

整備新幹線関係道県連絡会議  
(北陸新幹線)

平成22年12月13日(月)  
15:00~  
国土交通省4階幹部コーナー会議室

○開 会

○議 事

- ・ 整備新幹線の来年度事業計画について
- ・ 整備新幹線に関する最近の状況や諸課題について
- ・ その他

○意見交換

○閉 会

(出席者)

- ・ 整備新幹線関係道県 長野県、新潟県、富山県、石川県、福井県
- ・ 国土交通省 津川政務官、鉄道局長、幹線鉄道課長、施設課長他
- ・ 鉄道・運輸機構 業務・用地統括役、新幹線部長他

整備新幹線関係道県連絡会議 配席図 平成22年12月13日

幹線鉄道課長補佐  
西尾佳章

幹線鉄道課長補佐  
吉澤貢

幹線鉄道課長補佐  
福元正武

幹線鉄道課総括  
堤俊哉

幹線鉄道課長  
蒲生篤実

国土交通大臣政務官  
津川祥吾

鉄道局長  
久保成人

施設課長  
高橋俊晴

施設課長補佐  
菅野昌生

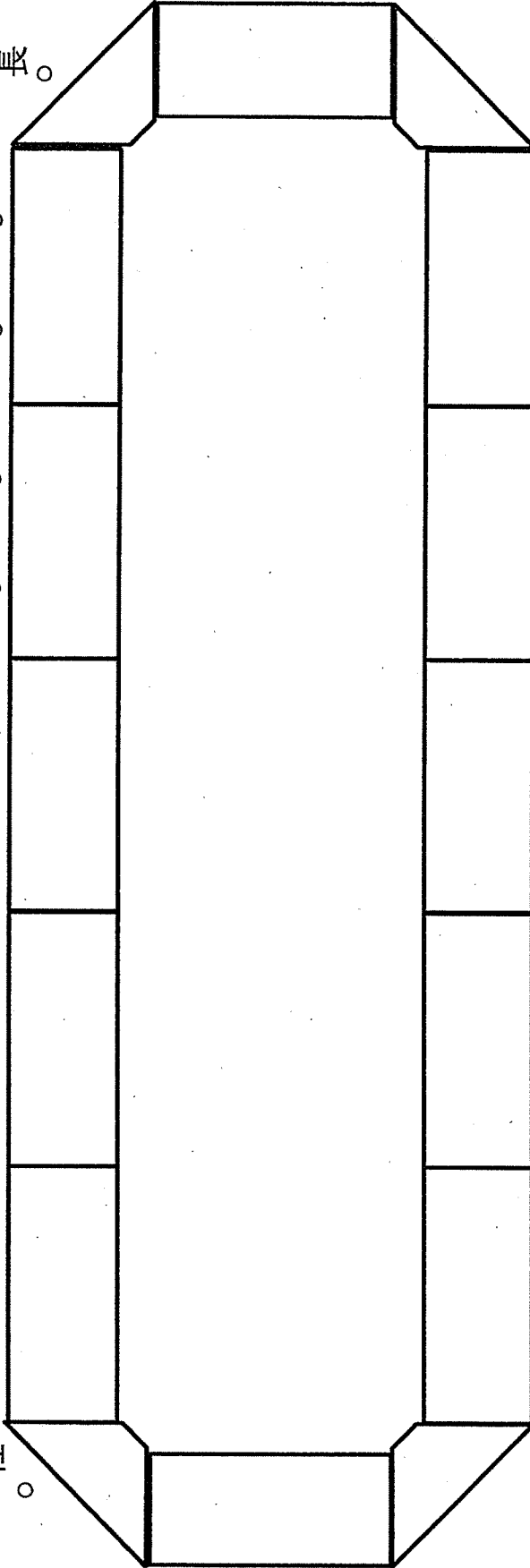
業務・用地統括役  
川西徹

鉄道・運輸機構  
新幹線部長  
市橋学

鉄道・運輸機構  
新幹線部担当部長  
秋田勝次

鉄道・運輸機構  
新幹線第二課長  
佐々木裕

鉄道・運輸機構  
新幹線第一課総括  
蓼沼慶正



福井県

石川県

富山県

新潟県

長野県

自治体随行者席

— 出入口 —

# 整備新幹線関係道県連絡会議出席者

平成22年12月13日(月)

【国土交通省4階幹部コ－ナ－会議室】

長野県	企画部交通政策課	企画幹	関昇 一郎
		課長補佐	小林 司
		主査	丸山 正徳
新潟県	交通政策局	局長	坂井 康一
	交通政策局 交通政策課	課長	田村 正文
	交通政策局 交通政策課	政策企画員	石井 克幸
富山県	知事政策局 総合交通政策室	次長	奈良 裕信
	土木部 新幹線・駅周 辺整備課	新幹線建設班長	竹澤 敏光
石川県	企画振興部新幹線・ 交通対策監室	交通政策担当課長	伊藤 信一
	企画振興部新幹線・ 交通対策監室	課長補佐	小嶋 正敬
	企画振興部新幹線・ 交通対策監室	主任企画員	小林 俊広
	東京事務所行政第二課	課長	越渡 勝
福井県	総合政策部	部長	森近 悦治
	総合政策部	企画幹(新幹線)	田端 浩之
	総合政策部 新幹線建設推進課	総括主任	姫川 祐一

国土交通大臣政務官		津川 祥吾	
鉄道局	鉄道局長		久保 成人
	幹線鉄道課	課長	蒲生 篤実
		総括課長補佐	堤 俊哉
		課長補佐	吉澤 貢
		課長補佐	福元 正武
		課長補佐	西尾 佳章
			伏原 洸
			岡本 隆志
			久保川 翔太
			金子 拓史
		施設課	課長
	課長補佐		菅野 昌生
	係長		進藤 友博
	係長		藤田 哲朗
鉄道・運輸機構	鉄道建設本部業務・用地統括役		川西 徹
	新幹線部	部長	市橋 学
	新幹線部	担当部長	秋田 勝次
	新幹線第二課	課長	佐々木 裕
	新幹線第一課	総括課長補佐	蓼沼 慶正

## 平成 22 年度

## 鉄道局関係補正予算配分概要

## 目 次

I. 平成 22 年度鉄道局関係補正予算配分方針	1
II. 平成 22 年度補正予算配分総括表	2
III. 事業別概要	3
IV. 都道府県別等配分額 円高・デフレ対応のための緊急総合経済対策 ④地域活性化、社会資本整備、中小企業対策等	7
V. 配分箇所具体事例	8

平成 22 年 11 月

## I. 平成22年度鉄道局関係補正予算配分方針

平成22年度鉄道局関係補正予算の配分に当たっては、緊急総合経済対策の一環として社会資本整備の推進を図るため配分を行うこととする。

- (1) 整備新幹線整備事業：13,000百万円（事業費19,500百万円）
- (2) 鉄道防災事業：800百万円（事業費1,200百万円）
- (3) 都市鉄道利便増進事業：3,000百万円（事業費9,000百万円）
- (4) 都市鉄道整備事業：4,000百万円（事業費15,873百万円）

II. 平成22年度補正予算配分総括表

[総事業費]

(単位：百万円)

区 分	地域活性化、社会資本整備			備 考
	本省配分	一括配分	計	
整備新幹線整備事業 補助	19,500		19,500	
都市・幹線鉄道整備事業 鉄道防災事業 補助	1,200		1,200	
都市鉄道利便増進事業 補助	9,000		9,000	
都市鉄道整備事業 補助	15,873		15,873	
計	45,573		45,573	
直轄 補助	0		0	
	45,573		45,573	
合 計	45,573		45,573	

### Ⅲ. 事業別概要

## 整備新幹線整備事業

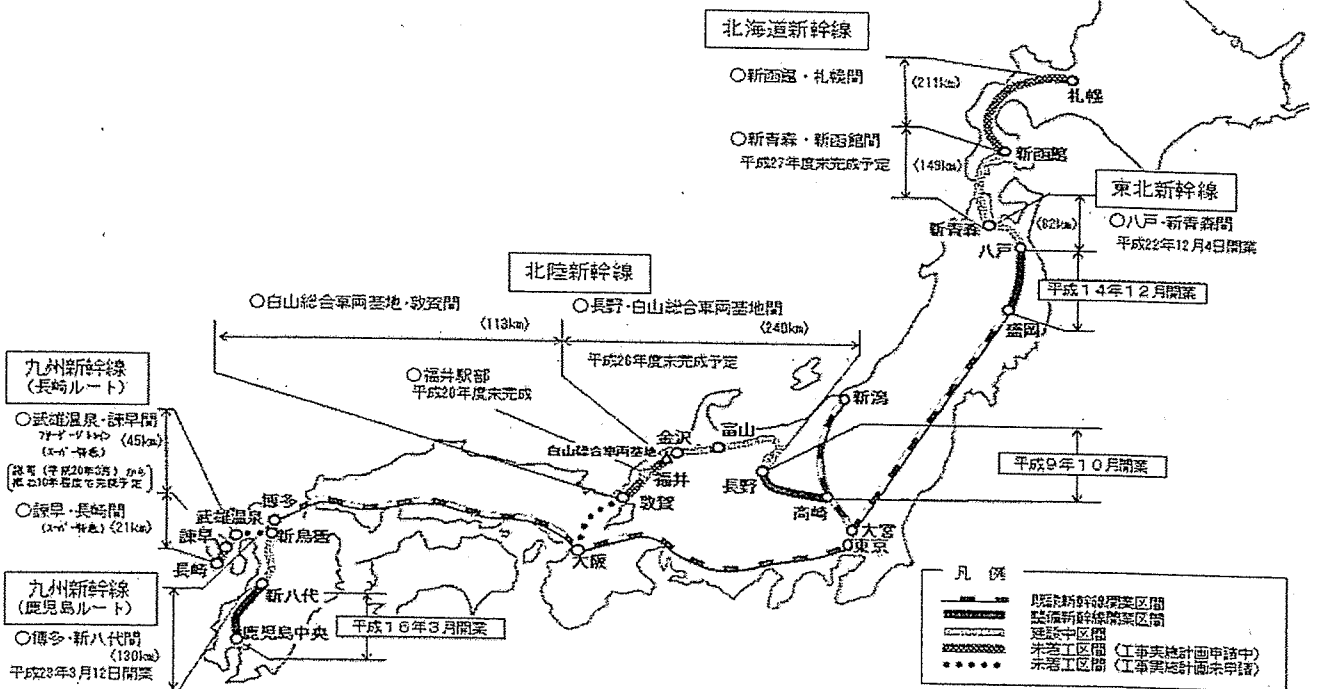
#### ○概要

建設中の区間の予定どおりの完成・開業をより確実なものとするため、周辺市街地の整備と一体となった新幹線駅部の整備を中心に、工事の前倒しを行い、これにより地域経済への波及効果を早期に実現する。

#### 〈配分線区〉

- ・北海道新幹線(新青森～新函館)
- ・北陸新幹線(長野～金沢(白山総合車両基地))
- ・九州新幹線(武雄温泉～諫早)

### 整備新幹線の現状



### Ⅲ. 事業別概要

## 鉄道防災事業

#### 1. 概要

青函トンネルの機能を地震等の災害から守ることにより、北海道・本州を結ぶ鉄道施設という国土を将来にわたり保全し、地域の円滑な人流、物流の確保による民生の安定に大きく寄与する。

