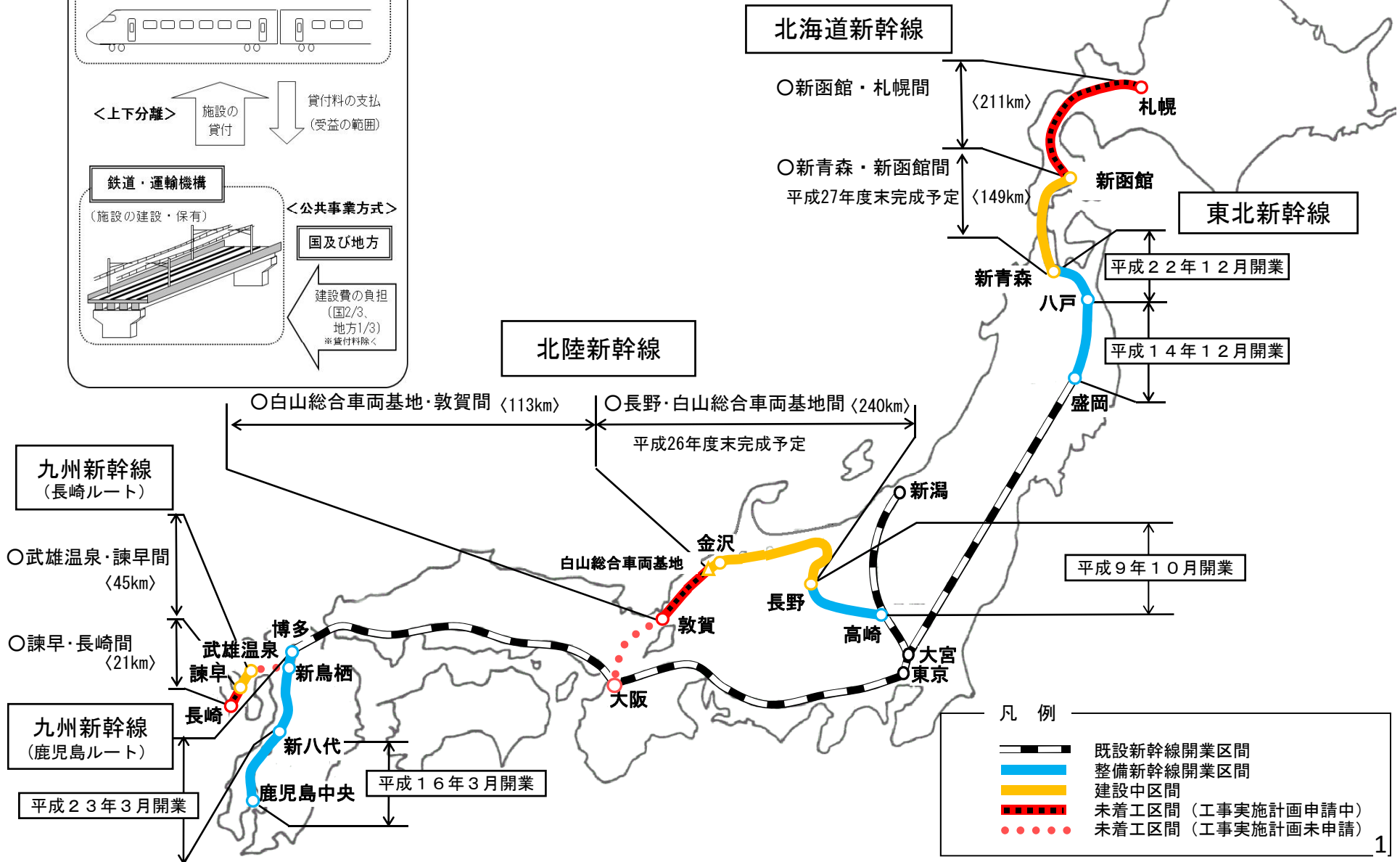
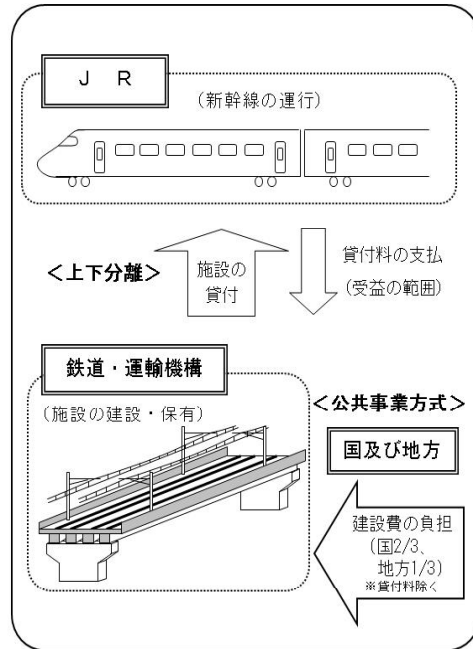


