

整備新幹線の取扱いについて（政府・与党確認事項）

参考資料 2

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）を踏まえ、今後の整備新幹線の取扱いについて、以下のとおり確認する。

1. 基本的な考え方

- 財政規律に配慮して公共事業関係費やそれに伴う地方負担に過度に依存せず、整備新幹線の貸付料収入を、必要に応じた前倒しも含めて建設財源に活用する。
- 財源を有効活用する観点から新たな区間の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する。
- 以上により、安定的な財源見通しを確保した上で、いわゆる「着工5条件」の残余の条件（収支採算性、投資効果、営業主体であるJRの同意、並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意）を満たした上で、さらに、各線区の課題（「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）に掲げるものをいう。以下同じ。）について対応が示されていることを確認した際は、新たな区間の認可・着工を行う。
- 厳しい財政制約を踏まえ、引き続き、建設主体の自主財源の確保のための努力を継続する。

2. 各線区の取扱い

「1. 基本的な考え方」を踏まえ、各線区について次のとおり扱う。新たな区間については、その効果や採算性を十分に吟味する必要があることから、収支採算性と投資効果を改めて確認することとする。その上で、以下の「認可・着工に先立ち満たすべき条件」が整い、かつ、各線区の課題（注参照）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する。

※ゴシック体が新たな区間

（1）北海道新幹線

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
新青森・新函館間	—	平成27年度末
新函館・札幌間	<ul style="list-style-type: none">• 営業主体である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・新函館間の開業から概ね20年後

(注) 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 とする。

(2) 北陸新幹線

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
長野・白山総合車両基地間	—	平成 26 年度末
白山総合車両基地・敦賀間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 営業主体である J R 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から概ね 10 年後

(注) 敦賀以西の整備のあり方については、以下のとおり整理することとする。

- ▶ 財源の限界等から新たな 3 区間に係る事業が完了するまでの間の整備は難しいが、敦賀まで開業することで、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の機能を果たし得ることから、北陸を経由して関東・関西を結ぶ新幹線ネットワークが概成すると言える。
- ▶ その際のネットワーク効果をさらに発揮させる観点から、敦賀での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 J R 西日本や関係地方自治体の意向を確認する。

(3) 九州新幹線

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
武雄温泉・長崎間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 営業主体である J R 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

(注) 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(佐世保線肥前山口・武雄温泉間の複線化事業を含む。)として扱い、軌間可変電車方式(標準軌)により整備する。

以 上

整備新幹線の未着工区間の取扱いにかかる申し入れ

政権交代以来、民主党の「国民の生活が第一」の理念に立って、公共事業のあり方を見直し、新しい優先順位に基づいて予算を組み替え、地域を活性化させることで国全体を元気づける事業へ、選択と集中を図ってきた。

整備新幹線についても、厳しい財政制約の中、こうした考え方にに基づき、国土交通省の整備新幹線問題検討会議などで新規着工に向けた検討が進められてきた。折しも今年、一部改正法が成立した「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律」により、整備新幹線の開業区間から得られる貸付料が、建設区間の事業費に充てられるようになった。

整備新幹線は、地域に夢と希望を与える交通機関である。新青森まで延伸した東北新幹線は、利用客が前年同期比で22%増となり、全線開通した九州新幹線は、熊本・鹿児島中央間では64%増を記録した。これらの路線が、東日本大震災からの復興に向け、国民に大きな希望を与える存在となったことは記憶に新しい。新幹線の開業は、観光やビジネスの交流を促進し、地域活性化の起爆剤となるものであり、現在、未着工区間を抱える地域からも、昭和48年以来の長きに渡り、着工に向けた強い要望が寄せられている。

そのため、上記のような貸付料を中心とした自己財源を可能な限り有効に活用し、地域の糧となる整備新幹線の建設をしっかりと進めていくべきである。政府に対し、特に以下の点に留意して未着工区間の着工について検討し、早期に方向性を示すよう求める。

1. 政府は、厳しい財政制約を踏まえ、現在の整備新幹線に係る公共事業関係費の増額を図ることなく、財源の見通しを的確に立て、整備新幹線の未着工3区間（新函館・札幌間、白山総合車両基地・敦賀間、諫早・長崎間）の建設に目途を得るべきである。
2. 未着工3区間にかかる財源の見通しを確保するに当たっては、次の点を踏まえるべきである。
 - (1) 着工は3区間同時を前提とすること
 - (2) その上で、限られた財源を最大限に有効活用するため、各区間の特性を総合的に勘案して事業ペースを調整し、それぞれに適切な事業期間と開業時期を設定すること
 - (3) 財源の活用と事業期間の設定に当たっては、より多くの収益を生む区間の事業を優先してそこから得られる貸付料を活用する、貸付料の前倒し活用で生じる金利消失額を極小化する、震災を契機に必要性が再認識された幹線交通の多重化機能を重視する、といった点に配慮すること。あわせて、利用者本位の視点に基づき乗継利便の確保など利便性の維持向上を図ること
3. 国土交通省の整備新幹線問題検討会議で示された、いわゆる「着工5条件」を充足し、各線区にかかる課題について対応が示されていることを確認した際には、未着工3区間にかかる認可・着工を行う。