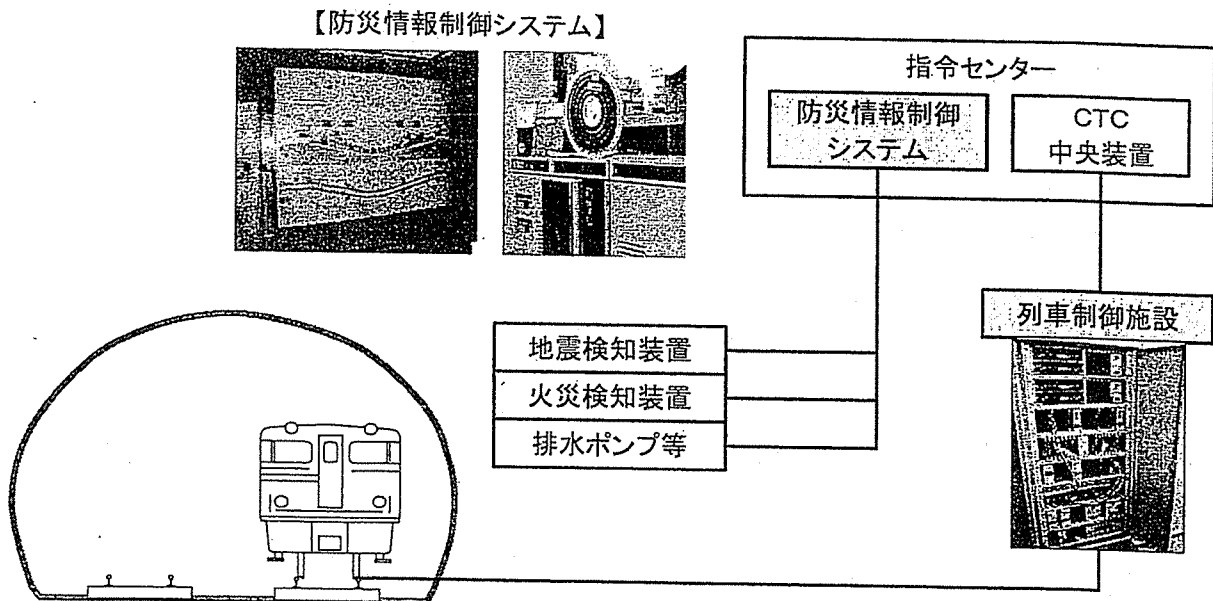
#### 2. 事業内容

青函トンネルは、北海道と本州を結ぶ唯一の陸路であり、鉄道の安全・安定輸送を図るため、地震・列車火災等の災害時にトンネル内を走行する複数の列車を安全に制御・緊急停止させるための列車制御施設や地震・列車火災等の防災情報の通信施設（防災情報制御システム）等を備えているが、これらの施設は、設置以来既に20数年を経過しており、耐用年数を超え、老朽化が著しく進んでいる。

今年度に入り、列車制御施設や防災情報の通信施設（防災情報制御システム）等に不具合が発生しており、同様の不具合はいつ発生してもおかしくない状態となっている。

かかる事態を放置することは、北海道と本州の大動脈である交通手段による安全・安定輸送を直ちに遮断されるリスクがますます高まるとともに、旅客の安全確保に重大な支障をきたし、被害の拡大を助長することから、すみやかに整備を行い、鉄道の安全・安定輸送の確保を図る。

#### （参考）事業の概要





### Ⅲ. 事業別概要

## 都市鉄道利便増進事業

都市鉄道の既存ストックを有効活用し、都市鉄道等利便増進法に基づき、速達性の向上及び駅施設の利用円滑化を図ることにより利用者の利便を増進し、もって活力ある都市活動及びゆとりある都市生活の実現に寄与することを目的とする。

#### 〈配分路線〉

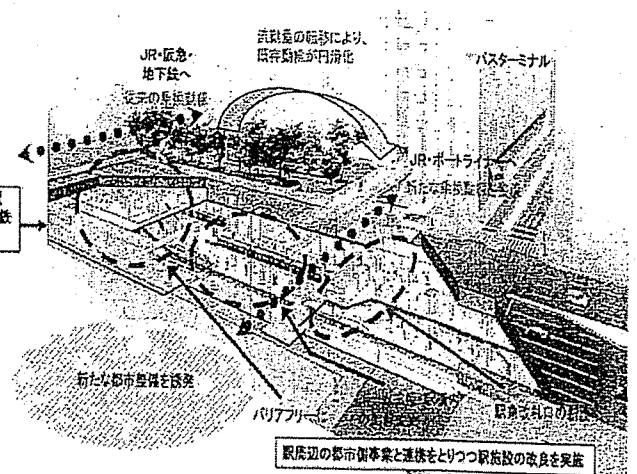
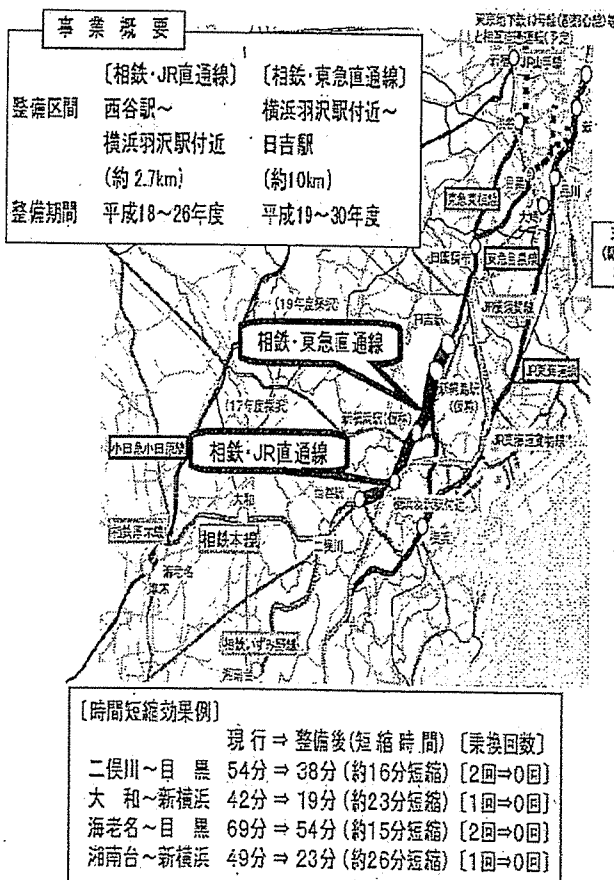
相鉄・JR直通線  
 (相模鉄道西谷駅～JR東日本東海道貨物線横浜羽沢駅付近)

相鉄・東急直通線  
 (JR東日本東海道貨物線横浜羽沢駅付近～東急東横線日吉駅)

阪神三宮駅

#### 【相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線】

#### 【阪神三宮駅】



1. 事業概要  
 三宮駅(阪神電鉄本線)において、駅施設の改良(駅東改札口の新設、ホーム拡張、駅構内の路線変更、バリアフリー化等)を、駅周辺の都市創事業と連携をとりつつ実施し、駅施設の利便円滑化と交通結節機能の高度化を図る。
2. 計画概要 (平成18年3月2日 計画認定)
  - (1) 整備対象駅 三宮駅(阪神電鉄本線)
  - (2) 概算事業費 130億円
  - (3) 工事期間 平成17年度～平成24年度

### Ⅲ. 事業別概要

## 都市鉄道整備事業

大都市における交通混雑の緩和、都市機能の維持・増進に寄与する都市鉄道(地下高速鉄道)の整備を推進する。

また、大規模改良工事により、地下鉄駅施設のバリアフリー化を促進する。

#### <補正予算配分路線>

#### 【新線建設】

- ・ 仙台市東西線 (動物公園～荒井) 14.4 km



IV. 都道府県別等配分額

1. 地域活性化、社会資本整備

[補助事業]

(単位：百万円)

区 分	整備新幹線整備事業			都市・幹線鉄道整備事業			合 計		
	本省配分	一括配分	計	本省配分	一括配分	計	本省配分	一括配分	計
北海道				1,200		1,200	1,200		1,200
青森									
東北									
宮城				15,873		15,873	15,873		15,873
関東									
神奈川				6,423		6,423	6,423		6,423
近畿									
兵庫				2,577		2,577	2,577		2,577
合 計	19,500	0	19,500	26,073	0	26,073	45,573	0	45,573

V. 配分箇所の具体事例

1. 地域活性化、社会資本整備

都道府県名	箇所名	配分額	事業概要
		百万円	
整備新幹線整備事業	北海道新幹線 (新青森～新函館)	4,200	整備新幹線整備事業 建設中の区間の予定どおりの完成・開業をより確実なものとするため、周辺市街地の整備と一体となった新幹線駅部の整備を中心に、工事の前倒しを行い、これにより地域経済への波及効果を早期に実現する。
	北陸新幹線 (長野～金沢(白山総合車両基地))	15,120	
	九州新幹線 (武雄温泉～諫早)	180	
都市・幹線鉄道整備事業			
北海道・青森県	青函トンネル	1,200	鉄道防災事業  青函トンネルの機能を地震等の災害から守ることにより、北海道・本州を結ぶ鉄道施設という国土を将来にわたり保全し、地域の円滑な人流、物流の確保による民生の安定に大きく寄与する。
宮城県	仙台市東西線	15,873	都市鉄道整備事業  ・仙台市域においては、現在東西軸の軌道系交通機関が未整備であり、本線の整備により現在計画の荒井地区の土地区画整理事業の促進や卸町等周辺地域の開発に寄与。 ・本線の整備に併せて、市内に散在する東北大学の各キャンパスを青葉山地域へ移転する計画の策定など、都市構造の再編に寄与。
神奈川県	相鉄・JR直通線 相鉄・東急直通線	6,423	都市鉄道利便増進事業  都市鉄道の既存ストックを有効活用し、都市鉄道等利便増進法に基づき、速達性の向上を図ることにより利用者の利便を増進し、もって活力ある都市活動及びゆとりある都市生活の実現に寄与することを目的とする。
兵庫県	阪神三宮駅	2,577	都市鉄道利便増進事業  駅施設の改良(駅東改札口の新設、ホーム拡幅、駅構内の配線変更、バリアフリー化等)を、駅周辺の都市側事業と整合をとりつつ実施し、駅施設の利用円滑化と交通結節機能の高度化を図る。

