

政府・与党整備新幹線検討委員会における検討結果

平成十年一月二十一日

政府・与党整備新幹線検討委員会

整備新幹線の今後の整備に当たり、本検討委員会において、「整備新幹線の取扱いについて（平成八年十二月二十五日政府与党合意）」の与党三党の申し入れに基づき検討を行った結果は、以下のとおりである。

一、従来の整備計画（北海道新幹線（青森・札幌間）、東北新幹線（盛岡・青森間）、北陸新幹線（高崎・大阪間）、九州新幹線（博多・西鹿児島間）及び九州新幹線（博多・長崎間））は、すべて維持されることが確認されている。この整備計画に基づき、従来から整備が進められてきているところであるが、引き続き、本検討委員会の検討結果に基づき、その整備をさらに着実に進めることする。

二、新規着工区間

(一) 東北新幹線八戸・新青森（石江）間、北陸新幹線長野・上越間及び九州新幹線（鹿児島ルート）船小屋・新八代間については、所要の基本条件が別紙のとおり確認されたので、速やかに所要の認可等の手続きを経て、その建設に着工する。

(二) 本検討委員会において検討対象となつた新規着工区間の優先順位については、次のとおりとする。

- ① 東北新幹線 八戸・新青森（石江）間（標準軌新線）
九州新幹線（鹿児島ルート）船小屋・新八代間（新幹線鉄道規格新線）
- ② 北陸新幹線 長野・上越間（標準軌新線）

(三) 新規着工区間の事業費については、(一)の優先順位に従い配分されるものとするが、平成九年度は、建設着工の調整等のため、各区間に十億円ずつを計上する。

三、その他の区間

(一) 北海道新幹線新青森（石江）・札幌間及び九州新幹線（長崎ルート）武雄温泉・新大村間については、需要予測や収支採算性の見通し等の基本条件の確認作業を行うに当たつて必要となる、駅・ルート公表を速やかに行い、引き続き環境影響評価に着手するとともに、北海道新幹線新函館駅及び九州新幹線（長崎ルート）長崎駅における駅部調査を開始する。

(二) 北陸新幹線富山駅については、街づくりと一体となつた緊急駅整備事業の実施に向けて駅周辺の都市計画との調整を図る等の駅整備事業を行ふとともに、小松駅及び福井駅については、連続立体交差事業との整合性を図るため駅整備事業に着手する。

四、これらの事項は、国、地方公共団体の財政事情、行財政改革の進捗状況、建設費の変動等の社会経済情勢等に照らし必要になつた場合には、逐次見直すこととする。

(別 紙)

基本条件の検討結果

検討項目		整備区間	東北新幹線 八戸～新青森	北陸新幹線 長野～上越	九州新幹線 船小屋～新八代
収支採算性	収支の前提となる需要予測結果 (人キロ／日・km・往復)		約7.5～8.0千人	約3.0～3.5千人	約15.0～16.0千人
	参考 長銀総研の需要予測結果		約7.8±0.5千人	約4.0±0.5千人	約16.0±0.5千人
受益の範囲内を限度としたJRの賃料等の負担(単年度の概算額(億円・年))	収支改善効果 年平均概算額 (億円／年)	開業後10年経過 開業後20年経過	約60～75億円 約70～90億円	約0～1億円 約0～2億円	約40～50億円 約50～60億円
用地確保の見通し	参考 長銀総研の試算結果		約70億円 約80億円	約1億円 約2億円	約50億円 約55億円
J Rの同意 共団体の同意	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	青森県は、並行在来線である東北本線(八戸・青森間)について、東日本旅客鉄道株式会社が経営分離を行うことに同意する。	新潟県及び長野県は、並行在来線である信越本線(長野・直江津間)について、東日本旅客鉄道株式会社が経営分離を行なって、円滑な用地確保に努力する。	長野県、新潟県において、日本鉄道建設公団並びに沿線市町と一緒にして、用地買取に専従させると一体となって、用地買取を整え、事業推進のため、積極的に対応していく。	県土地開発公社に県職員を派遣して、用地買取を整え、事業推進のため、積極的に対応していく。
建設事業の実施による経済効果 (参考)建設費	時間短縮による経済効果(30年間累計) 建設事業の実施による経済効果／建設費 (参考)建設費	東日本旅客鉄道株式会社は、東北新幹線(八戸・新青森間)の建設着工に同意する。	東日本旅客鉄道株式会社は、東北新幹線(八戸・新青森間)の建設着工に同意する。	東日本旅客鉄道株式会社は、北陸新幹線(長野・上越間)の建設着工に同意する。	九州旅客鉄道株式会社は、北新幹線鹿児島ルート(船小屋・新八代間)の建設着工に同意する。
		約3.6兆円	約3.6兆円	約2.7兆円	約7.7兆円
		約1.4倍	約1.4倍	約1.5倍	約1.7倍
		約4,600億円	約4,600億円	約3,000億円	約4,800億円

