

## 第8回整備新幹線小委員会の概要

平成23年3月15日(木) 17:00~19:00

於：4階幹部会議室

### ○ 議事：資料1について

#### (潮崎施設課長)

- ・ 長崎ルート of B/C については、1時間1本程度、1日14本という現在の乗り入れの想定が妥当だとは思っているが、仮にこれが7本だった場合は $B/C=1.06$ 、0本だった場合は $B/C=1.02$ という試算となった。感度分析として行ったのでご報告する。

#### (竹内委員)

- ・ 「新幹線が地域に与える機会」については、今は考え方も変わってきていると思うが、未だに「新幹線さえくればなんとかなる」と思われているところがある。何も努力しなかった結果、開業後にストロー効果があったり、何も変わらなかったとき、単純に新幹線に責任を押しつけられることがあってはならない。
- ・ 需要予測等に直接関係する事項ではないが、地元の頑張りがないと、待っているだけではいい効果は出てこないということを明示的に書いておくべきではないか。お互いがんばっていくという姿勢を示すことが大事。

### ○ 議事：資料2について

#### (竹内委員)

- ・ 例えば中国から飛行機や船で福岡、長崎にどっとやってきて新幹線を利用するといった需要は含まれていないと思うが、とりまとめではそういう可能性を指摘することもあっていいのではないか。

#### (山崎委員)

- ・ 整備によって東北・道央間の航空分担率が53%から36%へ変わるが、新幹線ができていのに航空の残り幅が大きすぎるのではないかと思う。
  - (施設課長) 例えば仙台・札幌間は3時間27分で、このくらいの時間帯なら航空もそれなりに競争力があるため妥当と考える。
  - (家田委員長) 仙台・札幌だけじゃなく、東北全体のいろんなODの総和であるということもあるのではないか。

### ○ 議事：資料3について

#### (家田委員長)

- ・ 縮減率は、その部品のコストダウンのことか、それともkm当たりのことなのか。全体にどれぐらい効いてくるものなのか。また、いつどこの新幹線で実現されたものなのか。
  - (竹内委員) 単位を明確にしておかないと読む人が混乱する。
  - (施設課長) まちまちであるが、例えばp.3の高強度鉄筋の場合はkm単価を根拠にした。P.4の駅のコスト縮減は九州新幹線の新玉名駅なので、駅単体での縮減。p.5の架線はkm当たり。トンネルの湧水、軌道スラブはH22年度の実績値。支承はH16の実績値。雪対策は今まさにやって長野・金沢間の事例。
- ・ 施工期間の短縮が図られた事例はあるか。
  - (施設課長) データを持ち合わせていない。

#### (須田委員)

- ・ 軌道スラブのコスト削減率が高いのはなぜか。

→ (施設課長) 労務的に省力化が図られたことによる減少。

#### (岩倉委員)

- ・ 技術的なコストダウンの話が中心だったが、そもそも用地費や環境対策費があまりかからないようなルート選定等によるコストダウンの努力もしているのではないか。また、レール授受線を活用した新八代駅のホーム to ホーム等、他にもいろいろなノウハウがあると思うので、きちっと整理してこれからも活用してほしい。

#### (中村委員)

- ・ この資料もとりまとめに盛り込んでどうか。
- ・ これらのコスト縮減が全体工事費に対してどれくらい寄与しているのか示せるか。
  - (施設課長) 示し方は検討したい。
  - (家田委員長) これまでどれくらいコスト縮減をがんばってきたかを、どういう風に示すかということと思う。

#### (山崎委員)

- ・ 整備区間はトンネルが非常に多いが、トンネル工法の技術革新で大幅にコストが縮減できたという事例はないか。
  - (施設課長) 昔はトンネルは高いと言われていたが、最近は、km 当たり単価は高架よりもトンネルの方が安くなっている。鉄道・運輸機構が従前から取り組んできたところ。

### ○ 議事：資料4-1について

#### (廻委員)

- ・ 誘発交通量を推計していないというのは、それも安全側なのでいいが、例えば観光客が増える等により需要はもっとあがる可能性があるということにも触れていいのではないか。
- ・ 北陸新幹線も九州新幹線もかなり観光的な動きが多い。
  - (家田委員長) 前提条件のところで、「推計していない需要も大いに期待したいし、今後も努力を払うべきだが、ここでは一部に限定して需要を算定している」等と言及するというのではないか。この委員会としては、なるべく厳しく見ても大丈夫か、というところが着眼点だが、本当に実現させるのであれば努力も大事、という趣旨かと思う。

