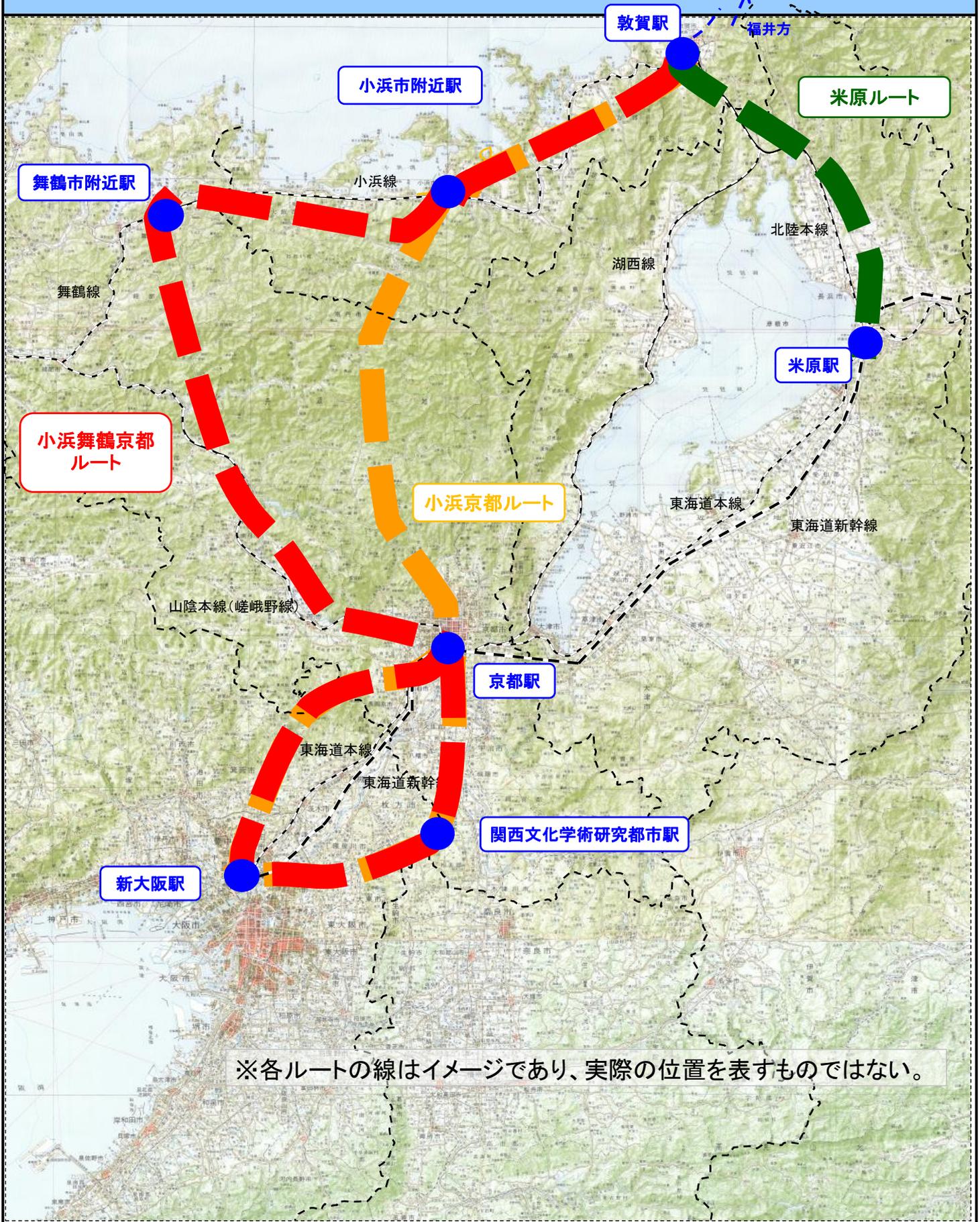


○北陸新幹線(敦賀・大阪間)ルートイメージ図

北陸新幹線全体図



北陸新幹線敦賀・大阪間のルートに係る調査について

平成28年11月11日
国土交通省鉄道局

与党検討委員会・中間とりまとめ(H28/4/27)

平成28年4月27日

中間とりまとめ

与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム
北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会

平成27年1月14日付「今後の整備新幹線の取扱いについて」において、「未着工区間の取扱い」については、今後、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム(以下「与党PT」という。)において検討を行うこととされたことを受け、与党PTの下に北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会(以下「本委員会」という。)が設置された。

北陸新幹線の敦賀・大阪間の整備については、その前提となるルートについて、昭和48年の整備計画決定以降も様々な議論があることから、本委員会は、このルートの速やかな決定のための議論を行うこととした。