※ 収支改善効果及び賃料概算額は、現在価格をもとに開業時からの試算を行つたもの。

※ 収支改善効果の年平均概算額は、開業10年目～11年目、20年目～21年目の平均

※ 正規の賃料は、開業前に計算し、決定する。

※ 用地確保の見通しについては、第4回会議のヒアリング資料を要約

※ 時間短縮による経済効果：開業後30年間の沿線県内総生産増加額の累積値

※ 建設事業の実施による経済効果：<主に建設期間中に生じる沿線県内総生産増加額の累積値>÷<建設費>

※ 建設費は平成7年4月価格

追加ケースの検討結果

一、追加ケース

本検討委員会においては、北陸新幹線長野・上越間にについて、上越以西にフリーゲージトレインを導入した場合及び北陸地域までフル規格で延伸整備を行った場合、また、九州新幹線鹿児島ルート船小屋・新八代間・新八代間にについて、博多までフル規格で延伸整備を行った場合の需要予測及び収支改善効果を追加で試算することとした。

二、試算結果

追加の試算結果は以下のとおりである。

①北陸新幹線長野・上越間

		フリーゲージ導入時	福井までフル規格延伸時	長野・上越間のみ整備
需 要 予 測 結 果 年 平 均 概 算 額 (千人キロ／日km往復) (億円／年)	約6.0～6.5千人	約21.0～22.5千人	約3.0～3.5千人	(※長野・福井間全線の収支改善効果)
	開業後10年経過 開業後20年経過	約15～20億円 約20～25億円	※ 約300～350億円 ※ 約400～450億円	
収 支 改 善 効 果 年 平 均 概 算 額 (億円／年)	約0～1億円	約0～2億円	約0～2億円	(※長野・福井間全線の収支改善効果)
	開業後10年経過 開業後20年経過	※ 約300～350億円 ※ 約400～450億円	約0～2億円	

北陸新幹線を北陸地域まで延伸整備を行った場合は、大きな需要増が見込まれ、長野・上越間のみを整備する場合に比べ、大幅に収支改善効果が増加する。

また、フリーゲージトレインについては、現在、技術開発中であるが、実用化された場合には需要増が見込まれ、収支改善効果が増加する。

②九州新幹線船小屋・新八代間

		博多までフル規格延伸時	船小屋・新八代間のみ整備
需 要 予 測 結 果 年 平 均 概 算 額 (千人キロ／日km往復) (億円／年)	約20.0～21.5千人	約15.0～16.0千人	(※博多・西鹿児島間全線の収支改善効果)
	開業後10年経過 開業後20年経過	※ 約130～160億円 ※ 約150～180億円	
収 支 改 善 効 果 年 平 均 概 算 額 (億円／年)	約40～50億円	約50～60億円	(※博多・西鹿児島間全線の収支改善効果)
	開業後10年経過 開業後20年経過	※ 約130～160億円 ※ 約150～180億円	

九州新幹線を博多までフル規格で延伸整備を行った場合は、大きな需要増が見込まれ、船小屋・新八代間のみを整備する場合に比べ、大幅に収支改善効果が増加する。