

第 1 回整備新幹線小委員会の概要

平成 24 年 1 月 27 日（金） 13:00～14:30

於：4 階特別会議室

○議事「(1)「整備新幹線小委員会」について」 特段意見なし○議事「(2) 整備新幹線小委員会の進め方について」(家田委員長)

- ・ 需要予測や投資効果の専門家である兵藤委員や岩倉委員に計算チェックをお願いしたい。
- ・ 幅広い意見を集めた方がいいので、関係者ヒアリングも行いたい。

○議事「(3) 整備新幹線（未着工区間）における検討経緯等について」(中村委員)

- ・ 委員会では、JR や沿線自治体の同意に関する方策について検討するのか。
→（潮崎施設課長）国で対応したい。委員会では投資効果・収支採算性をご議論願いたい。
- ・ 投資効果・収支採算性の計算は、どのくらいの技術がベースなのか。この点が大事。
→（施設課長）あくまでも確実に見込まれる技術を前提にご議論願いたい。

(山崎委員)

- ・ 建設費はどのくらいの信頼性があるのかがポイント。
→（施設課長）実績に基づいてかなりの精度で試算している。詳細な資料を出したい。
- ・ 道路・ダムには用地買収に時間がかかっている。整備新幹線の開業年次は、用地買収にかかる時間もきちんと見込んで決めているのか。
→（施設課長）用地買収が問題で、予定していた開業時期が遅れたことはない。
- ・ 未着工 3 区間の事業を 1 つにして、コストが削減されるような捉え方はできるのか。
→（施設課長）場所が離れているので、コスト削減までは難しいと思う。

(竹内委員)

- ・ 北陸新幹線の投資効果が 1.0～1.1 だが、白山総合車両基地・敦賀間の整備だけか。
→（施設課長）そのとおり。流動は全国を見て計算している。
- ・ 財源について、未着工 3 区間の着工時期をずらせば、コスト削減できるのではないか。

(家田委員長)

- ・ 公共事業関係費等の先行きがわからないなど、将来の予想の不安定性から、各線区の実態はどうか教えてほしい。
→（蒲生幹線鉄道課長）公共事業関係費は便宜上同水準としているが、下ぶれした場合でも想定範囲内であれば問題ない。しかし想定を超えて下がれば、再度議論することになる。
- ・ 設計速度について、政府・与党合意等では大局的判断で決められているが、その重要な決断は緩くとらえていいのか教えてほしい。

→（施設課長）例えば、青函共用走行は 140km/h 走行などとかために整理しているが、将来に当たってそのままというつもりでもないので、議論はして頂いて構わない。

○議事「(4) 整備新幹線（未着工区間）の整備効果等について」

(廻委員)

- ・航空運賃を 7 割にしている理由を教えてください。
 - （施設課長）過去の調査結果から定めている。内容については改めて報告したい。
- ・敦賀駅の乗換抵抗をゼロということをもっと詳しく教えてください。
 - （施設課長）乗換抵抗がゼロということは、列車が直通するということであり、フリーゲージトレイン（以下、「FGT」とする。）を前提としたもの。例えば北陸新幹線に FGT を導入してはどうかということ。
- ・北海道新幹線の設定速度は 260km/h が前提だが、東北新幹線は 320km/h で運転しようとしている。何故落とす必要があるのか。260km/h をあげてはどうか。
 - （施設課長）将来的には議論があると思うので、どういう取扱いをするか検討してもらって頂いて構わない。

(兵藤委員)

- ・工期は財源の制約か技術の制約で決まっているのか、何が制約で決まっているのか。
 - （幹線鉄道課長）長崎ルートはトンネル工事。北陸新幹線は経験的な工期。北海道新幹線は距離が長く、有害物質を含む土砂の発生が想定されることや財源的な制約で決まっている。
- ・当面の整備方針の中に、沿線自治体の取組や PPP などが書かれているが、この小委員会でもそこについても踏み込んで議論するということか。
 - （幹線鉄道課長）整備主体である鉄道・運輸機構の調達コストは低いが、PPP の主体となる民間の調達コストは高い。また整備新幹線は収益性が低い。このため、現時点では PPP の活用は難しいと考えている。
 - （家田委員長）沿線の地域政策、まちづくりの状況がどうなっているかは着目点。
 - （幹線鉄道課長）沿線自治体の取組は、新幹線効果の中で重要なので、視野に入れて議論して頂ければと思う。

(中村委員)

- ・収支採算性の内訳について、距離や並行在来線の経営分離に依存するものなどがあると思うが、具体的に教えてください。
 - （施設課長）1 人当たり乗車キロが北海道新幹線は大きいですが、北陸新幹線は小さい。鉄道運賃は遠距離逓減制が働く。このため、トータルでこのような結果になっている。並行在来線は、北海道で顕著な結果になっている。

(山崎委員)

- ・需要予測の前提条件となる GDP の設定方法はこれでいいのか。政府の試算などもあるのではないか。

- （施設課長）各モードの需要予測をするに当たって、省内で整理したもの。
- ・ 事業者に便益が発生するが、それであれば、事業者に投資させて早く整備する方法があるのではないか。
- （家田委員長）供給者便益に関して、貸付料を JR から徴収していることを説明すべき。
- （幹線鉄道課長）新幹線開業前に、機構と JR が交渉して貸付料を決めて便益を徴収している。
- ・ 事業費について、これまでの整備新幹線のデータがほしい。
- ・ 事業費の時系列的な配分を調整して、投資効果を上げるやり方がないか検討してほしい。

（家田委員長）

- ・ コストの見積もりの信頼性が大事なので、それに関する資料を作成してほしい。
- ・ 長崎ルート of 標準軌について教えてほしい。
 - （施設課長）現時点の計画は、狭軌で走行するスーパー特急で認可しているが、今回は FGT 標準軌で整備しようということ。
- ・ FGT と H to H のそれぞれの時間ロスについて教えてほしい。
 - （施設課長）トータルの所要時間は変わらない。もう少し検討して報告したい。
- ・ 北海道新幹線の供給者便益は大きい収支採算性は小さい。これは接続する路線の事業者に便益があるということではないか。接続事業者が受ける便益について、目に見える形にしておいた方がいいのではないか。
 - （幹線鉄道課長）供給者便益は、全国の事業者が受ける便益を全て入れている。
- ・ 北陸新幹線の敦賀駅での乗換抵抗がゼロになるかどうかで維持改良費等が大きく増える点を教えてほしい。

（了）