# 整備新幹線の平成23年度概算要求

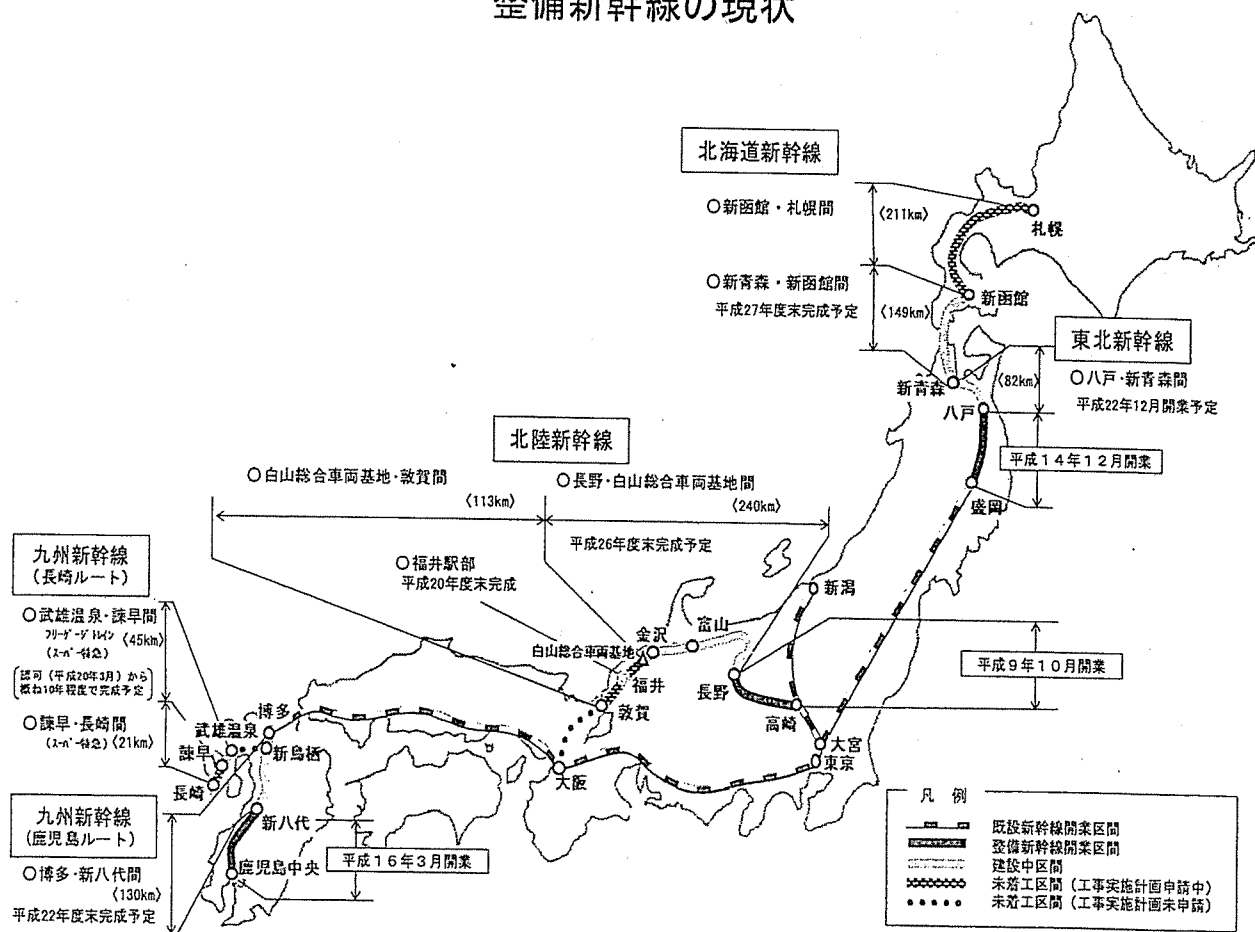
## 真に必要な社会資本の着実な整備

### ○高速鉄道ネットワークの形成

整備新幹線の着実な整備 [事業費：295,000 百万円、国費：70,600 百万円]

我が国の交通体系にあって、基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線の整備を進める。建設中の区間については、予定どおりの完成・開業を目指して着実に整備を進める。未着工の区間については、整備新幹線問題検討会議等における検討結果を踏まえ、適切に対応する。

### 整備新幹線の現状



## 北陸新幹線(長野・金沢間)

## 平成23年度事業計画のご提案

## ○ 用 地

## ア、本 線

- ・ 中野市の用地取得を行いたいと考えております。

## イ、共 通

- ・ 上越市(上越保守基地、新上越変電所)、糸魚川市(糸魚川保守基地)、富山市(富山保守基地)の用地杭の建植を行いたいと考えております。

## ○ 工 事

## ア、本 線

- ・ 継続事業として長野大町高架橋、長野車両基地跨線橋、長野赤沼高架橋、長野北町高架橋、小布施高架橋、第4千曲川橋りょう、第5千曲川橋りょう、飯山駅高架橋、高丘トンネル、飯山トンネル、消雪基地の路盤工事、飯山駅及び飯山駅信通機器室の建物工事、軌道材料購入・運搬・溶接の軌道工事、電車線路の電気工事および機械、電気関係の設計を行いたいと考えております。
- ・ 新規事業として防護設備の路盤工事、消雪基地(建物、機械、電気含む)設備工事、軌道工事準備工、軌道敷設の軌道工事、電灯電力線路、通信線路および運転保安設備の電気工事を行いたいと考えております。

## イ、共 通

- ・ 継続事業として長野車両基地、新古野き電区分所、新長野変電所、上越保守基地、新桑取補助き電区分所、富山保守基地、白山総合車両基地路盤の路盤工事、上越保守基地、白山総合車両基地の建物工事、軌道材料購入・運搬・溶接の軌道工事、電灯電力線路、通信線路、運転保安設備、変電所の電気工事及び埋文調査や総合指令所建物およびシステムの設計を行いたいと考えております。
- ・ 新規事業として新富山き電区分所、新射水補助き電区分所、新高岡変電所、新石動補助き電区分所、防護設備、消雪基地の路盤工事、新黒部保守基地、対震ハット、12両化対応の建物工事、糸魚川保守基地、新黒部保守基地、白山総合車両基地の機械設備工事、軌道敷設の軌道工事に着手するとともに、地震計、保守基地設備関係(建物、機械)および電気関係の設計を行いたいと考えております。







## 北陸新幹線(長野・金沢間)

## 平成23年度事業計画のご提案

## ○ 用地

## ア、本線

- ・ 上越市、糸魚川市の用地取得を行いたいと考えております。

## イ、共通

- ・ 上越市(上越保守基地、新上越変電所)、糸魚川市(糸魚川保守基地)、富山市(富山保守基地)の用地杭の建植を行いたいと考えております。

## ○ 工事

## ア、本線

- ・ 継続事業として上越石沢高架橋、矢代川橋りょう、信越線跨線橋、上越駅高架橋、上越今泉高架橋、上越金谷高架橋、儀明川橋りょう、桑取川橋りょう、名立川橋りょう、能生川橋りょう、糸魚川小見高架橋、木浦川橋りょう、中央川橋りょう、糸魚川駅高架橋、大糸線新田跨線橋、横町・寺島高架橋、今村新田高架橋、布川跨線橋、名引高架橋、飯山トンネル、松ノ木トンネル、新木浦トンネル、消雪基地の路盤工事、上越駅信通機器室、中間信通機器室の建物工事、軌道材料購入・運搬・溶接、軌道工事準備工、軌道敷設の軌道工事、電灯電力線路、通信線路、運転保安設備、電車線路の電気工事及び建物、機械、電気設備関係の設計を行いたいと考えております。
- ・ 新規事業として防護設備の路盤工事、上越駅、脇野田配電所、能生配電所、糸魚川駅の建物工事を行いたいと考えております。

## イ、共通

- ・ 継続事業として長野車両基地、新古野き電区分所、新長野変電所、上越保守基地、新桑取補助き電区分所、富山保守基地、白山総合車両基地路盤の路盤工事、上越保守基地、白山総合車両基地の建物工事、軌道材料購入・運搬・溶接の軌道工事、電灯電力線路、通信線路、運転保安設備、変電所の電

気工事及び埋文調査や総合指令所建物およびシステムの設計を行いたいと考えております。

- ・ 新規事業として新富山き電区分所、新射水補助き電区分所、新高岡変電所、新石動補助き電区分所、防護設備、消雪基地の路盤工事、新黒部保守基地、対震ハット、12両化対応の建物工事、糸魚川保守基地、新黒部保守基地、白山総合車両基地の機械設備工事、軌道敷設の軌道工事に着手するとともに、地震計、保守基地設備関係(建物、機械)および電気関係の設計を行いたいと考えております。

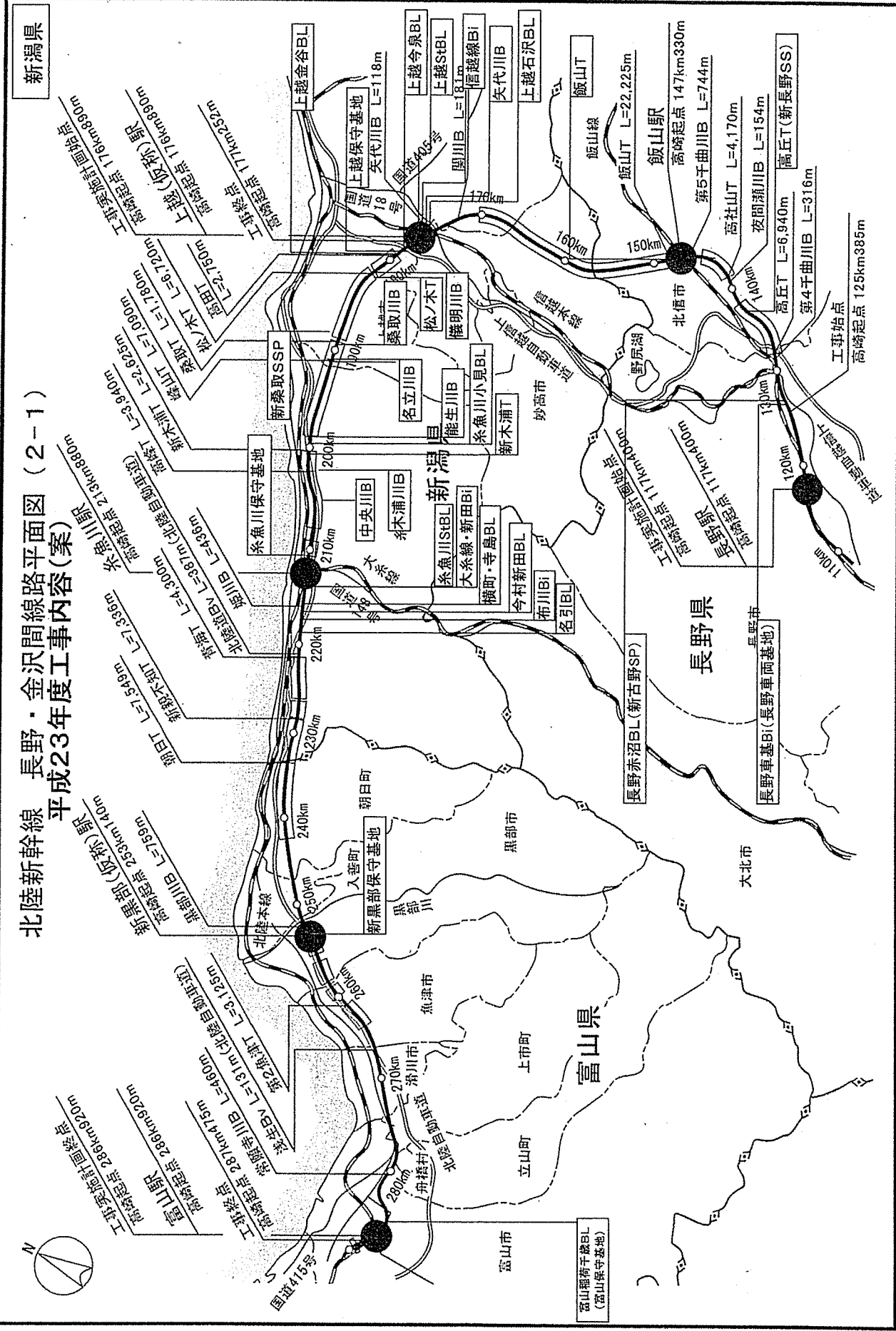
北陸新幹線 長野・金沢間線路平面図 (2-1)  
平成23年度工事内容(案)