整備新幹線（未着工区間）等に 関する検討経緯について

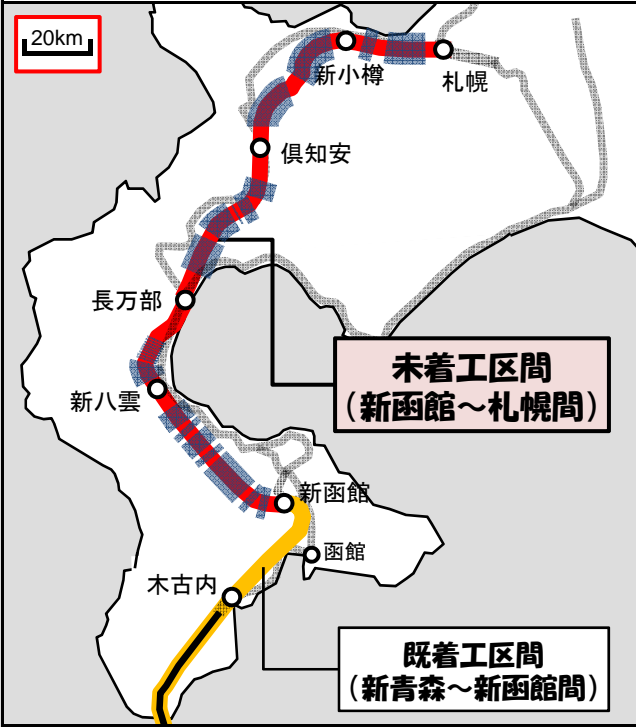
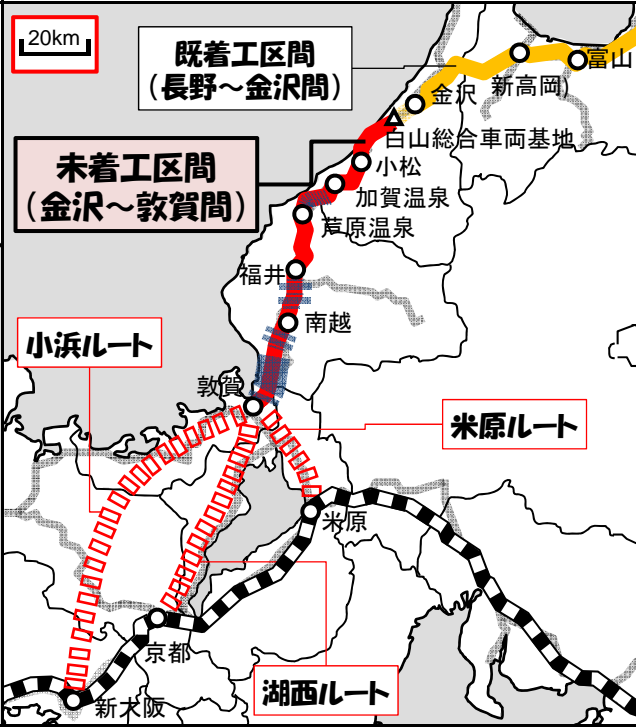
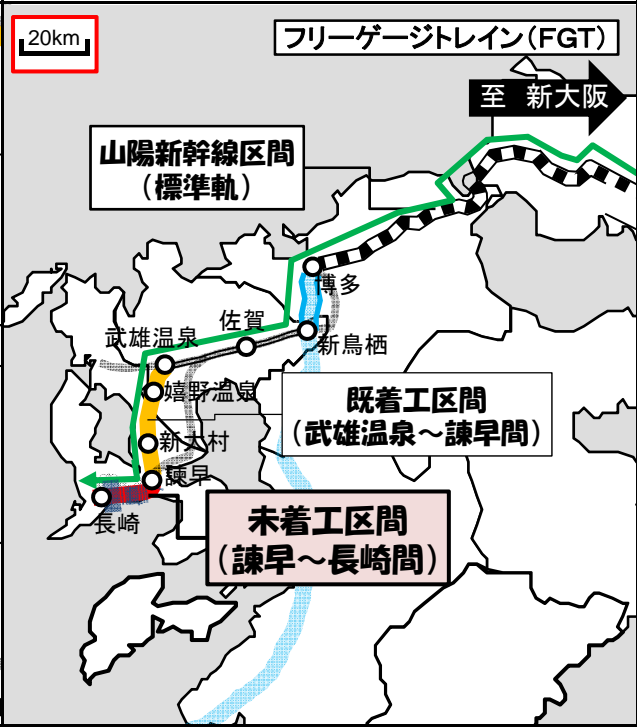
国土交通省鉄道局

整備新幹線の現状

【整備方式】



整備新幹線の未着工区間一覧

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)
		
<p>◇延長: 211km うち、トンネル区間 約160km(約75%)</p>	<p>◇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%)</p>	<p>◇延長: 21km うち、トンネル区間 約17km(約78%)</p>
<p>◇最高速度: 260km/h ※青函共用走行区間は140km/h</p>	<p>◇最高速度: 260km/h</p>	<p>◇最高速度: 260km/h</p>

