



平成29年3月7日
鉄道局 幹線鉄道課

北陸新幹線京都・新大阪間のルートに係る調査について

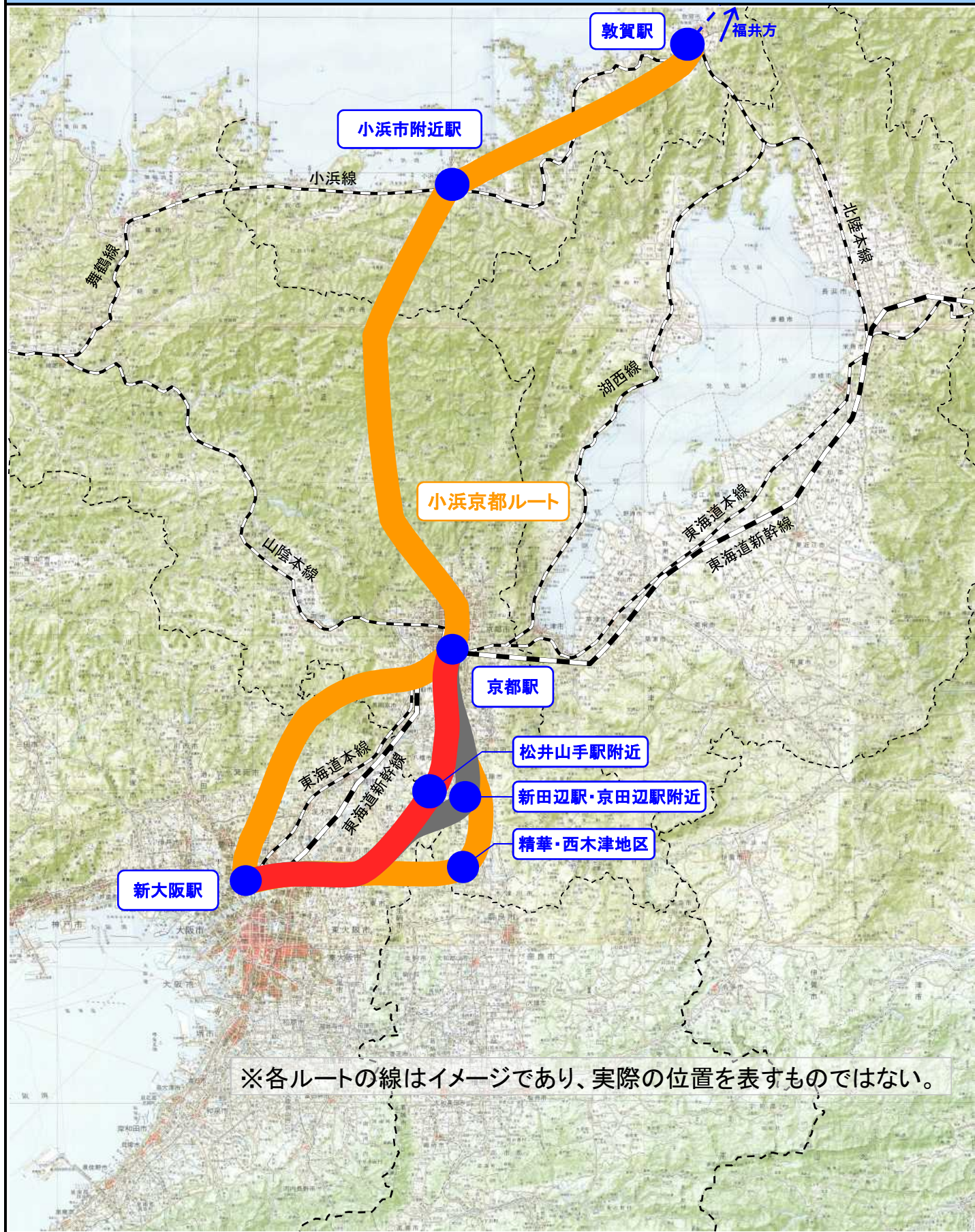
北陸新幹線京都・新大阪間のルートに係る調査については、別添のとおり、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム 北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会に報告しました。

【連絡先】

鉄道局幹線鉄道課 河野・黒川 TEL 03-5253-8111
(内線40302・40303)
03-5253-8531 (直通)

○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



北陸新幹線京都・新大阪間の ルートに係る調査について

平成29年3月7日
国土交通省鉄道局

検討結果

(平成28年11月11日公表)

