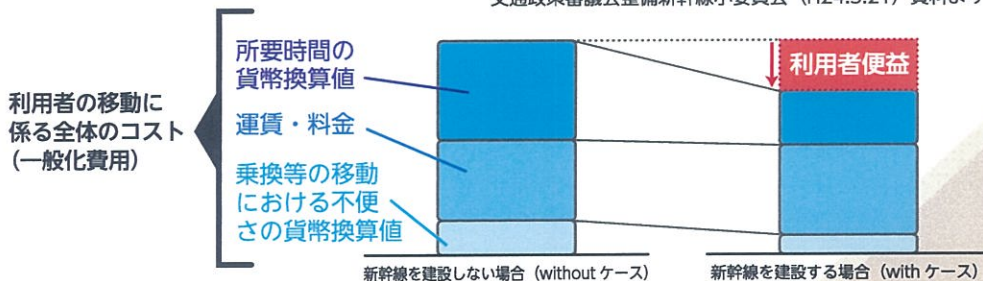
- 北海道・北陸、九州新幹線の着工済区間の貸付料の活用・・・約 2,000 億円
- 開業前倒しによる新規着工区間の貸付料の増加・・・約 120 億円
- 貨物調整金の必要額を精緻に試算・・・・・・・・・・約 640 億円
- 貨物調整金制度の見直し・・・・・・・・・・約 1,530 億円
- 金利水準の設定方法の変更・・・・・・・・・・約 270 億円
- 国費・地方負担の増額・・・・・・・・・・約 840 億円

P3 「投資効果の観点」 投資効果算出時の現在価値化のイメージ



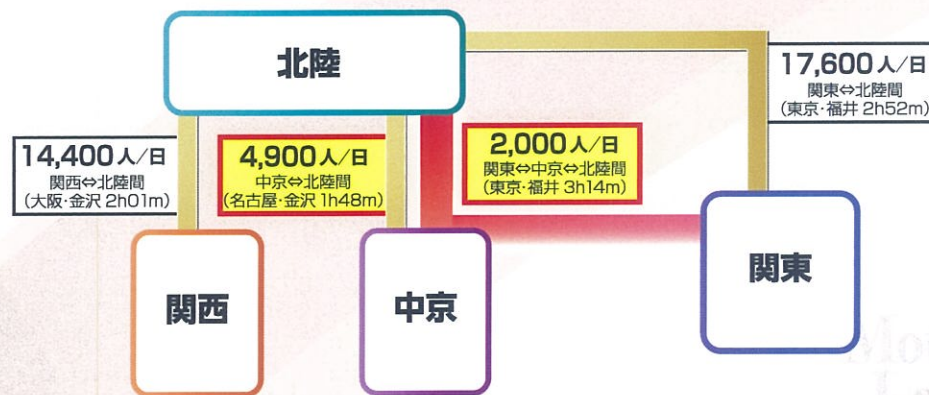
P5 「利用者便益」 鉄道利用者が受ける便益

交通政策審議会整備新幹線小委員会 (H24.3.21) 資料より



P5 「金沢～敦賀着工時の需要予測」 需要予測結果

(H37 年度末：北陸新幹線金沢・敦賀間を整備した場合)



交通政策審議会整備新幹線小委員会 (H24.4.3) 資料より