整備新幹線着工に当たっての基本条件の確認等

着工に当たっての基本的な条件(着工5条件)

(H21.12.24整備新幹線問題検討会議決定)

①安定的な財源見通しの確保

②収支採算性

営業主体の「収支改善効果」(30年間の平均)がプラスであることを確認

③投資効果

$B/C > 1$ であることを確認

④営業主体としてのJRの同意

⑤並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意

各線区の課題の検討

(H22.8.27整備新幹線問題検討会議決定)

<北海道新幹線>

①青函共用走行区間における運行形態のあり方

②並行在来線の経営のあり方

③最高設計速度(整備計画)の見直し

<北陸新幹線>

①白山総合車両基地・敦賀だけでなく敦賀以西の整備のあり方

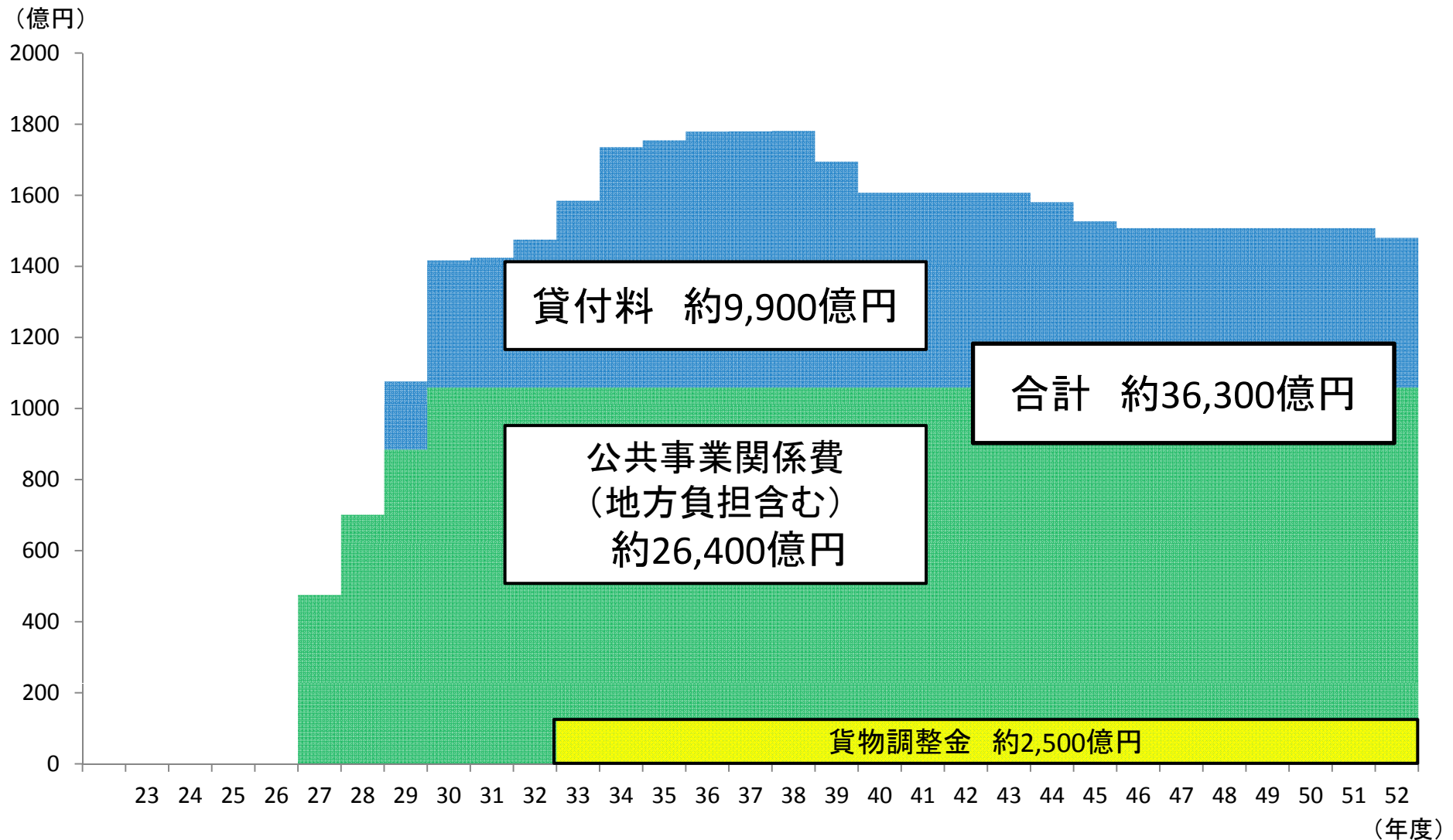
<九州新幹線>

①肥前山口・武雄温泉の単線区間の取扱い

②軌間可変電車(フリーゲージトレイン)の取扱い

着工する

未着工区間に活用可能な財源見込み



(注) 公共事業関係費は、毎年度の予算編成で決定されるものではあるが、便宜上平成24年度以降も同水準と仮置き。ただし、公共事業関係費は縮減傾向にあり、将来的には下振れる可能性の方が高い。