検討ルート	南回り(京田辺ルート) 松井山手駅附近経由
駅の設定	敦賀-小浜市附近(東小浜)-京都-京田辺市附近(松井山手)-新大阪
建設延長	約143km
概算建設費(H28.4価格)	約21,000億円
想定工期	15年
所要時間	
敦賀・新大阪間	約44分
福井・新大阪間	約55分
金沢・新大阪間	約1時間20分
運賃・料金	
敦賀・新大阪間	5,700円
福井・新大阪間	6,460円
金沢・新大阪間	8,740円
輸送密度(開業初年度)	約40,400人キロ/日・km (敦賀・新大阪間)
総便益(B)	約8,500億円
総費用(C)	約8,100億円
B/C	1.1(1.05)

北回り
敦賀-小浜市附近(東小浜)-京都-新大阪
約140km
約20,700億円
15年
約43分
約55分
約1時間19分
5,380円
6,460円
8,740円
約41,100人キロ/日・km (敦賀・新大阪間)
約8,600億円
約8,000億円
1.1(1.08)

注:平成43年着工を想定。
注:建設延長、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。

(参考) 検討結果

(平成28年11月11日公表)

検討ルート	(参考) 南回り(京田辺ルート) 新田辺駅・京田辺駅附近経由
駅の設定	敦賀-小浜市附近(東小浜)-京都-京田辺附近 (新田辺・京田辺)-新大阪
建設延長	約146km
概算建設費(H28.4価格)	約22,600億円
想定工期	15年
所要時間	
敦賀・新大阪間	約44分
福井・新大阪間	約56分
金沢・新大阪間	約1時間20分
運賃・料金	
敦賀・新大阪間	5,700円
福井・新大阪間	6,460円
金沢・新大阪間	8,740円
輸送密度(開業初年度)	約39,900人キロ/日・km (敦賀・新大阪間)
総便益(B)	約8,500億円
総費用(C)	約8,800億円
B/C	1.0未満(0.97)

注:平成43年着工を想定。
注:建設延長、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。

(参考) 南回り 精華・西木津地区経由
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
約151km
約22,900億円
15年
約46分
約58分
約1時間22分
5,700円
6,780円
8,740円
約38,600人キロ/日・km (敦賀・新大阪間)
約8,200億円
約8,900億円
0.9(0.93)

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	南回り(京田辺ルート) 松井山手駅附近経由	北回り
各ルートの特性	<ul style="list-style-type: none"> ・北回りと比較し、走行距離はやや増加する(+約3km)ものの、所要時間は北回りとほぼ同等(+約30秒)である。 ・京都・新大阪間に中間駅を設置。 	<ul style="list-style-type: none"> ・南回りと比較し、走行距離及び所要時間は短い。 ・京都・新大阪間に中間駅は設置しない。
既存の鉄道ネットワークとの接続	<ul style="list-style-type: none"> ・中間駅設置により、JR片町線(学研都市線)と接続。 	<ul style="list-style-type: none"> ・中間駅設置による、既存の鉄道ネットワークとの接続はない。
地域開発の潜在力	<ul style="list-style-type: none"> ・関西文化学術研究都市及び京都府南部地域へのアクセスが、既存の鉄道ネットワークとの接続等により改善されることで、これらの地域の街づくり、産業立地等が進む可能性がある。 <p>【京田辺市】 人口:約7.1万人 製造品出荷額:約1,876億円</p>	—

出典) 京田辺市の人口:H27国勢調査 製造品出荷額:H26工業統計表

(参考) 与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームへの中間報告(H28/12/14)

平成28年12月14日

与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームへの中間報告

北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会

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。)においては、本年4月に「中間とりまとめ」を行い、11月にこれを踏まえた調査結果が国土交通省から示されたことを受け、関係地方自治体、JR及び有識者からのヒアリングや委員間での議論を行った結果、下記の事項を、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームに対して報告する。

なお、本委員会において行われた議論の内容を、別紙のとおり、併せて報告する。

記

1. 結論

北陸と関西の間の移動の速達性、利用者の利便性等を総合的に勘案し、敦賀駅－小浜市(東小浜)附近－京都駅－新大阪駅を結ぶルート(小浜京都ルート)が適切である。

なお、京都－新大阪間については、事業費等の観点からは北回りのルートが優位である一方、既存の鉄道ネットワークとの接続、地域開発の潜在力等の観点からは、南回りのルートも有望と考えられる。この南回りのルートについては、国土交通省に求めた追加調査が継続中であることから、その結果を踏まえ、引き続き、本委員会において検討を進める。