新潟県

富山県

富山県

長野県





## 北陸新幹線(長野・金沢間)

## 平成23年度事業計画のご提案

## ○ 用 地

## ア、本 線

- ・ 富山市、高岡市の用地取得並びに、朝日町、入善町、黒部市、魚津市、滑川市の用地杭の建植を行いたいと考えております。

## イ、共 通

- ・ 上越市(上越保守基地、新上越変電所)、糸魚川市(糸魚川保守基地)、富山市(富山保守基地)の用地杭の建植を行いたいと考えております。

## ○ 工 事

## ア、本 線

- ・ 継続事業として入善小摺戸高架橋、蛇田高架橋、魚津六郎丸高架橋、松倉架道橋、浅生高架橋、滑川中塚高架橋、滑川上梅沢高架橋、滑川有金高架橋、富山下砂子坂高架橋、上市久金高架橋、富山田伏高架橋、富山水橋金広高架橋、富山水橋新堀高架橋、富山水橋開発高架橋、富山五本榎高架橋、富山鍋田高架橋、富山稻荷千歳高架橋、富山駅高架橋、神通川橋りょう、富山北代高架橋、富山高木高架橋、富山野口北部高架橋、富山野々上高架橋、射水小杉白石高架橋、射水鷲塚高架橋、射水下条川橋りょう、射水今開発高架橋、射水本開発高架橋、射水安吉高架橋、射水中村高架橋、射水土合高架橋、高岡下伏間江高架橋、新高岡駅高架橋、高岡下黒田高架橋、高岡諏訪佐野高架橋、高岡蔵野町高架橋、高岡駒方高架橋、高岡一步二歩高架橋、高岡開醇高架橋、小矢部五社高架橋、小矢部芹川高架橋、小矢部水牧高架橋、小矢部川橋りょう、小矢部綾子高架橋、小矢部野端高架橋、上中島トンネル、新呉羽山トンネル、防護設備、消雪基地の路盤工事、新黒部駅、富山駅、中間信通機器室の建物工事、軌道材料購入・運搬・溶接、軌道工事準備工、軌道敷設の軌道工事、電灯電力線路、通信線路、運転保安設備、電車線路の電気工事及び雪対策設備の設計、駅建物の設計、電気関係の設計を行いたいと考えております。
- ・ 新規事業として石動信通機器室、高岡信通機器室の建物工事を行いたいと考えております。

## イ、共通

- ・ 継続事業として長野車両基地、新古野き電区分所、新長野変電所、上越保守基地、新桑取補助き電区分所、富山保守基地、白山総合車両基地路盤の路盤工事、上越保守基地、白山総合車両基地の建物工事、軌道材料購入・運搬・溶接の軌道工事、電灯電力線路、通信線路、運転保安設備、変電所の電気工事及び埋文調査や総合指令所建物およびシステムの設計を行いたいと考えております。
- ・ 新規事業として新富山き電区分所、新射水補助き電区分所、新高岡変電所、新石動補助き電区分所、防護設備、消雪基地の路盤工事、新黒部保守基地、対震ハット、12両化対応の建物工事、糸魚川保守基地、新黒部保守基地、白山総合車両基地の機械設備工事、軌道敷設の軌道工事に着手するとともに、地震計、保守基地設備関係(建物、機械)および電気関係の設計を行いたいと考えております。







## 北陸新幹線(長野・金沢間)

## 平成23年度事業計画のご提案

## ○ 用地

## ア、本線

- ・ 金沢市の用地取得に伴う建物移転補償を行いたいと考えております。

## イ、共通

- ・ 上越市(上越保守基地、新上越変電所)、糸魚川市(糸魚川保守基地)、富山市(富山保守基地)の用地杭の建植を行いたいと考えております。

## ○ 工事

## ア、本線

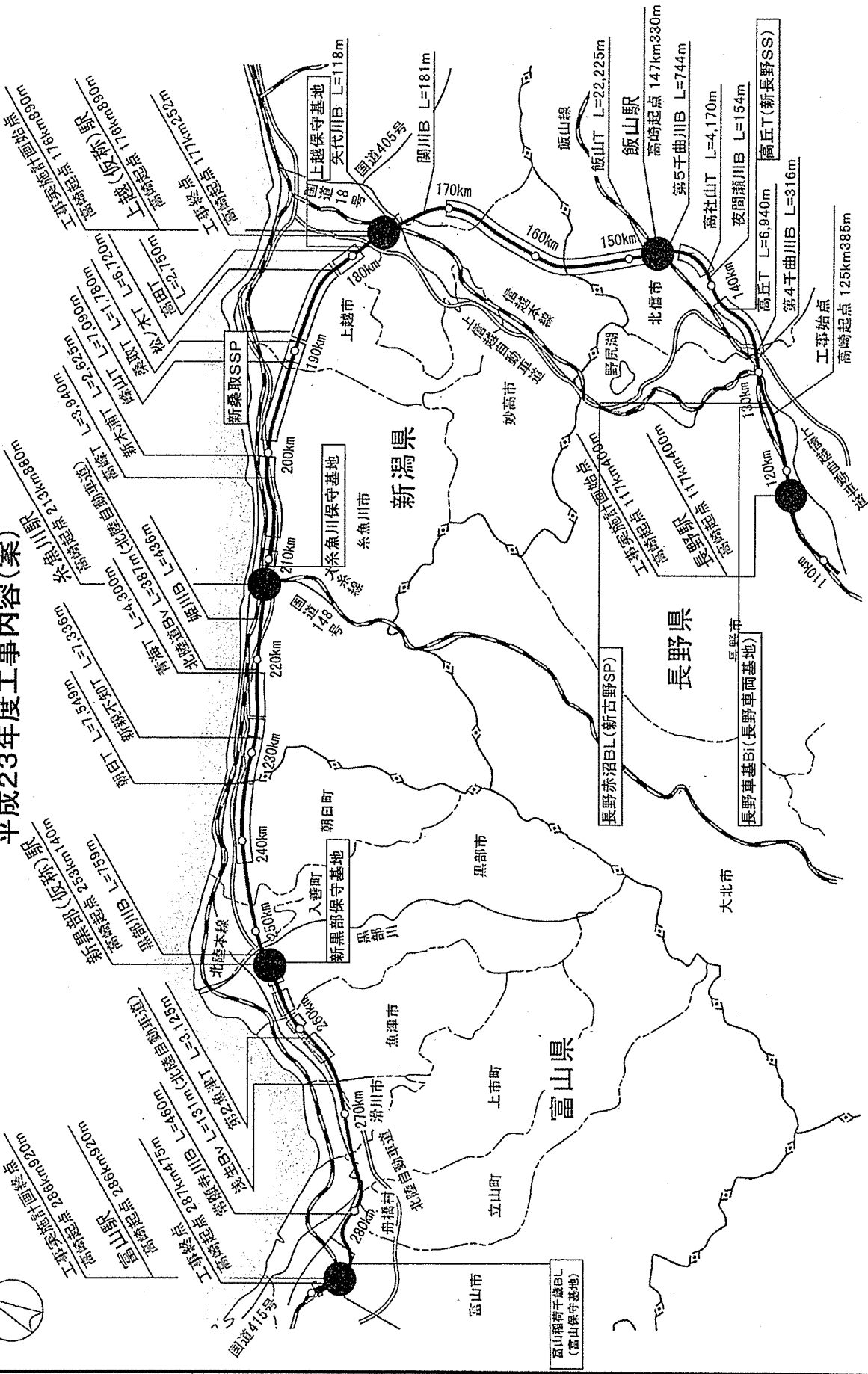
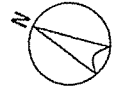
- ・ 継続事業として金沢駅ホーム桁他、金沢梅田横取基地他、岸川雪覆い他、加賀犀川橋りょう、金沢御影高架橋、伏見川橋りょう、西金沢高架橋、金沢八日市高架橋、野々市高架橋、白山横江高架橋、白山五歩市高架橋、松任高架橋、白山成町高架橋の路盤工事、軌道材料購入・運搬・溶接の軌道工事及び埋文調査、駅建物の設計、機械設備、電気関係の設計を行いたいと考えております。
- ・ 新規事業として保守設備、防護設備の路盤工事、軌道工事準備工、軌道敷設の軌道工事、電灯電力線路、通信線路、運転保安設備、電車線路の電気工事を行いたいと考えております。

## イ、共通

- ・ 継続事業として長野車両基地、新古野き電区分所、新長野変電所、上越保守基地、新桑取補助き電区分所、富山保守基地、白山総合車両基地路盤の路盤工事、上越保守基地、白山総合車両基地の建物工事、軌道材料購入・運搬・溶接の軌道工事、電灯電力線路、通信線路、運転保安設備、変電所の電気工事及び埋文調査や総合指令所建物およびシステムの設計を行いたいと考えております。
- ・ 新規事業として新富山き電区分所、新射水補助き電区分所、新高岡変電所、新石動補助き電区分所、防護設備、消雪基地の路盤工事、新黒部保守基地、対震ハット、12両化対応の建物工事、糸魚川保守基地、新黒部保守基地、白山総合車両基地の機械設備工事、軌道敷設の軌道工事に着手するとともに、地震計、保守基地設備関係(建物、機械)および電気関係の設計を行いたいと考えております。

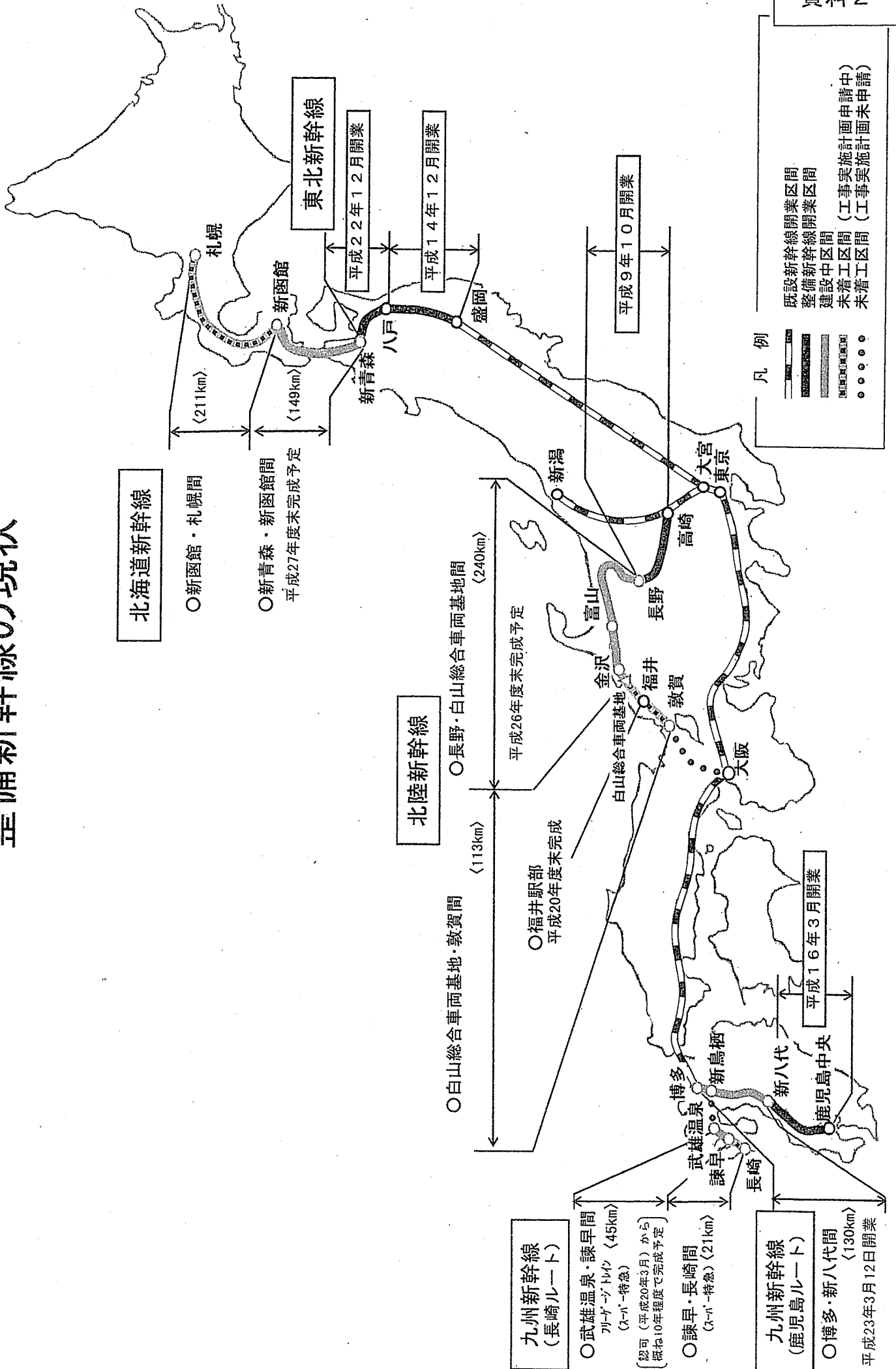
北陸新幹線 長野・金沢間線路平面図 (2-1)  
平成23年度工事内容(案)