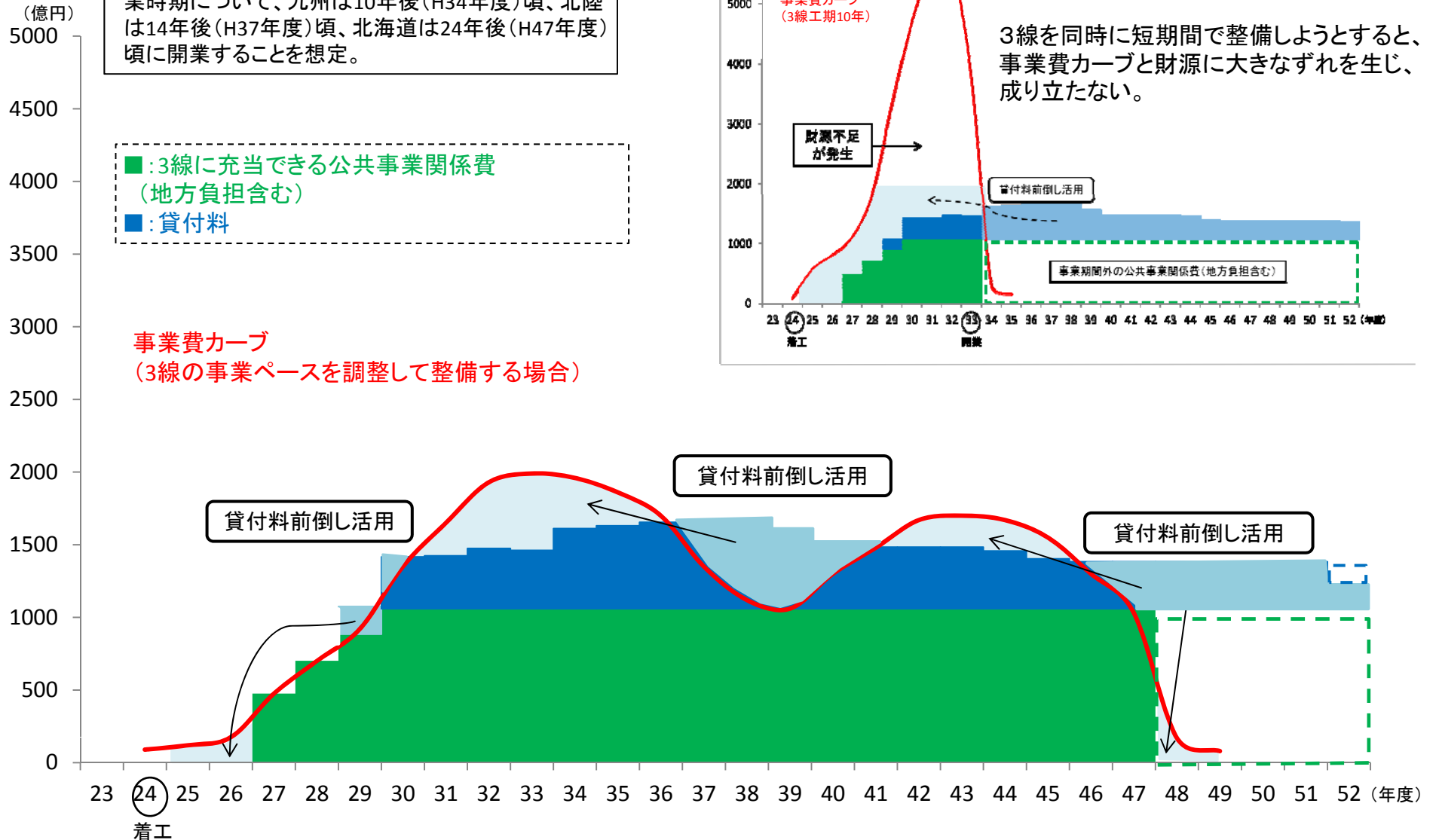
3線の事業ペースを調整して整備する場合のイメージ

■シミュレーション上の前提条件

○ 3線がいずれも「着工5条件」及び各線区の課題を整理した上で、H24年度に着工するとした場合の開業時期について、九州は10年後(H34年度)頃、北陸は14年後(H37年度)頃、北海道は24年後(H47年度)頃に開業することを想定。

■ : 3線に充当できる公共事業関係費
(地方負担含む)
■ : 貸付料

事業費カーブ
(3線の事業ペースを調整して整備する場合)



事業ペースを調整して整備する場合の総工事費・投資効果(B/C)・収支採算性について

前提条件

- 「着工5条件」及び各線区の課題を整理した上で、平成24年度に着工し、整備期間を北海道新幹線は24年間程度、北陸新幹線は14年間程度、九州新幹線は10年間程度を想定。
- 総工事費は、平成23年4月価格に完成年時までの建設物価の将来上昇分及びコスト縮減等を見込んだものとした。
- 収支採算性は、開業後30年間の平均値。