本委員会においては、国土交通省、関係地方自治体、JR、経済界、有識者等からのヒアリングや委員間での議論を行い、平成27年8月6日の第1回以降、計15回の委員会を開催し、精力的に検討を重ねてきた。その結果、本委員会としての候補ルートは3ルートであり、これらについて、以下の通り国土交通省に調査を求め、その結果を踏まえつつ、最終的なルートを決定すべきとの結論を得た。

国土交通省において、以下の3ルートについて、所要時分、路線延長、概算事業費、需要見込み等の将来の着工の判断に資する項目の調査を半年間程度の期間で行い、本年秋頃を目途に、本委員会に対して報告を行うことを求める。

なお、ルートごとに、地域活性化への貢献、他の新幹線ネットワークとの接続による社会・経済的意義など、費用対効果の計算において定量的に算入されない要素がある場合は、それらについても併せて報告されたい。

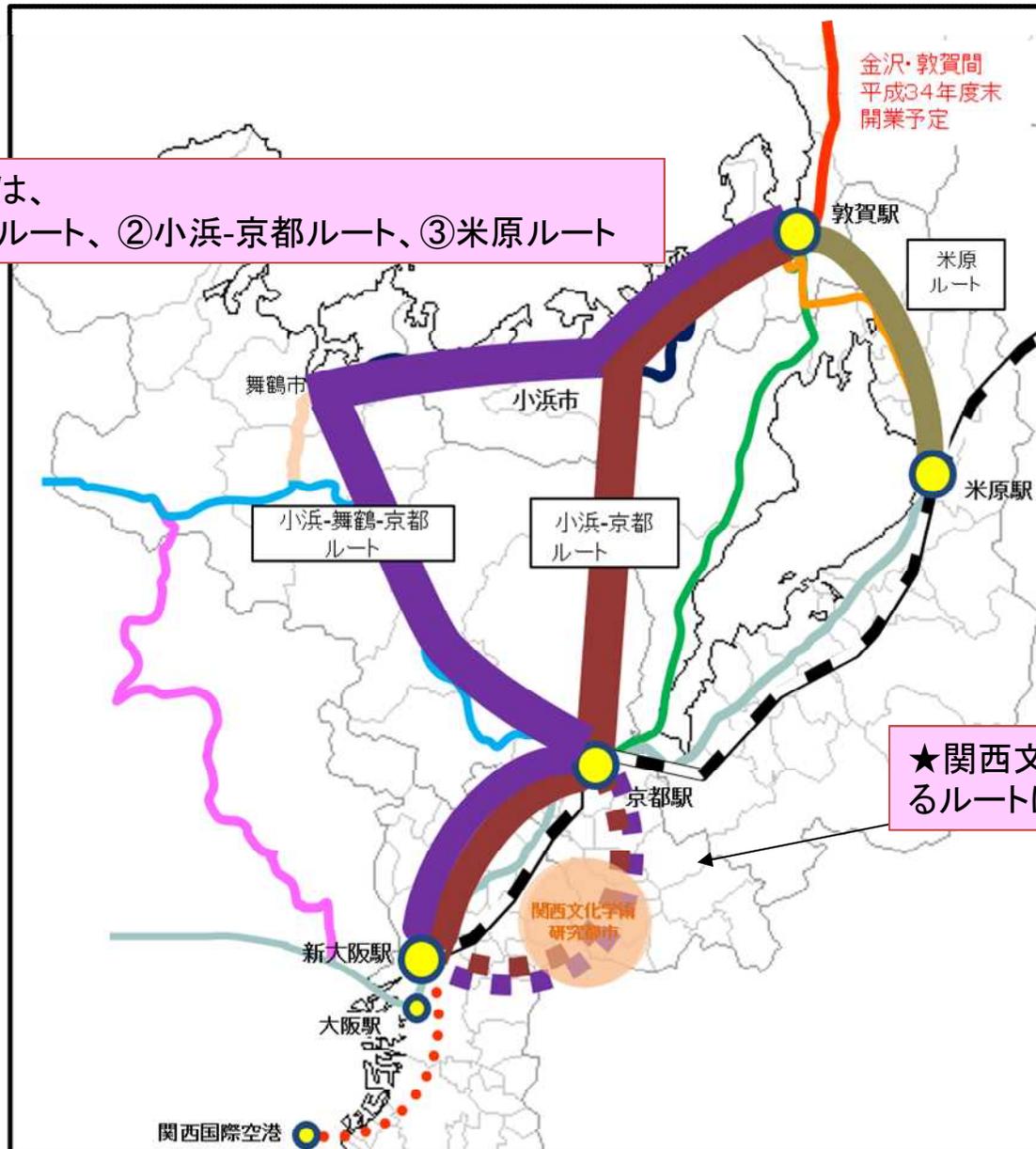
- ①小浜舞鶴京都ルート:敦賀駅 - 小浜市附近 - 舞鶴市附近
- 京都駅 - 新大阪駅
- ②小浜京都ルート :敦賀駅 - 小浜市附近 - 京都駅
- 新大阪駅
- ③米原ルート :敦賀駅 - 米原駅
(米原駅で乗換。米原駅ー京都駅ー新大阪駅は東海道新幹線を利用。)