石川県





# 整備新幹線の現状



## 整備新幹線問題検討会議等の設置について（改訂）

平成 22 年 10 月 15 日

国土交通省政務三役会議

### 1. 目的

整備新幹線の整備に関する基本方針及び当面の整備新幹線の整備方針を決定するとともに、これらに基づく具体的事項その他整備新幹線問題の検討・調整を行うため、整備新幹線問題検討会議等を設置する。

### 2. 整備新幹線問題検討会議の構成員

馬淵国土交通大臣

三井国土交通副大臣

池口国土交通副大臣

津川国土交通大臣政務官（事務局長）

小泉国土交通大臣政務官

市村国土交通大臣政務官

### 3. 調整会議

具体的事項の検討・調整を行うため、津川事務局長が主宰する調整会議を設置し、地方自治体、JR等の関係者からのヒアリング等を実施する。

調整会議には、関係省から、総務大臣政務官、財務大臣政務官が参加する。

# 整備新幹線問題の検討体制

## 整備新幹線問題検討会議

馬淵国土交通大臣

三井国土交通副大臣

池口国土交通副大臣

津川国土交通大臣政務官(事務局長)

小泉国土交通大臣政務官

市村国土交通大臣政務官

## 整備新幹線問題調整会議

津川国土交通大臣政務官

逢坂総務大臣政務官

吉田財務大臣政務官

※必要に応じ、担当局長等が出席することとする。

## 整備新幹線問題検討会議開催状況

○第1回（12月15日）

整備新幹線の整備に関する基本方針（案）等を議論

○第2回（12月24日）

整備新幹線の整備に関する基本方針等を決定

○第3回（8月27日）

整備新幹線の未着工区間等の取扱いについて取りまとめ

## 整備新幹線問題調整会議開催状況

- 第1回（1月28日） 基本方針及び今後の進め方を議論
- 第2回（2月9日） 北海道知事・青森県知事・岩手県知事  
（ヒアリング）
- 第3回（2月17日） 新潟県知事・富山県知事・石川県知事  
福井県知事・長野県知事（ヒアリング）
- 第4回（3月9日） JR東日本富田副社長・JR貨物小林社長  
（ヒアリング）
- 第5回（3月25日） JR北海道中島社長・JR西日本佐々木社長  
JR九州唐池社長（ヒアリング）
- 第6回（4月6日） 福岡県副知事・佐賀県知事・長崎県知事  
熊本県知事・鹿児島県企画部長（ヒアリング）
- 第7回（4月23日） 長野県佐久市長・佐賀県鹿島市長  
鹿児島県薩摩川内市長（ヒアリング）
- 第8回（5月20日） 青木真美（同志社大学教授）  
傍士銚太（(財)日本経済研究所地域未来研究センター長）  
（ヒアリング）
- 第9回（6月24日） 家田仁（東京大学大学院教授）  
平石和昭（三菱総研海外事業研究センター長）  
（ヒアリング）
- 第10回（7月21日） 井堀利宏（東京大学大学院教授）  
石井晴夫（東洋大学教授）  
福田隆之（野村総研主任研究員）（ヒアリング）



## 整備新幹線の整備に関する基本方針

平成21年12月24日  
整備新幹線問題検討会議

### 1. 総合交通体系における位置づけ等に関する基本的な認識

整備新幹線は、我が国の交通体系にあって、基幹的な高速輸送体系を形成するものである。

すなわち、地域間の移動時間を大幅に短縮させて関係する地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすとともに、環境性能と効率性に優れた交通機関として、関係地域においてその整備が強く要請されている。

このため、地域活性化、少子高齢化、地球温暖化等諸問題への的確な対応が求められる時代において、厳しい財政の制約も考慮に入れながら、費用対効果、関係地域の取組み等整備の意義を十分に検証した上で、国民の理解を得ながら計画的に整備を進める必要がある。

### 2. 整備新幹線の整備に関する基本的な考え方

#### (1) 整備の方式及び建設財源の分担等

整備新幹線の整備の方式及び建設財源の分担は、次のとおりとする。

①整備の方式は、JRが自ら建設する場合を除き、(独)鉄道・運輸機構が鉄道施設を建設する。機構は、鉄道施設を保有し、JRに貸し付け、JRが鉄道事業を運営する。(上下分離方式)

②建設財源には、まず機構の貸付料収入を充て、残る経費を、国と地方公共団体が2：1の割合で負担する。

また、PPP(パブリック・プライベート・パートナーシップ)等による民間資金の活用について、整備新幹線問題検討会議等において、検討を行う。

## (2) 着工に当たっての基本的な条件

整備新幹線を上下分離方式で整備する場合には、次の基本的な条件が整った区間について、これを確認した上で、着工するものとする。

### ① 安定的な財源見通しの確保

整備新幹線を確実に完成させ供用するため、整備期間を通じた安定的な財源見通しを確保するものとする。

### ② 収支採算性

整備後の新幹線の経営が安定的かつ継続的に行われるよう、営業主体の収支採算性を確保するものとする。

### ③ 投資効果

公的な資金による社会資本の整備であることから、時間短縮効果等の投資効果を有するものであること。

### ④ 営業主体としてのJRの同意

整備後の新幹線を経営するか否かは、営業主体の経営判断によるものであることから、あらかじめ営業主体としてのJRの同意を得るものとする。

### ⑤ 並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意

整備後の新幹線と並行在来線をとともに経営することは、営業主体であるJRにとって過重な負担となる場合がある。この場合には、並行在来線をJRの経営から分離せざるを得ないが、その経営分離について沿線自治体の同意を得るものとする。

### (3) 当該地域における鉄道のあり方の検討

整備新幹線の整備に伴い、当該地域における鉄道のあり方に関する次の事項について、国、関係地方公共団体、JR等の関係者で、検討を行うものとする。

#### ① 並行在来線の維持のあり方

沿線自治体の同意によってJRから経営分離された並行在来線については、地域の足として、当該地域の力で維持することが基本となる。一方で、JRも当該地域における鉄道事業者として、経営分離後も並行在来線維持のためできる限りの協力と支援を行うことが求められる。こうした見地から、沿線自治体の要請があった場合には、関係者により必要な対策を検討するものとする。

#### ② 貨物鉄道の維持のあり方

新幹線の整備後においても、並行在来線等を運行する貨物鉄道ネットワークを維持する必要がある。このため、並行在来線の分離等に伴うJR貨物に対する影響を検証しつつ、必要な対策を検討するものとする。

### (4) その他

① 今後とも、機構の入札・契約手続きの改善により整備新幹線の工事費の縮減に努めるものとする。

② 地方財政の厳しい状況に鑑み、整備新幹線の整備（並行在来線の維持を含む）に伴う地方負担の軽減について、整備新幹線問題検討会議等において、引き続き検討を行うものとする。

## 当面の整備新幹線の整備方針

平成21年12月24日  
整備新幹線問題検討会議

### 1. 建設中の区間について

- (1) 予定どおりの完成・開業を目指して着実に整備を進める。
- (2) 建設物価の上昇等を原因として建設中の区間の工事費が増額したことを踏まえ、(独)鉄道・運輸機構の入札・契約手続きの改善により、整備新幹線の工事費の縮減に努めつつ、未着工区間の建設財源に優先して、工事費増額分の不足財源を確保する。

### 2. 未着工の区間について

- (1) 早期に着工すべき区間を決定する。このため、整備新幹線問題検討会議等において、次の事項について検討を進める。
  - ①当該区間について、費用対効果(CO<sub>2</sub>削減効果を含む)、沿線自治体の取組み等により整備の意義を十分に検証し、着工の優先順位付けを検討する。
  - ②開業済区間の貸付料、今後開業する区間の貸付料、既設新幹線譲渡収入のさらなる活用、公共事業関係費等を含め、幅広い観点から安定的な財源確保の方策を検討する。その際、PPP(パブリック・プライベート・パートナーシップ)等による民間資金の活用についても検討を行う。
- (2) その上で、以下の着工に当たっての基本的な条件を確認した上で、着工するものとする。
  - ①安定的な財源見通しの確保
  - ②収支採算性
  - ③投資効果
  - ④営業主体としてのJRの同意
  - ⑤並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意

ヒアリングにおける自治体からの主な意見等について

	未着工区間の着工	並行在来線の支援	地方負担のあり方	その他
北海道	・札幌までの早期延伸			
青森県		<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物調整金制度の見直し</li> <li>・並行在来線の経営安定のための新たな仕組みの構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設費の増嵩対策を含む地方負担の軽減</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・青函共用走行の具体的かつ現実的な対応策の検討</li> </ul>
岩手県		<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物調整金制度の見直し</li> </ul>		
新潟県		<ul style="list-style-type: none"> <li>・貸付料の活用を含む並行在来線の経営安定のための新たな仕組みの構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貸付料は新規着工の財源とせず地方に還元</li> <li>・交付税措置等、財源措置の拡充</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各県に1つずつ全列車停車の駅を設置</li> </ul>
富山県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・金沢以西の早期着工</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貸付料の活用を含む並行在来線の経営安定のための新たな仕組みの構築</li> <li>・JRによる経営協力</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国費負担率の大幅な引上げや貸付料の活用等による地方負担の軽減</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・予定どおりの開業実現</li> <li>・公共事業費の拡充</li> </ul>
石川県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・金沢以西の早期着工</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・並行在来線の経営安定のための新たな仕組みの構築</li> <li>・JRによる経営協力</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設費の増嵩対策を含む地方負担の軽減</li> </ul>	
福井県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・金沢以西の早期着工</li> <li>・貸付料は新規着工財源として確保</li> </ul>			
長野県		<ul style="list-style-type: none"> <li>・貸付料の活用を含む並行在来線の経営安定のための新たな仕組みの構築</li> <li>・JRによる経営協力</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貸付料の活用による地方負担の軽減</li> </ul>	