整備区間	試算条件	総工事費 [億円]	投資効果 (B/C)	収支採算性 [億円]	備考
北海道新幹線 新函館・札幌間 <211km>	比較前提: 新函館フル開業 最高速度: 260[km/h] (青函共用走行区間は140[km/h]) 整備期間: H24年度～H47年度(24年間)	16,700	1.1	35	
北陸新幹線 金沢・敦賀間 <113km>	比較前提: 金沢フル開業 最高速度: 260[km/h] 整備期間: H24年度～H37年度(14年間)	11,300	1.0 ～1.1	80 ～102	敦賀駅での乗換による旅客利便性の低下を回避するための対応を最大限講じたと仮定した場合に試算される投資効果(B/C)は1.1、収支採算性は102億円となる。
九州新幹線 (長崎ルート) 武雄温泉・長崎間 <66km>	比較前提: 博多フル開業 <武雄温泉・長崎間を一括してFGT(標準軌)開業> 最高速度: 260[km/h] 整備期間: H24年度～H34年度初(10年間)	5,000 (新規分2,100)	1.1	20	

※投資効果・収支採算性については、試算結果を改めて確認することとする。

「整備新幹線の未着工区間等の取扱いについて」(H22.8.27)に提示された 課題の当面の対応方針について

1. 北海道新幹線	
①青函共用走行区間における運行形態のあり方	<p>○設備として最高速度260km/hの走行が可能。しかし<u>貨物列車とのすれ違い時や地震時の安全性に課題。</u> →<u>新青森・新函館間の開業当初は最高速度140km/hに減速して運行。</u></p> <p>○JR北海道などは、すれ違い時等の安全性確保のための技術開発を進めており、引き続き、最高速度260km/h走行に向けて努力。</p>
②並行在来線の経営のあり方	<p>○北海道、沿線市町村、JR北海道の間で調整中。 →引き続き、地元での調整状況を見守っていく。</p>
③最高設計速度（整備計画）の見直し	<p>○最高速度を360km/hに設定した場合、時間短縮は図られるが、<u>騒音防止の対策等により費用が増大するため、費用対効果が縮小。</u></p> <p>○整備計画の変更（中央新幹線の場合、審議会への諮問～答申まで1年3ヶ月）や環境影響評価の実施（3～4年間）により、<u>着工が大幅に遅れることとなる。</u> →<u>最高設計速度の見直しは行わない。</u></p>
2. 北陸新幹線	
①白山総合車両基地・敦賀だけでなく敦賀以西の整備のあり方	<p>○小浜・湖西・米原の3ルートいずれについても、<u>財源上の限界、沿線自治体やJRとの調整、並行在来線の取扱い等の点で、課題があることを確認。</u></p> <p>○敦賀延伸で、京阪神の鉄道ネットワークへの接続、幹線交通の多重化等を果たすることから、<u>まず敦賀延伸を実現するべきだが、乗換利便性の確保が課題であり、対策が必要。</u></p>
3. 九州新幹線	
①肥前山口・武雄温泉の単線区間の取扱い	<p>○<u>FGT導入の判断を前提として新規着工が決定した段階で整備着手。</u> なお、整備方式については、整備新幹線事業で行う方向。</p>
②軌間可変電車（フリーゲージトレイン）の取扱い	<p>○<u>FGTの基本的な走行性能の技術が確立したことを踏まえ、実用化に向けて技術開発を推進する一方で、JR九州及び地域において導入を判断することが必要。</u></p>