注1 詳細な経過地、駅の設置、工法・工程等については、技術的・専門的な見地から、国土交通省及び建設主体である鉄道・運輸機構において、営業主体であるJR西日本とも調整しつつ、適切に設定されたい。その際、京都・新大阪間については、本委員会の議論を踏まえ、関西文化学術研究都市附近を経由するルートについても参考として調査されたい。調査においては、整備新幹線が公共事業方式で整備されていることに鑑み、地域開発効果についても十分に考慮されたい。また、インフラの効率的な利用を図るとともに、北陸新幹線が日本海側と太平洋側を連絡する重要路線であることも考慮し、将来的なものを含めて他の日本海側の幹線鉄道網との関係についても配慮されるべきである。

注2 本委員会での検討の過程において、空港アクセスの利便性の確保やインバウンド観光客の沿線地域への取り込みを目的として、北陸新幹線は関西国際空港にアクセスさせることが望ましいとの議論があった。関西国際空港へのアクセスは北陸新幹線の整備計画の範囲外であるが、喫緊に調査すべき課題であり、本委員会とは別の場において早急に検討すべきである。

検討ケースの概要

★調査対象ルートは、
①小浜-舞鶴-京都ルート、②小浜-京都ルート、③米原ルート



★関西文化学術研究都市付近を通るルートについても参考に調査

【凡例】

- 東海道新幹線
- 小浜線
- 舞鶴線
- 福知山線
- 山陰本線
- 湖西線
- 東海道本線
- 北陸本線

検討結果一覧

検討ルート	①小浜舞鶴京都ルート	②小浜京都ルート	③米原ルート
駅の設定	敦賀-小浜市附近(東小浜)-舞鶴市 附近(東舞鶴)-京都-新大阪	敦賀-小浜市附近(東小浜)-京都-新 大阪	敦賀-米原
建設延長	約190km	約140km	約50km
概算建設費(H28.4価格)	約25,000億円	約20,700億円	約5,900億円
想定工期	15年	15年	10年
所要時間			
敦賀・新大阪間	約1時間0分	約43分	約1時間7分
福井・新大阪間	約1時間7分	約55分	約1時間17分
金沢・新大阪間	約1時間31分	約1時間19分	約1時間41分
運賃・料金			
敦賀・新大阪間	6,460円	5,380円	6,560円
福井・新大阪間	8,420円	6,460円	9,780円
金沢・新大阪間	10,140円	8,740円	11,190円
輸送密度(開業初年度)	約34,700人キロ/日・km (敦賀・新大阪間)	約41,100人キロ/日・km (敦賀・新大阪間)	約36,100人キロ/日・km (敦賀・米原間)
総便益(B)	約7,100億円	約8,600億円	約5,300億円
総費用(C)	約9,700億円	約8,000億円	約2,400億円
B/C	0.7	1.1	2.2

注:平成43年着工を想定。

注:概算建設費、想定工期等は、今後の精査、関係者間の調整により、変更となる可能性がある。

注:所要時間は、各区間の「かがやき」タイプによる時分を表記。

注:運賃・料金は、開業済みの新幹線と同様の運賃・料金体系としている。

検討結果一覧(参考ケース:関西文化学術研究都市経由)

ケース	関西文化学術研究都市経由	
検討ルート	①-2 小浜舞鶴京都ルート	②-2 小浜京都ルート
駅の設定	敦賀-小浜市附近(東小浜)-舞鶴市附近(東舞鶴)-京都-学研都市附近(精華・西木津地区)-新大阪	敦賀-小浜市附近(東小浜)-京都-学研都市附近(精華・西木津地区)-新大阪
建設延長	約200km	約150km
概算建設費(H28.4価格)	約26,700億円	約22,900億円
想定工期	15年	15年
所要時間		
敦賀・新大阪間	約1時間3分	約46分
福井・新大阪間	約1時間10分	約58分
金沢・新大阪間	約1時間34分	約1時間22分
運賃・料金		
敦賀・新大阪間	6,780円	5,700円
福井・新大阪間	8,420円	6,780円
金沢・新大阪間	10,360円	8,740円
輸送密度(開業初年度) (敦賀・新大阪間)	約32,300人キロ/日・km	約38,600人キロ/日・km
総便益(B)	約6,600億円	約8,200億円
総費用(C)	約10,300億円	約8,900億円
B/C	0.6	0.9