	未着工区間の着工	並行在来線の支援	地方負担のあり方	その他
福岡県		<ul style="list-style-type: none"> <li>並行在来線の経営安定のための新たな仕組みの構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交付税措置等、財源措置の拡充</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ダイヤ・運賃等利便性の高い運行形態の実現</li> </ul>
佐賀県				<ul style="list-style-type: none"> <li>整備新幹線スキームによる肥前山口・武雄温泉間複線化の早期着手</li> </ul>
長崎県	<ul style="list-style-type: none"> <li>諫早・長崎間の早期着工</li> <li>武雄温泉・長崎間はフル規格で一括開業</li> </ul>			
熊本県		<ul style="list-style-type: none"> <li>貸付料の活用を含む並行在来線の経営安定のための新たな仕組みの構築</li> <li>J Rによる経営協力</li> </ul>		
鹿児島県		<ul style="list-style-type: none"> <li>貸付料の活用を含む並行在来線の経営安定のための新たな仕組みの構築</li> <li>J Rによる経営協力</li> </ul>		

# ヒアリングにおけるJRからの主な意見等について

主な意見	
JR北海道	<p>&lt;基本スキーム関連&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新函館・札幌間の着工に当たっても、並行在来線の取扱いや貸付料の考え方等の基本スキームは堅持されるべき。</li> </ul> <p>&lt;未着工区間の着工関連&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・札幌までの全線フル規格による整備を要望。途中開業は考えられない。最高設計速度については、できるだけ高速で走行できれば良い。</li> </ul> <p>&lt;並行在来線関連&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・貸付料には並行在来線の分離による受益が含まれているので、貸付料を支払った上で並行在来線への経営支援をすることとは二重の負担となるが、人的支援や技術面、営業面において可能な限りの協力を行いたい。</li> <li>・新函館・札幌間開業時の並行在来線の経営分離区間は、函館線函館・小樽間を想定。</li> </ul> <p>&lt;青函トンネル共用走行関連&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・青函共用走行区間の安全対策の方針を早急に整理すべき。「共用走行区間内の全新幹線を在来線並みの速度とする」案が暫定措置として考えられるが、新幹線としての機能が制約されるので、将来に向けて抜本的な対策の検討が必要。</li> <li>・抜本的な対策の1つとしてJR北海道が開発を進めているトレイン・オン・トレインシステムについて、国家プロジェクトとして採り上げ、関係JR等と一体となって検討を進めてほしい。実用化開発以降の費用について国からの支援がほしい。一方、開発は新函館開業には間に合わない。</li> </ul>
JR東日本	<p>&lt;基本スキーム・費用負担関連&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・負担に関わる部分の基本スキームは維持されるべき。</li> <li>・JR本州3社からの整備新幹線の建設財源としては、貸付料以外に、既設新幹線を買取った際の上積み分に基づく財源から、年間約724億円が充当されており、大きな負担をしている。</li> <li>・北海道新幹線開業に伴う受益については、他社線区であるためダイヤ等をコントロールできず、予測しがたいため、経営責任が持てない。貸付料をどうするかについては、開業時に議論すべき。</li> <li>・貸付料については、長期の経営判断が必要なことから、変動ではなく、現在と同様30年固定が適当。</li> </ul> <p>&lt;並行在来線関連&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在工事中の区間は、関係自治体が並行在来線の経営分離に同意したことから、着工に同意したもの。</li> <li>・並行在来線の経営分離に伴うJRの赤字解消分も貸付料の一部として負担。3セクへの出向、分離前の修繕、分離後の旅行商品の設定等の営業上の協力も行っており、今後もこれまでと同様の協力・支援を行っていく所存。</li> </ul> <p>&lt;その他&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・停車駅については、沿線の要望を十分に聞いた上で鉄道事業者が責任をもって決定する事柄。</li> <li>・安全・安定輸送の確保、サービス向上等のため、資金的に余裕があるとは言えない。</li> </ul>

主な意見

<基本スキーム関連>

・並行在来線の取扱いや貸付料の考え方等の基本スキームは堅持されるものと考えている。

<既着工区間の整備関連>

・指令設備、車両基地着発線上屋、除雪設備、脱線防止対策設備、車両留置設備等、新幹線の整備効果を最大限に発揮するために必要な設備の整備を要望。

<未着工区間の着工関連>

・最終的には大阪までの全線開業が望ましいが、当面は敦賀までの整備が望ましい。

・福井までの整備では、福井駅に折返し設備や車両留置設備の整備が必要な上、北陸圏～関西・中京圏の乗客にとって時間短縮効果があまり期待できない。

<並行在来線関連>

・既着工区間では並行在来線の経営分離に関わる地元自治体の同意が示されたことを受けて工事が着手されているところ。

・並行在来線の支援については鉄道運営に必要なノウハウの提供や営業面での協力を可能な限り行いたい。

<その他>

・支線6線区の取扱いについては、並行在来線とは違った位置づけの中で、今後考えていきたい。

・フリーゲージトレインの山陽新幹線乗り入れについては、安全面やダイヤの検討が必要。現時点では、速度や車両の重量が決まっていないので何とも言えない。

JR西日本

<基本スキーム関連>

・貸付料については、中長期的観点から決定される現行ルールが適正。

<未着工区間の着工関連>

・開業効果を最大限に発揮させるため、武雄温泉・長崎間の一体的な整備が望ましい。

<並行在来線関連>

・並行在来線の経営分離が着工認可の要件として挙げられていることは妥当。並行在来線に対しては、現状で人的、物的両面にて最大限の協力を行っている。

<肥前山口・武雄温泉間の複線化関連>

・新幹線整備の一環として、佐世保線肥前山口・武雄温泉間の複線化等の対策が必要。事業期間は概ね8年程度と想定しており、武雄温泉・諫早間との同時開業を目指す必要がある。なお、当該区間については、着工前からダイヤ調整では対応不可能と主張してきた。

<フリーゲージトレイン関連>

・フリーゲージトレインの導入効果を高めるため、武雄温泉・長崎間の標準軌化が必要。また、フリーゲージトレインの導入に当たり、車両検修基地の確保（200～300億円）が必要。本州方面乗り入れにはシステム改修も必要。

JR九州



主な意見

<全般>

・整備新幹線の開業に伴う並行在来線の経営分離によって、鉄道貨物の輸送ネットワークが寸断されないこと、JR貨物の受損が生じないことに配慮願いたい。

・JR貨物が3セクに支払う線路使用料は適正であり、応分の負担をしている。

<青函トンネル共用走行関連>

・青函トンネル共用走行に関し、JR貨物に受損が生じないこと、ダイヤ上のサービスが低下しないことに配慮願いたい。

・青函トンネル共用走行に係る専用機関車の新造等の費用負担について配慮願いたい。

・JR北海道が検討中のトレイン・オン・トレインについて、国による何らかの支援が必要。

<その他>

・安全・安定輸送の確保の観点から、北陸線の経営分離後の運行管理業務は一元的組織で行うべき。

JR貨物

有識者等ヒアリングにおける主な意見等について

有識者等	主な意見等
長野県 佐久市長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北陸新幹線（佐久平駅）の開業により、人口が増加するとともに、駅周辺の固定資産税が126倍に増加する効果があった。</li> <li>・乗降客・定期券利用者が大幅に増加し、停車本数も開業時より1.5倍（33本→49本）に増えた。</li> </ul>
佐賀県 鹿島市長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・並行在来線の経営分離がなろうと、鉄路の大幅な機能低下をきたすようなことについては、県は沿線自治体に説明し、納得、合意の上で着工を決定すべき。</li> <li>・佐賀県民、長崎県民への世論調査では、大多数が反対という結果が出ている。</li> <li>・FGTが山陽新幹線と直通運転出来なければB/Cは低くなる可能性があり、再検証すべき。</li> </ul>
鹿児島県 薩摩川内市長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・九州新幹線（川内駅）の開業により、駅周辺へのマンション、ホテルの建設、観光客、定住人口が増加。</li> <li>・並行在来線の経営環境は今後さらに厳しくなると予想されるので、国が主体となった支援制度の充実を。</li> <li>・並行在来線の負担があつたとしても、やはり新幹線が出来る方がはるかにいい。</li> </ul>
同志社大学 青木教授	<ul style="list-style-type: none"> <li>・欧米諸国では、上下分離によるインフラ整備・維持への公的資金導入がなされており、背景には鉄道と道路のイコルフットディングの議論がある。</li> <li>・欧州諸国ではガソリン税を高くして、道路特定財源の用途を拡大して鉄道など他モードの改善に充てている。</li> </ul>
日本経済研究所 傍士センター長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ドイツに見られるような、「近距離交通の「地域化」」、「交通連合」が必要ではないか。地域がどれだけ赤字を容認できるかが問題。</li> <li>・地域交通の「地域化」は、地元の声と行動がないと難しい。また、鉄道事業者が地元と連帯することが重要。</li> </ul>
東京大学 家田教授	<ul style="list-style-type: none"> <li>・同時分散投資よりも順次集中投資の方が、B/Cも上がるので本来望ましい姿。</li> <li>・我が国の在来線は、急曲線、急勾配が多く、国際水準より相当レベルが低い。</li> <li>・北陸新幹線は時間短縮と利用者数を勘案すると大阪側から伸ばすという考え方もある。</li> <li>・各国と比較して整備新幹線の速度水準はもはやレトロロといえる。</li> </ul>
三菱総合研究所 平石センター長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域において新幹線効果を発揮するためには、地域側での受け皿整備が必要。</li> <li>・高速交通時代に対応した地域づくりのために、「重層型地域構造の構築」が重要。</li> <li>・セクター間の連携を視野に入れること、空間的な広がりや視野を入れること、中長期的な視点に立つことが重要。</li> </ul>

有識者等	主な意見等
東京大学 井堀教授	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東海道新幹線のように全国に波及効果がある公共事業は国で負担すべきだが、地域限定の事業についてはその地域で負担すべき。</li> <li>・整備新幹線の国：地方の負担割合は交付税措置も考慮すると約 4:1 だが、これほど全国への波及効果があるのか疑問。</li> <li>・厳しい財政状況、人口減少の中で、更に新幹線整備を進めるとした場合、従来以上の説明責任が問われる。必要条件としての B/C について、厳格な検証が必須。</li> </ul>
東洋大学 石井教授	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地方部の鉄道を安定的に維持・運営していくには、地方公共団体が一定の財政負担をせざる得ない。</li> <li>・整備新幹線は、時間短縮に加え経済・産業に様々な効果をもたらす優れた公共事業。北陸新幹線は東海道新幹線のバイパスであるほか、沿線人口も多く旅客需要が見込める。</li> <li>・並行在来線は、地域の足として、また沿線地域の振興や観光などにも大きく貢献している。JR にとっては、要らなくなった鉄道なのだから無償又は安価での譲渡を。</li> </ul>
野村総合研究所 福田主任研究員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備新幹線に想定される標準的な仕組みは、サービス購入型事業モデル。完成後に営業主体が支払う施設使用料と国のサービスの購入料（補助金）を原資に、借入金と出資金を入れる形。主に建設や維持管理業務の効率化を狙った事業スキームであり、従来手法以上の効率化によって国の負担削減が見込まれば、導入されることとなる。</li> </ul>