平成23年12月21日

民主党・国民新党

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正
する法律案に対する附帯決議

平成二十三年五月二七日
衆議院国土交通委員会

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺憾なきを期すべきである。

- 一 東日本大震災の被害が鉄道においても甚大であることに鑑み、被災した鉄道施設の早期復旧を図り、一刻も早く被災地域が復興するよう、対応に万全を期すこと。
- 二 全国の鉄道ネットワークが我が国の経済活動及び国民生活を支える重要な役割を担っていることに鑑み、その一層の機能強化を図るべく、総合的な交通体系の中における鉄道の将来ビジョンを明確にすること。
- 三 地域住民の足を守り、環境等に配慮した交通体系を推進するため、ＪＲ北海道、ＪＲ四国及びＪＲ九州並びにＪＲ貨物の経営が中長期的に安定するよう、本法に基づく支援措置を着実に実施し、経営自立の達成に万全を期すこと。
- 四 今般の東日本大震災においても、改めて災害時における交通機能の重要性が確認されたところであり、我が国の交通体系にあつて基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線については、災害に強い国づくりへの貢献という観点から、巨大リスクに備える多重系の輸送体系を確立する必要性も踏まえつつ、引き続きその着実な整備を推進することが必要である。また、被災地域の真の復興にとって日本経済の再生が不可欠であり、それを支える地域の振興、地域経済の活性化を図るためにも、その着実な整備を一層推進するべきである。これらの観点を踏まえ、整備新幹線の未着工区間の工事実施計画の認可に向けて、精力的に検討を進め得る限り早期に結論を得ること。
- 五 九州新幹線長崎ルート of 整備に関わる佐世保線肥前山口・武雄温泉間の複線化等改良について、その推進に向けて適切に対処すること。
- 六 並行在来線については、地域の足としての重要性、我が国物流の大動脈としての役割、新幹線鉄道ネットワークの補完・充実に資する機能等に鑑み、引き続き、沿線自治体等と協力しつつ、その維持及び経営の安定化に十分配慮すること。

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正
する法律案に対する附帯決議

平成二十三年六月七日
参議院国土交通委員会

政府は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に遺憾なきを期すべきである。

- 一 東日本大震災の被害が鉄道においても甚大であることに鑑み、被災した鉄道施設の早期復旧を図り、一刻も早く被災地域が復興するよう、対応に万全を期すこと。
- 二 全国の鉄道ネットワークが我が国の経済活動及び国民生活を支える重要な役割を担っていることに鑑み、その一層の機能強化を図るべく、総合的な交通体系の中における鉄道の将来ビジョンを明確にすること。
- 三 地域住民の足を守り、環境等に配慮した交通体系を推進するため、ＪＲ北海道、ＪＲ四国及びＪＲ九州並びにＪＲ貨物の経営が中長期的に安定するよう、本法に基づく支援措置を着実に実施し、経営自立の達成に万全を期すこと。
- 四 今般の東日本大震災においても、改めて災害時における交通機能の重要性が確認されたところであり、我が国の交通体系にあって基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線については、災害に強い国づくりへの貢献という観点から、太平洋側の巨大リスクに備え、日本海側の大動脈となる北陸新幹線など多重系の輸送体系による代替補完機能を確立する必要性を踏まえ、整備を加速することが必要である。また、日本経済の再生及びそれを支える地域の振興・地域経済の活性化を図るためにも、整備新幹線の一層の整備を推進するべきである。これらの点を踏まえ、北海道新幹線新函館・札幌間、北陸新幹線金沢・敦賀間及び九州新幹線長崎ルート諫早・長崎間の未着工区間の工事実施計画の速やかな認可に向けた検討を急ぎ、早急に結論を得て、早期の工事着手の実現を図ること。
- 五 九州新幹線長崎ルート of 整備に関わる佐世保線肥前山口・武雄温泉間の複線化等の改良について、その推進に向けて適切に対処すること。
- 六 並行在来線については、地域の足としての重要性、我が国物流の大動脈としての役割、新幹線鉄道ネットワークの補完・充実に資する機能等に鑑み、引き続き、沿線自治体等と協力しつつ、その維持及び経営の安定化に十分配慮すること。