青函共用走行区間における運行形態のあり方

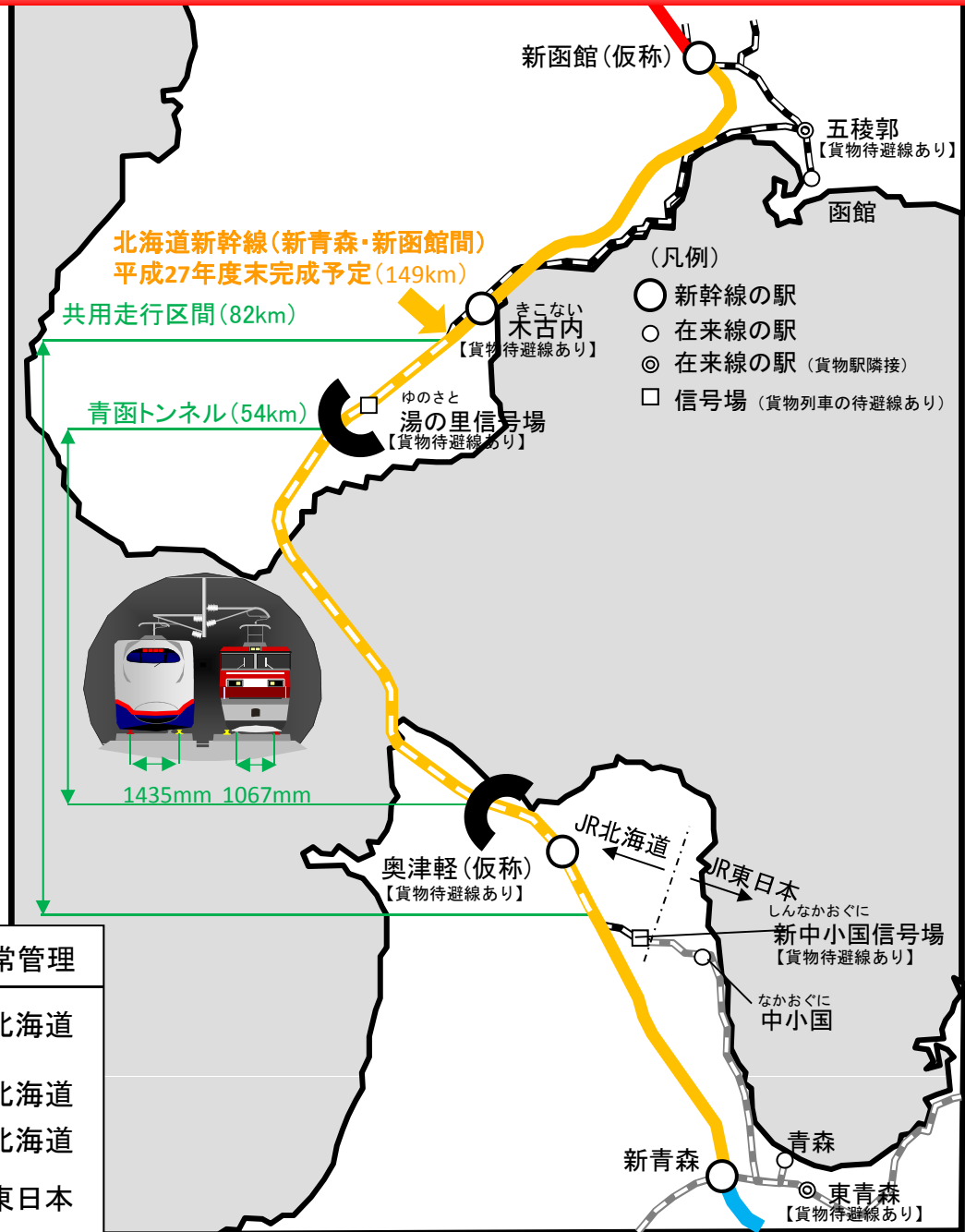
安全性を確保するため、新幹線列車と貨物列車のすれ違いが発生しない運行形態の検討が必要。

【検討案】

- ・別トンネルの建設・隔壁の導入
 - ・トレイン・オン・トレインの導入
 - ・高速新幹線と貨物列車の運行時間帯の区分
 - ・貨物列車とすれ違い時のみ高速新幹線を減速
 - ・新幹線列車の走行速度の減速
- 等