注:平成43年着工を想定。

注:概算建設費、想定工期等は、今後の精査、関係者間の調整により、変更となる可能性がある。

注:所要時間は、各区間の「かがやき」タイプによる時分を表記。

注:運賃・料金は、開業済みの新幹線と同様の運賃・料金体系としている。

費用対効果の計算において定量的に算入されない要素について

検討ルート	①小浜舞鶴京都ルート	②小浜京都ルート	③米原ルート	①-2、②-2 【参考】関西文化学術研究都市経由
各ルートの特性	・北陸圏と京都・大阪間の移動において、乗換が必要ないが、小浜京都ルートに比べ、走行距離及び所要時間は長い。	・北陸圏と京都・大阪間の移動において、乗換が必要なく、かつ、走行距離及び所要時間は短い。	・北陸圏と京都・大阪間の移動において、米原駅での乗換が必要となるため、所要時間は長い。	・①②のルートに比べ、走行距離及び所要時間は長い。 (・ルートの一部に奈良県域を含む)
地域活性化(地域開発効果)への貢献	・舞鶴市・小浜市付近が、関西中心部からの通勤圏内となり、地域開発効果が期待される。 【舞鶴市】 人口:約8.9万人 製造品出荷額:約1,431億円 【小浜市】 人口:約3.1万人 製造品出荷額:約347億円	・小浜市付近が、関西中心部からの通勤圏内となり、地域開発効果が期待される。 【小浜市】 人口:約3.1万人 製造品出荷額:約347億円	・米原駅の交通結節点としての機能が強化され、地域開発効果が期待される。 【米原市】 人口:約4.0万人 製造品出荷額:約4,469億円	・関西文化学術研究都市の街づくり、産業立地等が進む可能性がある。 【精華町】 人口:約3.6万人 製造品出荷額:約177億円
他の新幹線ネットワークとの接続による社会・経済的意義	・敦賀～舞鶴間が新幹線で接続されることにより、日本海側の高速交通ネットワーク形成に資する(上越市～舞鶴市:約370km)。 ・基本計画路線と一部区間を共用できる可能性がある。	・敦賀～小浜間が新幹線で接続されることにより、日本海側の高速交通ネットワーク形成に資する(上越市～小浜市:約330km)。	・北陸圏と中京圏の高速交通ネットワーク形成に資する。	
幹線鉄道の多重化	・東京・大阪間において、東海・東南海・南海地震等に対する新幹線鉄道ネットワークの多重化に資する。			

出典) 舞鶴市、小浜市、米原市、精華町の人口:H22国勢調査 製造品出荷額:H26工業統計表

項目	前提条件
検討ケース	① 小浜舞鶴京都ルート ② 小浜京都ルート ③ 米原ルート ※①および②について、京都・新大阪間については、関西文化学術研究都市附近を経由するルートについても参考として調査
検討手法	・需要予測：過去の交通政策審議会で用いられた四段階推計法を適用。 ・費用便益分析：鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル(平成24年改訂版)を基に検討。
将来人口	「日本の地域別将来推計人口」(国立社会保障・人口問題研究所、平成25年3月)等を使用。
経済成長	平成42年度までは直近10年間の実質GDPの平均変化量を加算して予測。平成42年度以降は一定値と設定。
交通統計データ	第5回全国幹線旅客純流動調査(平成22年度調査)を使用。
運賃・料金	既着工区間及び未着工区間の運賃・料金は開業済みの新幹線と同様の運賃・料金体系になると仮定。航空については実勢運賃を基に設定。需要予測に際しては消費税10%を考慮した運賃・料金水準を設定。
概算建設費の算出方法	トンネル・高架橋等の延長を設定し、北陸新幹線(金沢・敦賀間)の実績等を基に、概算建設費を算出している。 ※今後、現地の調査や概略設計、施工方法等の検討を踏まえて精査する中で変更の可能性がある。

基本事項

- トンネル・高架橋等の延長を設定し、北陸新幹線(金沢・敦賀間)の実績等を基に、概算建設費を算出。
- 価格年次は平成28年4月価格。消費税は10%を考慮。

駅の設定

- 駅部の費用算出に当たっては、以下の通り、地上駅と地下駅を想定。
地上駅:小浜市附近駅(東小浜)、舞鶴市附近駅(東舞鶴)、
 関西文化学術研究都市附近駅(精華・西木津地区)、米原駅
地下駅:京都駅、新大阪駅

トンネル区間の設定

- 山間部は山岳トンネルを想定。
- 都市部地下はシールドトンネルを想定。

用地取得費等の設定

- 公示地価を参考にして、用地取得費等を想定。
- 過去の実績を考慮して、建物補償費等を想定。

※今後、現地の調査や概略設計、施工方法等の検討を踏まえて精査する中で変更の可能性がある。