



交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会 整備新幹線小委員会 【資料】

- 北陸新幹線の取扱いについて ……資料1
- 北陸3県における鉄道旅客流動の状況 ……資料2
- 北陸新幹線(東京～敦賀間)、在来線(大阪～敦賀間)路線図 ……資料3

平成24年 2月27日
西日本旅客鉄道株式会社

1. 基本的な考え方

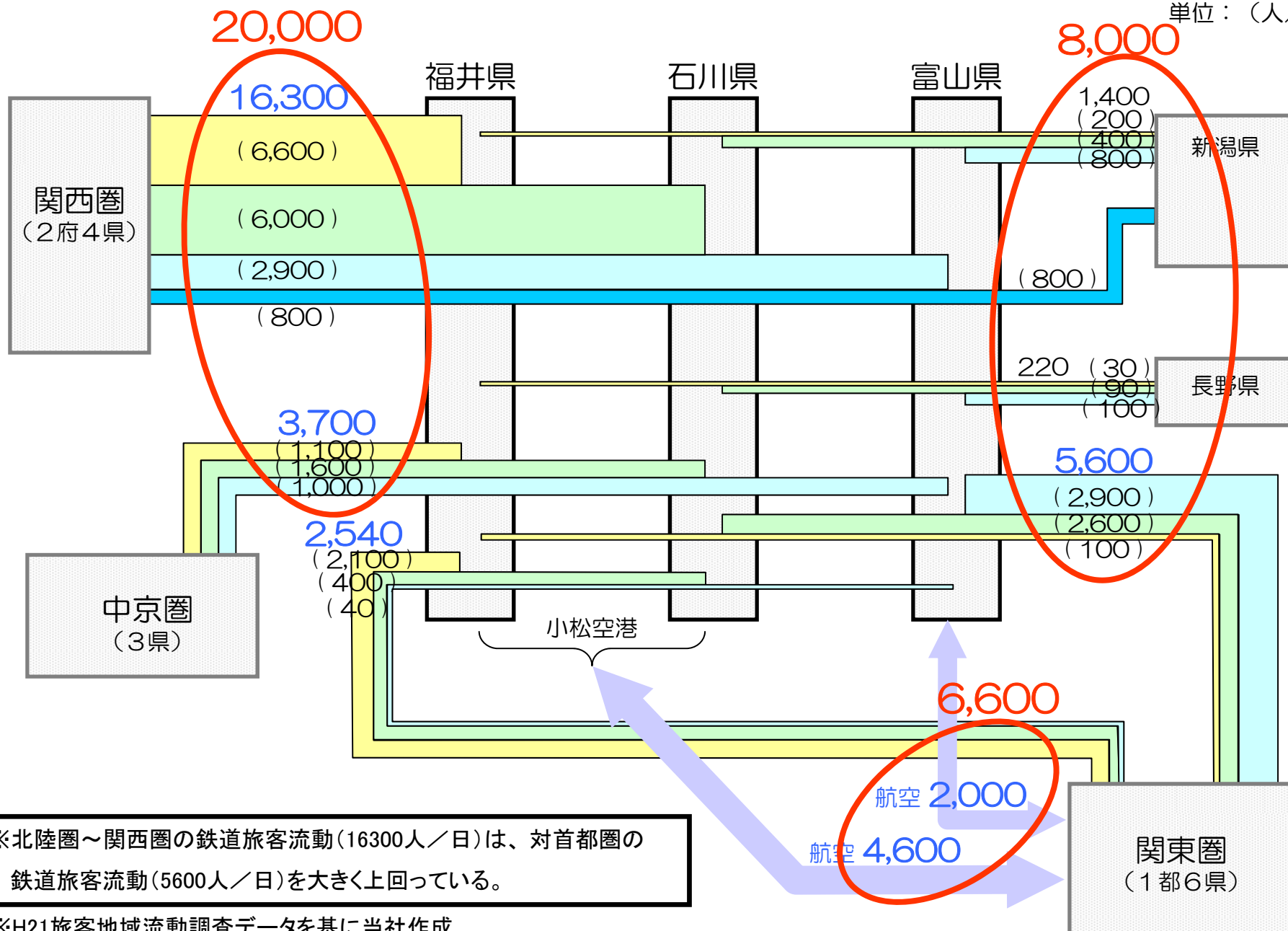
- ・ 整備新幹線の新たな整備は、基本スキーム（「JRの負担は受益を限度として支払う貸付料のみ」、「並行在来線の経営分離」）の堅持が前提。

2. 新規着工区間

- ・ 本来であれば、早期の大阪までの全線開業が望ましいが、当面、一定の整備効果が見込まれる敦賀までを整備することは、全線開業に向けての着実な前進。
- ・ 北陸圏～関西圏の鉄道旅客流動は大きく、敦賀駅での旅客利便性の低下を回避するための対応が必要。
- ・ その方策として、敦賀駅で在来線と新幹線との同一ホーム乗換えを考えていたが、FGT導入は、敦賀での乗換問題が回避されるため、より望ましい案。

但し、以下の課題解決が前提

- ① 耐久試験を踏まえた安全・安定走行の確認
 - ② 線区特情を踏まえた上で、新幹線と同等の安全性・経済性を有する 実用化車両の開発
 - ③ FGT導入に必要な設備（軌間変換装置、在来線区間の軌道強化等）の整備
- ・ 在来線区間の安全・安定輸送対策（踏切対策、強風対策）の強化が必要。
 - ・ 開業後に支払う貸付料の額は、今回の国の試算に関わらず、受益を限度に開業前に決定。



※北陸圏～関西圏の鉄道旅客流動(16300人/日)は、対首都圏の鉄道旅客流動(5600人/日)を大きく上回っている。

※H21旅客地域流動調査データを基に当社作成