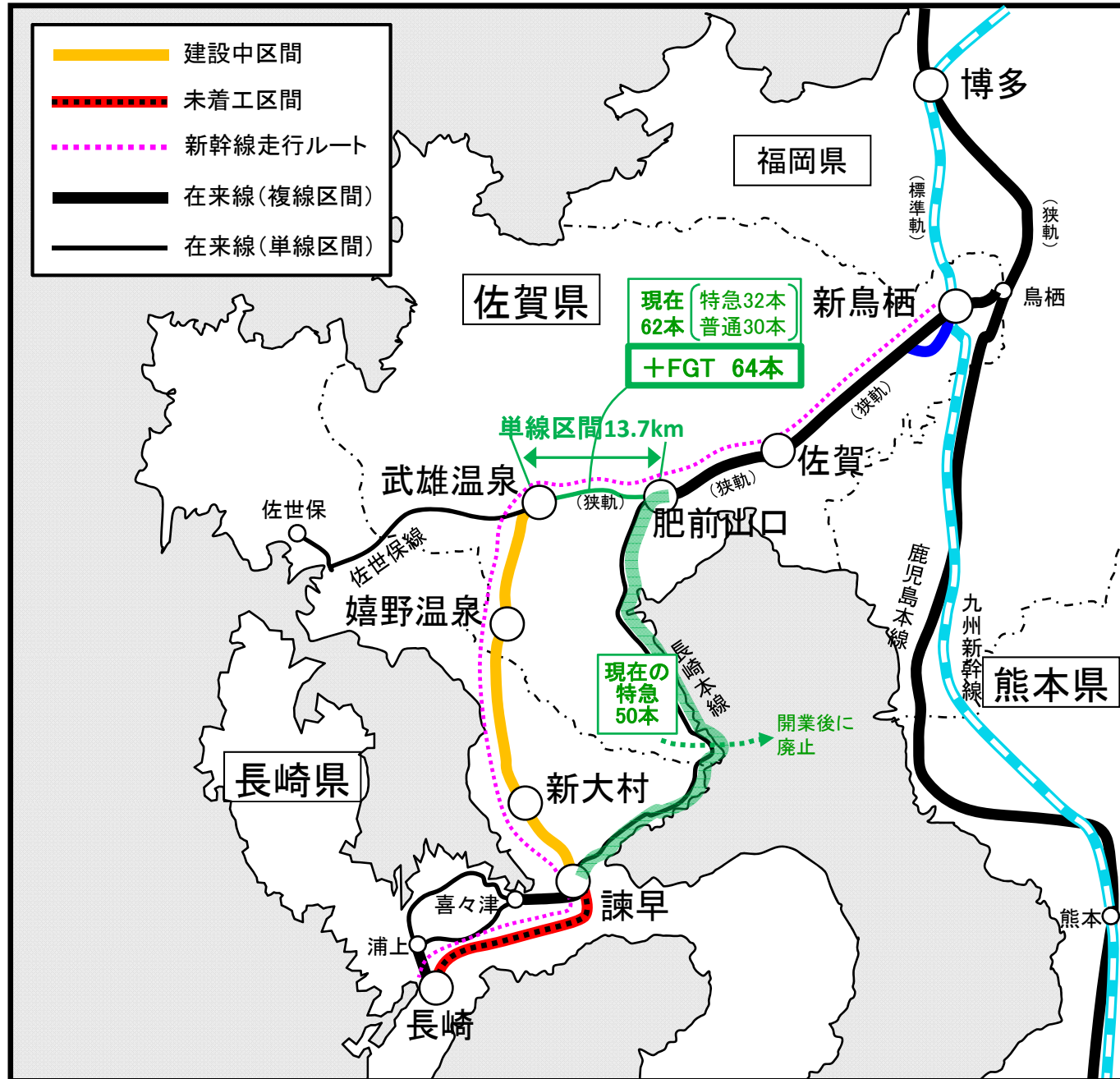


- ・新函館開業時は、最高速度140km/hに減速して運行するが、引き続き260km/h走行に向けて努力
- ・共用走行区間の走行方式に関する調査をH24年度に実施予定。



分類	所有	日常管理
新幹線のみが走行	機構	JR北海道
新幹線と貨物が共用走行	機構	JR北海道
在来線(貨物が走行)	JR北海道	JR北海道
在来線(貨物が走行)	JR東日本	JR東日本

肥前山口・武雄温泉の複線化について



整備新幹線の取扱いについて(政府・与党確認事項)(平成23年12月26日)

これまでの整備新幹線問題検討会議等における方針等や検討結果、及び「整備新幹線の未着工区間の取扱いにかかる申し入れ」(平成23年12月21日民主党・国民新党)を踏まえ、整備新幹線の取扱いについて、以下のとおり確認。

1. 基本的な考え方

- 財政規律に配慮して公共事業関係費に過度に依存せず、整備新幹線の貸付料収入を建設財源に活用。
- 事業ペースを調整し、多重的な輸送体系の確保等を考慮しつつ、各線区の適切な事業期間や開業時期を設定。
- 安定的な財源見通しを確保の上、収支採算性、投資効果を確認し、また、JRの同意、並行在来線の経営分離に関する沿線自治体の同意を満たし、各線区の課題の対応が示されていることを確認した際は、新たな区間を認可・着工。
- 厳しい財政制約を踏まえ、建設主体の自主財源の確保のための努力を継続。

2. 各線区の取扱い

新たな区間については、収支採算性と投資効果を改めて確認した上で、以下の条件が整い、かつ、各線区の課題(備考参照)について対応が示されていることを確認した区間から、所要の認可等の手続きを経て着工。

区間	認可・着工に先立ち満たすべき条件	想定完成・開業時期	備考
北海道新幹線 (新函館・札幌間)	・JR北海道の同意 ・並行在来線の経営分離に関する沿線地方自治体の同意	新青森・新函館間の開業(平成27年度末)から概ね20年後	青函共用走行区間の最高速度は当面140km/hとし、北海道内における最高設計速度は260km/h。
北陸新幹線 (白山総合車両基地・敦賀間)	・JR西日本の同意 ・並行在来線の経営分離に関する沿線地方自治体の同意	長野・白山総合車両基地間の開業(平成26年度末)から概ね10年強後	敦賀以西の整備のあり方については、以下のとおり整理。 ・財源の限界等から新たな3区間の事業完了まで整備は難しいが、敦賀開業で、幹線交通の多重化等の機能を果たし得ることから、北陸経由の関東・関西を結ぶネットワークが概成。 ・敦賀乗換による旅客利便性の低下を回避することが求められるが、その対応について、JR西日本や関係地方自治体の意向を確認。
九州新幹線 (武雄温泉・長崎間)	・JR九州の同意	武雄温泉・長崎間を一体として、諫早・長崎間の着工から概ね10年後	現在建設中の武雄温泉・諫早間と新たな区間である諫早・長崎間を、一体的な事業(肥前山口・武雄温泉間の複線化含む)として扱い、軌間可変電車方式(標準軌)により整備。

【参考】整備新幹線問題の検討体制

整備新幹線問題検討会議

前田国土交通大臣

吉田国土交通副大臣

奥田国土交通副大臣

津川国土交通大臣政務官(事務局長)