#### (岩倉委員)

- ・ 北陸とのつながりについて、「関東・関西・中京」という書き方に違和感。「関西・中京・関東」ではないか。

#### (山崎委員)

- ・ 外国人旅客の取り扱いをどう考えるか。この国にとって重要なポイント。
  - (施設課長) 一つの余裕しろではあるが、今の予測モデルでは難しい。
  - (家田委員長) 計算にはいれられないが、山崎委員の指摘をとりまとめにいれるかどうかというところだろう。
- ・ 北陸も長崎も空港の近くに出来る。地方空港と新幹線を組み合わせた新しい国際観光モデルを、今までと違うやり方で地域も考えていかないといけない。
- ・ 新幹線の整備で羽田空港の容量が1万回から2万回浮く。そこに入ってくるのはアジアの観光客であり、そういう人をいかに地方に流すかは国策。需要予測には入れなくても、どこかでしっかり書き込むべき。
- ・ 堅め堅めもいいが、過小評価になるのは少し怖い。

#### (岩倉委員)

- ・ 豪雪地帯でも時間信頼性が高い新幹線の特徴はビジネス上もレジャー上も重要。これは上越新幹線から延々と続く技術開発の成果。そういう努力についても参考資料に1枚入ったらより説得性が増す。

→ (家田委員長) 数値上の判定には入れてないファクターがある、ということは十分に理解できるようにしておかないといけない。需要予測の前提のところに入れておいてはどうか。

#### (中村委員)

- ・ 無線制御によってメンテナンスコストが削減できる余地があるというのも、のびしろと思う。

#### (家田委員長)

- ・ 数値に入っていないファクターがあるというのはいいが、一方で沿線環境の保持の努力等、整備によって配慮しないといけないものもある。期待できるファクターだけ羅列するというのもどうかと思うので、書きすぎないバランス感覚も必要。

### ○ 議事：資料4-2について

#### (山崎委員)

- ・ 延長が短い九州と、その5倍近い北海道とで維持改良費が同じくらいなのはなぜか。
  - (施設課長) 事業期間が異なるため、社会的割引率による現在価値化が効いている。割引前であれば延長当たりの費用はそう変わらない。
  - (家田委員長) 東北は仙台だけではなく。秋田も山形もある。
- ・ 青函共用走行区間の140km/hでの走行等、在来線の特急並みの速度で走る区間が長い、料金の設定はどうなっているか。料金の設定次第で利用者便益に帰着するか供給者便益に帰着するか変わらと思う。料金の設定はもうfixされたものなのか。
  - (施設課長) 需要予測は基本的には現在の新幹線の運賃・料金体系を前提としている。

#### (須田委員)

- ・ FGTは耐久性試験の話だけでなく、事業者の運用や環境の話にも触れた方がいいのでは。

#### (岩倉委員)

- ・ 北陸新幹線でFGTの維持改良費がそうでないものの2倍になっているが、なぜか。
  - (施設課長) FGTの方が、車両費が多めにかかっている。
  - (岩倉委員) 車両費は10%増と聞いており、これだけの差になるとは思えないが、他に要因はあるか。
    - (施設課長) 同じ車両数ならば1割の差だが、大阪から富山までのサンダーバードの置き換え分もあるため、車両が多くなっている。
- ・ 利用者便益のイメージは誤解を招く。所要時間が短くなったり運賃が変わったりすることは便益そのものではない。これを見ると新幹線が整備される方が便益が下がっているように見えてしまう。見る人が混乱しないようにしてほしい。
  - 一般化費用をイメージした図だが、混乱しないようにしたい。

#### (竹内委員)

- ・ 投資効果のイメージ図は、便益がずっと一定のような絵になっているが、実際には毎年変動するはずなのでそのような絵にしてほしい。
  - (家田委員長) B/Cは現在価値に割り引いて評価しているというのがポイント。この図は割り引く前のものなので、割引をするという説明資料があるかもしれない。誤解がないようにしてほしい。

#### (家田委員長)

- ・ 北陸は、金沢・敦賀間の整備前は3%関東側の流動が多かったが、整備後は10%関西・中京側の方が多くなる。一般的に新幹線より在来線の方が、輸送量が小さく、本数がたくさんいる。FGTは大いに活用してほしいが、快速等の在来列車との接続も大事。接続をどうするかはよく勉強しておいてほしい。

(了)