2. 今後の整備に向けて

① 一日も早い着工に向けては、建設主体である鉄道建設・運輸施設整備支援機構においては、平成29年度当初より、駅・ルート公表に向けた詳細調査を開始し、駅・ルートの公表後は、環境影響評価の手続きを進めるべきである。

また、北陸新幹線敦賀・大阪間の整備効果を十分に発揮させるためには、予算額を大幅に増額し、早期の全線開通が必須である。駅・ルート公表に向けた詳細調査、環境影響評価の間、与党においては整備財源の確保のための検討を行う必要がある。

② 新たな区間の着工については、安定的な財源見通しを確保し、収支採算性、投資効果等を十分に吟味するとともに、JRの同意、並行在来線の経営分離についての沿線地方公共団体の同意を確認する等、従来の基本条件が整えられていることを確認することが必要である。その際、国民の税負担を最小限とする観点から、事業の収益から生まれる貸付料の前倒しの活用も含め、最大限確保する等の措置を講ずる必要がある。

また、並行在来線の取扱いは関係地方自治体の関心事項であり、新幹線が通らない県内の在来線の経営分離は現在の自治体の意向を前提とすべきものである。営業主体であるJR西日本においては、これを踏まえて、着工までの間に沿線自治体の意向を確認し、適切な検討が行われることを強く希望する。

(参考) 与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームへの中間報告(H28/12/14)【別紙】

(別紙)

検討委員会における議論の概要

1. 北陸新幹線の3ルートについて

① 小浜舞鶴京都ルート

- ・ 京都府から「地域経済効果が大きく、京都府北部地域、日本海側の大きな発展に資する」旨の賛意が示された。
- ・ また、委員より、「太平洋側と日本海側の均衡ある発展の観点からは、日本海側のネットワーク整備は重要な課題である。」「建設費が最も高い。」「北陸から京都・大阪までの所要時間が小浜京都ルートより長い。」「B/Cが1を下回る。」「小浜ルートの延伸で行うべき。」という議論もなされた。

② 小浜京都ルート

- ・ 福井県及び富山県から「北陸から京都・大阪までの移動について、乗換えが無く、所要時間が最短で、運賃・料金も安い。また、リダンダンシーの確保にも資する。更に整備計画にも沿ったルートである。」旨、石川県からは「営業主体であるJR西日本が提案するルートであり、また北陸3県の足並みも揃う。速達性にも優れる。」旨の賛意が示された。
- ・ 営業主体であるJR西日本から「乗換えがなく、所要時間が最短で、運賃・料金も安く、総便益が最も高い。整備計画にも沿ったルートである。」旨賛意が示された。
- ・ また、委員より、「北陸3県の主張のとおり、速達性、利便性に優れるルートである。」「米原ルートと比較して、建設費が大きく、想定工期も長い。」という議論もなされた。

③ 米原ルート

- ・ 滋賀県から、「工期が短く、建設費が低廉で、費用対効果に最も優れている。また、中京圏へのアクセスも便利である」旨の賛意が示された。

- ・ 北陸3県からは「北陸と中京圏のアクセスの確保は重要である」旨の意見が示された。
- ・ また、委員より「北陸と中京圏のアクセスの確保は重要である」「工期が短く、建設費が安く、費用対効果に優れたルートである」「米原駅での乗換えは、北陸と京都・大阪間の利用者に不便をもたらす。また、中京圏へのアクセスについては、米原ルートでなくとも対応可能。」「乗入れの可能性についてはよく調査すべき。」との議論もなされた。

2. 関西文化学術研究都市を經由するルート(参考)について

- ・ 北陸3県から、「(北回りルートに比べ、)時間短縮効果が小さく、北回りの方が良い。」旨の意見が示された。
- ・ 奈良県から、「奈良県を通るルートは受け入れられない」旨の意見が示された。
- ・ 一方で、京都府から「地域経済効果が大きく、関西文化学術研究都市が近畿の発展のハブとなる。」「奈良県を通らない京田辺ルートでは速達性でも北回りと同等ではないか。」等の意見が示された。

3. その他

- ・ 新幹線ネットワークは、その整備により地域に大きな経済効果をもたらすものである。新幹線については、北陸新幹線敦賀以西の早期開業を図ることが優先課題である一方、その次の課題として、国土の総合的な発展、あるいはリダンダンシーの確保のためにも、関西国際空港へのアクセスを含め四国新幹線、舞鶴を経て日本海に至る山陰新幹線、北陸・中京新幹線等の基本計画路線等の整備計画化、北陸と中京圏のアクセス機能の確保を始め、幹線鉄道ネットワークの将来の実現に向けて検討に着手することが必要である。