津島国土交通大臣政務官

室井国土交通大臣政務官

整備新幹線問題調整会議

津川国土交通大臣政務官

福田総務大臣政務官

吉田財務大臣政務官

※必要に応じ、担当局長等が出席することとする。

【参考】整備新幹線の整備に関する基本方針(着工5条件)

整備新幹線の整備に関する基本方針(抜粋)

平成21年12月24日
整備新幹線問題検討会議

2. 整備新幹線の整備に関する基本的な考え方

(2) 着工に当たっての基本的な条件

整備新幹線を上下分離方式で整備する場合には、次の基本的な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。

【参考】当面の整備新幹線の整備方針

当面の整備新幹線の整備方針

平成21年12月24日
整備新幹線問題検討会議

1. 建設中の区間について

(1) 予定どおりの完成・開業を目指して着実に整備を進める。

(2) 建設物価の上昇等を原因として建設中の区間の工事費が増額したことを踏まえ、(独)鉄道・運輸機構の入札・契約手続きの改善により、整備新幹線の工事費の縮減に努めつつ、未着工区間の建設財源に優先して、工事費増額分の不足財源を確保する。

2. 未着工の区間について

(1) 早期に着工すべき区間を決定する。このため、整備新幹線問題検討会議等において、次の事項について検討を進める。

① 当該区間について、費用対効果(CO2削減効果を含む)、沿線自治体の取組み等により整備の意義を十分に検証し、着工の優先順位付けを検討する。

② 開業済区間の貸付料、今後開業する区間の貸付料、既設新幹線譲渡収入のさらなる活用、公共事業関係費等を含め、幅広い観点から安定的な財源確保の方策を検討する。その際、PPP(パブリック・プライベート・パートナーシップ)等による民間資金の活用についても検討を行う。

(2) その上で、以下の着工に当たっての基本的な条件を確認した上で、着工するものとする。

① 安定的な財源見通しの確保

② 収支採算性

③ 投資効果

④ 営業主体としてのJRの同意

⑤ 並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意

【参考】整備新幹線の未着工区間等の取扱いについて

整備新幹線の未着工区間等の取扱いについて

平成22年8月27日
整備新幹線問題検討会議

1. 北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線の未着工区間の取扱いについては、総合的な交通体系における位置付けも勘案しつつ、「整備新幹線の整備に関する基本方針」、「当面の整備新幹線の整備方針」における基本的な着工条件を前提に、整備効果が有効に発現しうるよう、全線の具体的将来像を踏まえた検討を行う。
2. このため、今後、各線区について、建設中の区間にかかる課題も含め、さらに詳細な検討を行う必要がある。
 - (1) **北海道新幹線**
 - ①青函共用走行区間における運行形態のあり方
 - ②並行在来線の経営のあり方
 - ③最高設計速度(整備計画)の見直し
 - (2) **北陸新幹線**
 - ①白山総合車両基地・敦賀だけでなく敦賀以西の整備のあり方
 - (3) **九州新幹線**
 - ①肥前山口・武雄温泉の単線区間の取扱い
 - ②軌間可変電車(フリーゲージトレイン)の取扱い
3. 上記検討を踏まえ、「整備新幹線の整備に関する基本方針」、「当面の整備新幹線の整備方針」に基づき、将来に未解決の問題を先送りしないよう、着工に当たっての基本的な条件が確実に満たされていることを確認した上で着工するものとする。

【参考】整備新幹線に関する具体的な検討内容等

整備新幹線問題に関する今後の対応について(抜粋)

平成22年12月27日
整備新幹線問題検討会議

1. 建設中の区間(※1)について

引き続き、工事費の縮減に努めつつ、3.(2)のとおり貸付料を充当し「当面の整備新幹線の整備方針」等を踏まえながら、**予定どおりの完成・開業を目指して着実に整備を進める。**

2. 未着工の区間(※2)について

「整備新幹線の未着工区間等の取扱いについて」に掲げる**各線区の課題について、さらに詳細な検討を進める。**

並行して、**今年度より東北新幹線(八戸・新青森間)及び九州新幹線(博多・新八代間)の貸付料が新たに入ること、3.(2)のとおり整備新幹線の建設費への貸付料の充当が可能となること、また、先般行われた将来交通需要推計手法の改善(平成22年11月19日公表)に基づき今後需要推計を行うこと等を踏まえつつ、**安定的な財源見通しの検討、線区ごとに必要となる具体的な投資効果の試算など、着工に当たっての基本的な条件について、さらに検討の深化を行う。****

こうした作業を通じ、「整備新幹線の未着工区間等の取扱いについて」等を踏まえ、**着工に係る課題の解決に向けた取組を進める。**

(※1) 建設中の区間

- ・北海道新幹線(新青森・新函館間)
⇒平成27年度末完成予定
- ・北陸新幹線(長野・金沢間)
⇒平成26年度末完成予定
- ・九州新幹線(武雄温泉・諫早間)
⇒認可(平成20年3月)から概ね10年程度で完成予定

(※2) 未着工の区間

- ・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)