

整備新幹線の取扱いについて

平成12年12月18日

政府・与党申合せ

一、基本的な考え方

整備新幹線については、整備計画に沿って着実に整備を進める必要があるが、公共事業のあり方について、効率化や重点化等の観点から見直しが進められている中、期待感のみをふくらませることは慎むべきである。したがって、安定的な財源見通しを確保した上で新たな着工を行うものとする。

二、既に着工した区間の工期短縮等

今後の整備新幹線の整備に当たっては、その開業効果をできる限り早期に発揮させることが国民経済上重要との観点から、先ず開業時期が近づいている区間の早期完成を図り、次いで既に着工した区間の工期短縮を図ることを優先的に行うこととする。

具体的な工期短縮の期間は、公共事業の性格上、今後概ね十年程度とすることが適当である。

三、新たな区間の着工

新たな区間の着工については、現在工事実施計画の認可申請がなされている区間のうち、既に着工した区間と同時開業の望ましい区間について新たに着工することを優先する。

また、その際には、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の取付等基本条件が整えられていることを確認した上で行う。

なお、並行在来線の経営分離について沿線地方公共団体が同意するに際し、並行在来線を第三セクターで経営する場合には、沿線地方公共団体はその経営見通しについて十分検討を行う必要がある。

今回着工を行わない区間については、社会経済情勢、国・地方公共団体の財政事情等に照らし、東北新幹線盛岡・八戸間及び九州新幹線新八代・西鹿児島間の両区間の完成後に見直す。

四、各線区の見直し

○東北新幹線

盛岡－八戸間	平成14年末の完成を目指す
八戸－新青森間	今後概ね12年後の完成を目指す

○北海道新幹線

新青森－札幌間	環境影響評価終了後工事実施計画の認可申請を行う
新青森－新函館間	青函トンネルについて、貨物鉄道走行に関する調査を行う

○九州新幹線（鹿児島ルート）

新八代－西鹿児島間	フル化し、平成15年末の完成を目指す
博多－新八代間	フル化し、今後概ね12年後の完成を目指す

交通結節点として新鳥栖駅の整備を行う

○九州新幹線（長崎ルート）

武雄温泉－長崎間 環境影響評価終了後工事実施計画の認可申請を行う

○北陸新幹線

長野－富山間 フル化し、今後概ね12年強後の完成を目指す
富山－金沢間 三、の見直しの際、石動－金沢間を既に着工していることを踏まえて認可に向けた検討を行う
金沢－南越前 福井駅部機能高度化事業等を行う

なお、未着工区間において整備新幹線建設推進高度化等事業費により実施している駅整備事業、駅部調査等の所要の事業については、引き続きこれを行う。

五、鉄道貨物輸送

JRから経営分離された並行在来線上を引き続きJR貨物が走行する場合には、線路使用実態に応じた適切な線路使用料を確保することとし、これに伴うJR貨物の受損については、必要に応じこれに係る新幹線貸付料収入の一部を活用して調整する措置を講ずる。

六、軌間可変電車の技術開発を推進し、早期実用化を図る。

七、平成十三年度の整備新幹線関係予算は、以下のとおりとする。

1. 整備新幹線建設事業費2,293億円を計上する。このため、公共事業関係費750億円を計上する。
2. 整備新幹線建設推進高度化等事業費36億円を計上する。

八、本申合せに抵触しない事項であって従来の整備新幹線に係る申合せに規定されている事項は、依然として有効である。

新幹線整備後の距離と概算所要時間

区	間	整備後の距離 (k m)	概算所要時間 (現行⇒整備後)
東北新幹線	東 京 ～ 八 戸 間	約590	3時間33分 ⇒ 約2時間50分 (約40分短縮)
	東 京 ～ 新 青 森 間	約670	4時間27分 ⇒ 約3時間20分 (約50分短縮)
北陸新幹線	東 京 ～ 富 山 間	約400	3時間7分 ⇒ 約2時間10分 (約60分短縮)
	新 大 阪 ～ 熊 本 間	約650	3時間48分 ⇒ 約2時間50分 (約60分短縮)
九州新幹線	新 大 阪 ～ 西 鹿 児 島 間	約810	6時間17分 ⇒ 約3時間40分 (約2時間40分短縮)
	博 多 ～ 熊 本 間	約100	1時間14分 ⇒ 約30分 (約45分短縮)
	博 多 ～ 西 鹿 児 島 間	約260	3時間40分 ⇒ 約1時間20分 (約2時間20分短縮)

現行所要時間は平成12年9月のダイヤであり、整備後は最高速度260 k m / h を計画。

新たに着工する区間の収支採算性及び費用対効果について

整備区間		北陸新幹線 上越～糸魚川間及び新黒部～富山間 [上越～富山間フル規格]	九州新幹線 博多～船小屋間 [博多～西鹿見島間フル規格]
検討項目	収支の前提となる需要予測結果 (人キロ/日・km・往復)	約17.0千人	約28.5千人
	参考 富士総研の需要予測結果	約17.5～18.5千人	約28.5～29.5千人
収支採算性	収支改善効果 年平均概算額	開業後10年経過 約65億円	約90億円
	総便益 (B)	開業後20年経過 約75億円	約95億円
	総費用 (C)	約8,240億円	約5,500億円
	B - C	約3,870億円	約2,680億円
	B / C	約4,370億円	約2,820億円
費用対効果	B / C	約2.13	約2.05

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

※総便益は、当該区間の開業に伴う時間短縮による沿線県内の総生産増加額を50年間累計し現在価値化したもの

※総費用は、平成9年4月価格による各年度毎の工事費等を累計し現在価値化したもの