## 整備新幹線の未着工区間等の取扱いについて

平成22年8月27日

整備新幹線問題検討会議

1. 北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線の未着工区間の取扱いについては、総合的な交通体系における位置付けも勘案しつつ、「整備新幹線の整備に関する基本方針」、「当面の整備新幹線の整備方針」における基本的な着工条件を前提に、整備効果が有効に発現しうるように、全線の具体的将来像を踏まえた検討を行う。
2. このため、今後、各線区について、建設中の区間にかかる課題も含め、さらに詳細な検討を行う必要がある。
  - (1) 北海道新幹線
    - ①青函共用走行区間における運行形態のあり方
    - ②並行在来線の経営のあり方
    - ③最高設計速度（整備計画）の見直し
  - (2) 北陸新幹線
    - ①白山総合車両基地・敦賀だけでなく敦賀以西の整備のあり方
  - (3) 九州新幹線
    - ①肥前山口・武雄温泉の単線区間の取扱い
    - ②軌間可変電車（フリーゲージトレイン）の取扱い
3. 上記検討を踏まえ、「整備新幹線の整備に関する基本方針」、「当面の整備新幹線の整備方針」に基づき、将来に未解決の問題を先送りしないよう、着工に当たっての基本的な条件が確実に満たされていることを確認した上で着工するものとする。

## 開業済み区間の貸付料について

東北新幹線（盛岡・八戸間）	80億円
東北新幹線（八戸・新青森間）	70億円
北陸新幹線（高崎・長野間）	175億円
九州新幹線（新八代・鹿児島間）	20億円
<hr/>	
合 計	345億円

（注）租税管理費を除く。

平成22年12月3日

東北新幹線(八戸・新青森間)の貸付料の額について

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法第13条第1項の規定に基づき独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構から申請のあった東北新幹線(八戸・新青森間、12月4日開業)の貸付料については、本日付けで下記のとおり認可を行ったのでお知らせ致します。

記

貸付料の額

年 額 70億円

(固定資産税等については JR 東日本より別途実額を徴収)

[参考]

○独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法第13条第1項

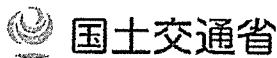
機構は、前条第1項第3号又は第6号の規定により鉄道施設又は軌道施設を貸し付け、又は譲渡しようとするときは、貸付料又は譲渡価額について、あらかじめ国土交通大臣の認可を受けなければならない。貸付料を変更しようとするときも、同様とする。

連絡先 : 国土交通省鉄道局幹線鉄道課  
堤、福元、伏原  
03-5253-8111(代)(内 40313)  
03-5253-8531(直)

# 将来交通需要推計の改善について

## 【中間とりまとめ】

国土交通省 平成22年8月19日



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 1.1. 経緯・検討会議構成

国土交通省

- ・需要推計の改善にあたり、国土交通省内に「将来交通需要推計手法検討会議」を設置。
- ・これまで3回の会議を開催し議論を行い、今般の中間とりまとめを作成。

#### 将来交通需要推計手法検討会議の構成

座長	国土交通副大臣	馬淵 澄夫
副座長	国土交通大臣政務官	長安 豊
副座長	国土交通大臣政務官	津川 祥吾 ※
	道路局	道路経済調査室長
	鉄道局	総務課企画室長 施設課長
	港湾局	港湾計画審査官
	航空局	空港計画企画官
(事務局)	大臣官房	技術調査課 公共事業調査室

※第1・2回検討会議は、三日月大造政務官(当時)が参加

#### 経緯

日時	会議	主な検討事項
平成22年 4月21日	第1回検討会議	会議の設置、検討の流れの確認
6月 2日	第2回検討会議	推計手法の改善に向けた課題等の整理
7月27日	第3回検討会議	第一段階の改善方針の確定 第二段階の改善(統合モデルの方向性)の確認

## 1.2. 背景等

<b>背景:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>➢ 事業評価の前提となる将来交通需要推計について、予測と実績値に乖離がみられる。</li><li>➢ 交通機関毎に独自の需要推計を行っている。</li></ul>
<b>目的:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>➢ 事業評価の前提となっている将来交通需要・推計について信頼性、透明性を確保する。</li><li>➢ 社会資本整備の二重投資を防ぎ、料金政策等の影響の事前把握を可能とするため、関係府省と共有可能な各交通機関共通の統合推計モデルを検討する。</li><li>➢ 情報公開のあり方について検討する。</li></ul>
<b>検討事項:</b> <ol style="list-style-type: none"><li>①現在の推計手法の検証及び交通機関(分野)間の推計の整合性確保【第一段階】<ul style="list-style-type: none"><li>・実績と推計値に乖離を生じる原因の排除</li><li>・推計モデル及び、将来フレーム(人口・GDP)等の入力条件の分野横断的な改善・統一</li></ul></li><li>②各交通機関共通の統合推計モデルの検討【第二段階】<ul style="list-style-type: none"><li>・全国生成交通量～機関別分担交通量の推計段階について、各分野の推計モデルを統合</li></ul></li><li>③情報公開のあり方<ul style="list-style-type: none"><li>・第三者において再現や検証が可能となるよう、モデルや推計に用いたデータ等を公開</li></ul></li></ol>
<b>対象分野 :</b> <p>将来交通需要推計をもとに、社会資本整備の計画・事業実施判断を行っている以下4分野を対象とする。</p> <ol style="list-style-type: none"><li>①道路…道路交通需要</li><li>②鉄道…整備新幹線の需要</li><li>③港湾…内貿複合一貫輸送等の貨物需要</li><li>④空港…国内航空旅客の需要</li></ol>

2

## 1.3. 推計手法の改善スケジュール

- ・第一段階では、各分野の既存の推計モデルの改善を行い、分野間の需要推計の整合性を確保する。
- ・第二段階では、各分野の推計モデルの統合に向けて検討を進める。

○**第一段階**  
**既存の推計モデルを改善する** → **平成23年度予算要求に反映**

主に全国生成交通量の推計段階における推計モデル、将来フレームの設定を統合し、分野間の整合性を確保する。

- H22年8月 各推計モデルの改善方針確定（中間とりまとめ）
- H22年8月末まで 概算要求に際し、改善された予測手法に基づいて、新規要求事業箇所B/Cの概略の検証を行う。（概算要求）
- H23年1月末又は3月末 改善された予測手法により需要推計を実施（事業評価結果公表時） 平成23年度予算要求事業について総点検を実施し、公表する。

○**第二段階**  
**推計モデルを統合する** → **平成24年度予算要求に反映**

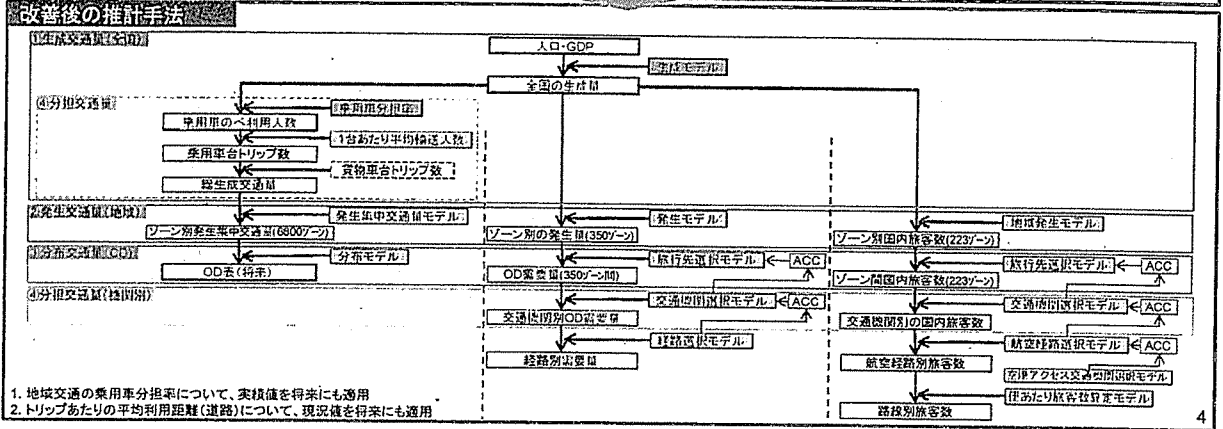
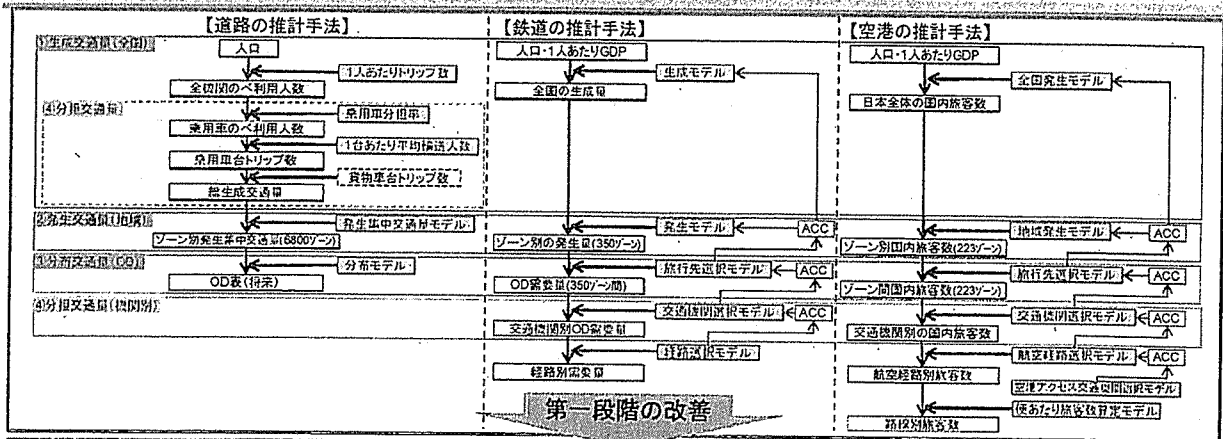
全国生成交通量から機関分担交通量までの推計プロセス統合の検討を進める。

- H22年8月 推計モデル統合の方向性を提示（中間とりまとめ）
- H22年12月 推計モデルを構築（最終とりまとめ）
- H23年8月末まで 統合モデルにより交通需要推計を実施（概算要求） 平成24年度予算要求事業について個別事業評価を実施

