

平成 24 年 4 月 3 日

整備新幹線未着工区間の「収支採算性及び投資効果の確認」
に関するとりまとめ

交通政策審議会陸上交通分科会
鉄道部会整備新幹線小委員会

【総括】

北海道新幹線（新函館・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（長崎ルート）（武雄温泉・長崎間）を新規着工することの収支採算性及び投資効果については、前提となる交通需要予測結果等を検討した結果、国土交通省が行った試算の妥当性が確認されたものと考える。

なお、事業の実施に当たっては、収支採算性及び投資効果に大きな影響を与える下記の事項について特段の配慮が必要である。

- (1) 北陸新幹線と九州新幹線（長崎ルート）については、乗り換えの利便性を向上させるため、既に基本的な走行性能が確認されている軌間可変電車を積極的に活用することが効果的である。また、北陸新幹線については、新幹線区間と関西方面・中京方面等の在来線との連絡輸送量等を勘案し、軌間可変電車以外の在来線列車と新幹線の乗り換えの利便性向上にも十分配慮することが必要である。なお、軌間可変電車については、今後も継続して、走行耐久性や車両・線路の保守性等を確認していくことが必要である。
- (2) 貨物列車と併用する北海道新幹線の青函トンネル等の共用走行区間では、安全確保の観点から、新幹線列車は、当面、時速 140km での運行が予定されている。これについては、当該区間の速度向上がもたらす効果に鑑みて、今後、積極的に技術面の検討を行い、できる限り早い時期に速度向上の見通しをつけることが極めて重要である。
- (3) 新幹線の総工事費については、技術開発等によって、これまででも節減の努力がなされてきたが、今後も一層の努力を継続することが重要である。
また、当該事業は長期間を要するプロジェクトであることから、事業評価については、今後の社会情勢や周辺環境等の変化を踏まえ、最新のデータや条件を取り込み、他の公共事業と同様、継続的に点検を行うことが必要である。

「収支採算性及び投資効果の確認」に関する参考資料（整備新幹線小委員会）から抜粋

1. —6 整備新幹線小委員会における議論の経過

- 第1回(平成24年1月27日)
 - ・小委員会の進め方、整備新幹線の検討経緯・整備効果等について議論・検討。
- 第2回(平成24年2月1日)
 - ・整備新幹線を取り巻く技術的課題(FGT、青函共用走行)について議論・検討。
- 第3回(平成24年2月23日)
 - ・藻谷浩介氏((株)日本総合研究所主席研究員)よりヒアリング。
 - ・新幹線の整備効果等について議論・検討。
- 第4回(平成24年2月27日)
 - ・JR北海道、JR貨物、JR西日本によりヒアリング。
 - ・交通計画を専門とする岩倉・兵藤両委員より、予測手法・結果について報告。
- 第5回(平成24年2月28日)
 - ・JR九州によりヒアリング。
- 第6回(平成24年3月8日)
 - ・収支採算性及び投資効果の確認に關するとりまとめについて議論・検討。
- 第7回(平成24年3月14日)
 - ・収支採算性及び投資効果の確認に關するとりまとめについて議論・検討。
- 第8回(平成24年3月15日)
 - ・収支採算性及び投資効果の確認に關するとりまとめについて議論・検討。
- 第9回(平成24年3月21日)
 - ・収支採算性及び投資効果の確認に關するとりまとめについて議論・検討。

1.－2 整備新幹線の未着工区間一覧

	北海道新幹線（新函館・札幌間）	北陸新幹線（金沢・敦賀間）	山陽新幹線区間（標準軌）	九州新幹線（諫早・長崎間）
△延長：20km	△延長：20km	△延長：20km	△延長：20km	△延長：20km
△既着工区間（長野～金沢間）	△未着工区間（金沢～敦賀間）	△既着工区間（新潟～敦賀間）	△既着工区間（福井～敦賀間）	△既着工区間（諫早～長崎間）
△最高速度：260km/h ※青函共同用走行区間は140km/h	△最高速度：260km/h	△最高速度：260km/h	△最高速度：260km/h	△最高速度：260km/h
△整備期間：H24年度～H37年度	△整備期間：H24年度～H37年度	△整備期間：H24年度～H34年度初	△整備期間：H24年度～H34年度初	△整備期間：H24年度～H34年度初
△総工事費：1兆6,700億円	△総工事費：1兆1,600億円(フリーゲージトレイン)	△総工事費：5,000億円(新規分2,100億円)	△総工事費：5,000億円(新規分2,100億円)	△総工事費：5,000億円(新規分2,100億円)
△投資効果(B/C)：1.1	△投資効果(B/C)：1.1	△投資効果(B/C)：1.1	△投資効果(B/C)：1.1	△投資効果(B/C)：1.1
△収支採算性：35億円	△収支採算性：102億円	△収支採算性：20億円	△収支採算性：20億円	△収支採算性：20億円
△1兆1,600億円にはフリーゲージトレイン導入に 係るアプローチ線の費用等約300億円を含む。				

出典：国土交通省鉄道局資料

2.(1)-1 需要予測の前提条件

検討ケース	<p>①北海道新幹線（新函館・札幌間）の平成47年度末開業 (比較対象：北海道新幹線（新青森・新函館間）まで整備) ②北陸新幹線（金沢・敦賀間）の平成37年度末開業 (比較対象：北陸新幹線（長野・金沢間）まで整備) ③九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の平成34年度開業 (比較対象：九州新幹線（博多・新八代間）まで整備)</p>
需要予測手法	四段階推定法を用いる。 なお、「将来交通需要推計の改善について」(平成22年8月国土交通省)に基づき、新規区間整備に伴う生成交通量の誘発は考慮しない。
需要予測年度	2020年度（平成32年度）、2030年度（平成42年度）、2050年度（平成62年度）の需要を予測し、その他の年度の需要は線形補間にによって求める。また、2050年度以降の需要は一定とする。
将来人口	「日本の都道府県別将来推計人口」(国立社会保障・人口問題研究所 平成19年5月)を使用。
経済成長	2030年（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。2030年度以降は一定値と設定。
純流動データ	第4回全国幹線旅客純流動調査（平成17年度調査）を使用。
運賃・料金	正規運賃・料金とするが、航空についでは新幹線と競合する路線は正規運賃・料金の70%、競合しない路線は正規運賃・料金の80%と設定。 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。