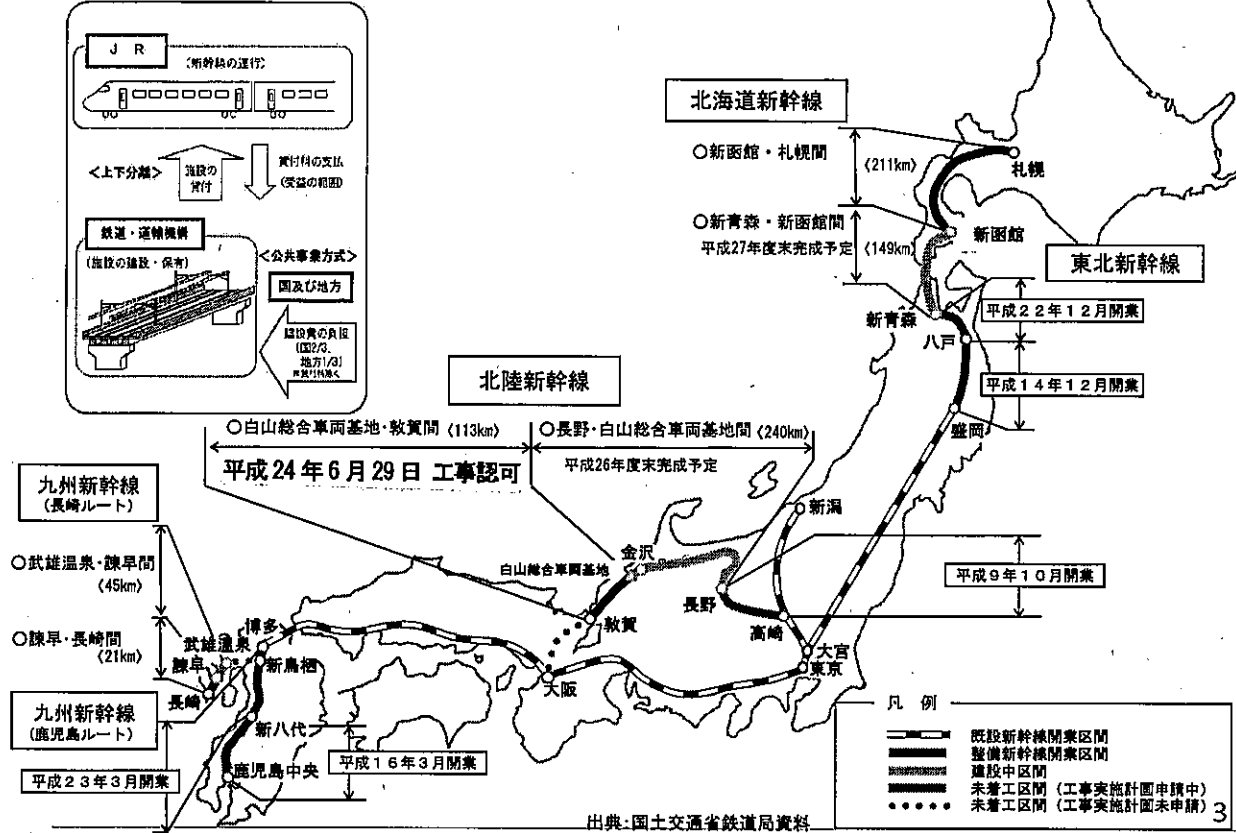


1-1 整備新幹線の現状

【整備方式】



1-2 整備新幹線の未着工区間一覧 平成24年6月29日工事認可

北海道新幹線(新函館・札幌間)	北陸新幹線(金沢・敦賀間)	九州新幹線(諫早・長崎間)
◇延長: 211km うち、トンネル区間 約160km(約75%)	◇延長: 113km(白山総合車両基地起点) うち、トンネル区間 約37km(約32%)	◇延長: 21km うち、トンネル区間 約17km(約78%)
◇最高速度: 260km/h ※青函共用走行区間は140km/h	◇最高速度: 260km/h	◇最高速度: 260km/h
◇整備期間: H24年度～H47年度	◇整備期間: H24年度～H37年度	◇整備期間: H24年度～H34年度初
◇総工事費: 1兆6,700億円	◇総工事費: 1兆1,600億円(フリーゲージトレイン)	◇総工事費: 5,000億円(新規分2,100億円)
◇投資効果(B/C): 1.1	◇投資効果(B/C): 1.1	◇投資効果(B/C): 1.1
◇収支採算性: 35億円	◇収支採算性: 102億円 ◇1兆1,600億円にはフリーゲージトレイン導入に係るアプローチ線の費用等約300億円を含む。	◇収支採算性: 20億円

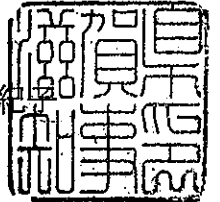
出典:国土交通省鉄道局資料



滋 交 政 第 205 号
平成 24 年(2012 年)5 月 28 日

国土交通省鉄道局長 久保 成人 様

滋賀県知事 嘉田 由紀



北陸新幹線の敦賀における旅客利便性の確保について (回答)

平成 24 年 5 月 11 日付、国鉄幹第 12 号で照会のありました標記の件について、下記のとおり本県の意見を回答します。

記

敦賀以西の整備までの間の暫定措置としてフリーゲージトレインを運行することは、敦賀開業時の敦賀駅での乗り換え利便性の低下を回避するためには止むを得ないと考えるが、以下の事項に留意されたい。

1. 別途整備されるリニア中央新幹線の全線開業後の北陸新幹線のあるべき姿を踏まえ、敦賀以西の整備方針を国において早急に検討・決定すること。
なお、検討の前提になる敦賀以西の各ルートの費用便益調査について、早急に実施し、公表すること。
2. フリーゲージトレインの運行に伴い、生活ダイヤの利便性が将来にわたり低下しないようにすること。
3. 県民の間に、フリーゲージトレインの安全性、風・雪・騒音等に対する強い不安があることから、これらの課題について、国の責任において、しっかりと検証し、対策を講じること。
4. フリーゲージトレインの運行区間については、第 2 回整備新幹線小委員会において、湖西線を運行する特急「サンダーバード」の振替との説明があったが、北陸と中京を結ぶ特急「しらさぎ」の敦賀駅での乗り換え利便性の低下を回避するための対策を講じること。
また、フリーゲージトレインの導入による新幹線ネットワークが効果的に機能されるよう、敦賀駅と湖北・湖東地域ならびに中京方面との良好なアクセス環境を確保すること。
5. フリーゲージトレインの導入は、敦賀開業時の敦賀駅での乗り換え利便性の低下を回避するためのものであり、その導入に必要な経費を本県に求めないこと。
6. 県内の停車駅の設定にあたっては、北陸 3 県と同水準の停車駅数および停車本数を確保すること。
なお、具体の停車駅等については、事前に地元の意見を聞き、反映すること。

以上の意見について、フリーゲージトレインの技術開発の状況等を踏まえ、国において、関係府県、関係市町村ならびに J R 西日本等が定期的に協議する場を設定されたい。

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。