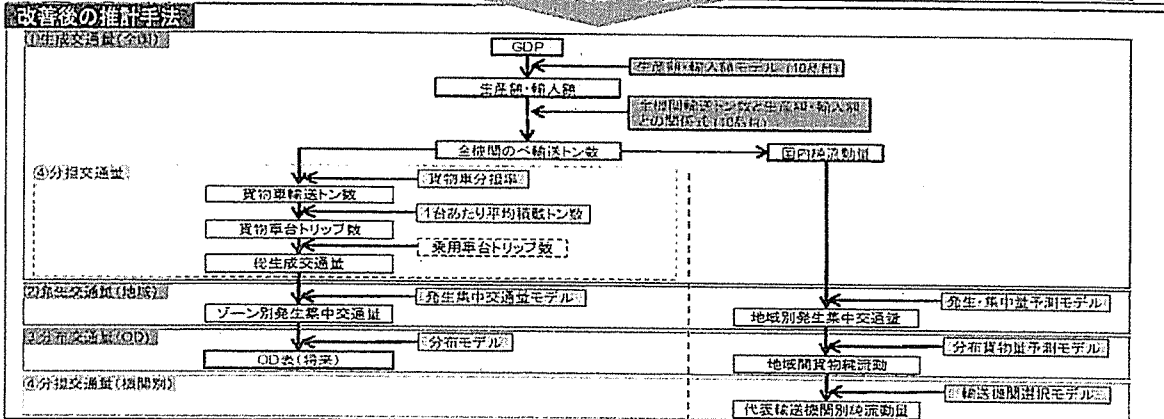
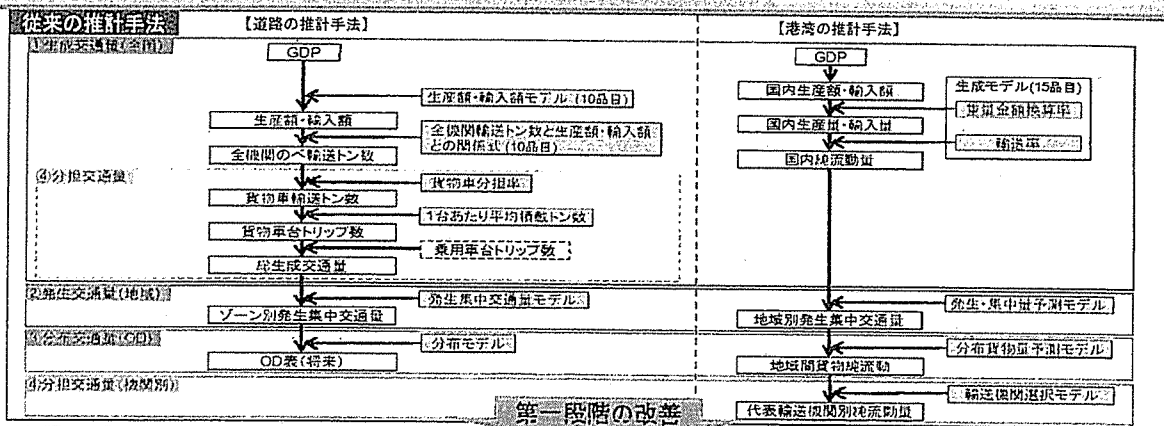
3



# II.1.第一段階の改善について【国内旅客】



# II.1.第一段階の改善について【国内貨物】



1. トリップあたりの平均積送距離(道路)について、現況値を将来にも適用

## 11.1. 第一段階の改善について

国土交通省

### 1. 生成交通量推計手法の改善

#### ① 将来フレーム・入力値の統一

- 【人口】 各分野で将来人口推計の基準年度が異なっていたものを統一。(国立社会保障・人口問題研究所の中位推計の最新値)  
【経済成長】 以下のとおりの経済成長を設定した上で予測値を算出するよう、各分野で統一。

GDP : 最新の実質GDPの政府見通しに、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(2030年)以降は一定値に設定

#### ② 生成交通量推計モデルの改善

##### 【国内旅客】

- 人口、GDPを説明変数とした生成交通量推計モデルを構築し、各分野で統一的使用。
- アクセシビリティ指標(ACC)については、生成交通量推計の段階では説明変数に使用しない。

##### 【国内貨物】

- 推計時の貨物の品目分けを統一(10品目)
- 国内生産額・輸入額については、GDPを説明変数とした推計モデルで算出。
- 輸送量については国内生産額・輸入額を説明変数とした推計モデルで算出。

### 2. 需要推計に係る条件設定等の統一

#### ① 推計年度の統一

H32年度(2020年度)及びH42年度(2030年度)を対象に全分野で推計を実施。

#### ② 推計年度における交通インフラ及び交通サービス指標の設定方法の統一

- (1) ネットワークの設定については、現況に加え、事業化済みの箇所を考慮。
- (2) 所要時間・運行頻度については、現況を基本とし、将来の変更が明確に予定されているものはこれを考慮する。
- (3) 費用については、割引を考慮した現在の料金水準を基本とし、将来の変更が明確に予定されているものはこれを考慮する。
- (4) 有料道路事業の認可を受けた事業については、有料道路を前提とする。

6

## 11.2. 情報公開及び総点検について

国土交通省

### 1. 情報公開のあり方について

今般の推計手法の改善にあたり、年内に以下のとおり情報公開に対応する。

- 地方支分部局や関係機関で総点検が可能となるよう、推計手法の周知徹底を図る(既存の通達・マニュアル等の変更等)
- HPによる需要推計及びB/C算出手法の公開を徹底

### 2. 総点検について

平成23年度予算要求事業について、今般の推計手法の改善を踏まえ総点検を実施する。

- 改善された予測手法により需要推計を実施する。
- 推計結果をもとに、平成23年度予算要求事業についてB/Cを計算し、1.0以上であることを確認。
- B/Cが1.0未満の場合は、政策目標評価型事業評価による再評価を実施する。(原則年度内)
- 総点検の結果は、平成23年度予算に向けた事業評価結果の公表(平成23年1月末又は3月末)に合わせて公表する。

#### 【対象事業等※】

道路・鉄道・空港： 現在事業中の全事業箇所、及びH23年度新規事業箇所

港湾： 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針  
(需要推計の検証結果及び将来フレームについて、港湾管理者に情報提供する)

※ 事業とは事業評価制度に基づき採択された事業であり、かつ費用対便益分析にモデルで算出した需要推計値を用いるものをいう。

7

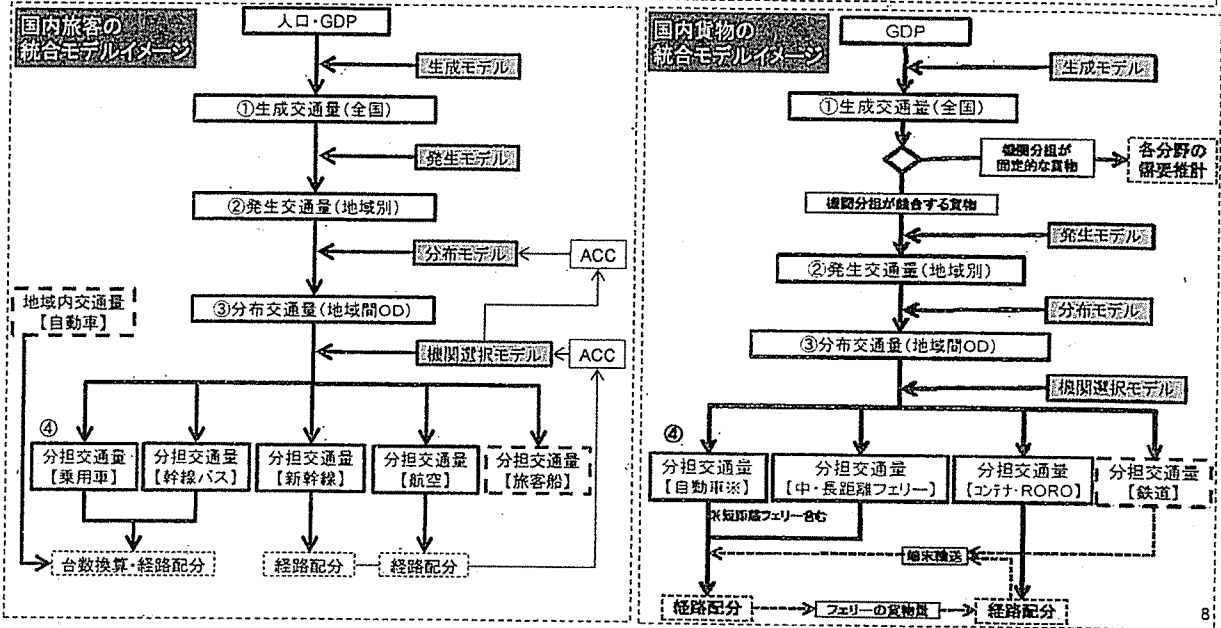
### III.第二段階の改善について(統合モデルの方向性)

#### 国内旅客(道路、鉄道、航空)

- 地域間交通について、①生成交通量(全国)、②発生交通量(地域別)、③分布交通量(OD交通量)、④分担交通量までの推計プロセスを統合。
- 交通機関毎の経路配分等の推計は分野毎に行う。

#### 国内貨物(道路、港湾)

- 貨物の機関分担の状況について検討し、機関分担が固定的な貨物については、各分野の手法により推計を行う。
- 機関分担が競合する貨物(交通機関のサービス指標により機関分担が容易に変化する貨物)については、①生成交通量、②発生交通量(地域別)、③分布交通量(OD交通量)、④分担交通量までのプロセスを統合。
- フェリー貨物については、道路の配分モデルに組み込んで経路を推計し、その結果を港湾別の取扱貨物量に反映。
- 内航海運(コンテナ・RORO)の端末輸送を道路の需要推計に反映する方法を検討。



### 【参考資料】生成交通量推計の試算結果①

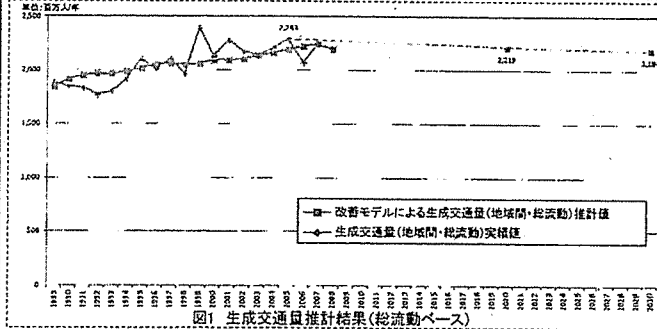
#### 国内旅客(道路、鉄道、航空)

国内旅客に関する生成交通量(全国)については、以下のとおり分野間で推計手法を統一し、試算を行った。

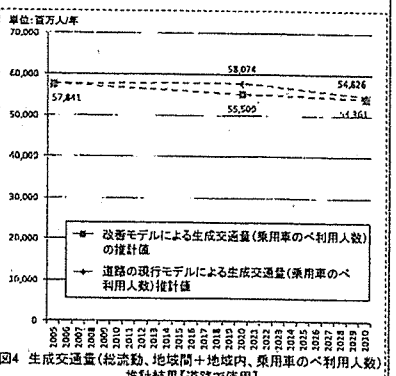
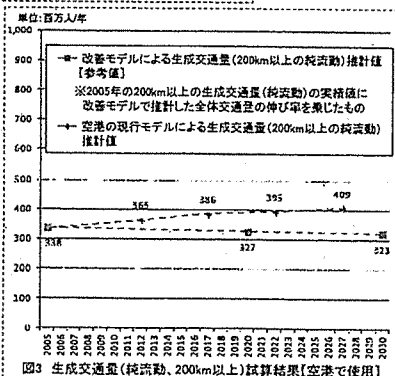
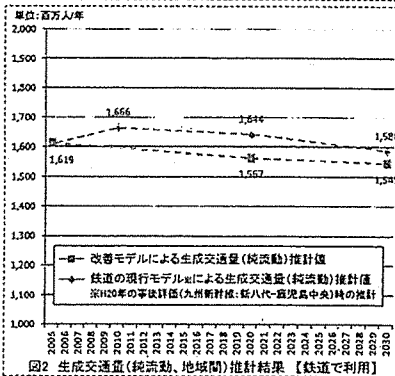
●人口、GDPを説明変数とした、生成交通量推計モデルを構築する。

●アクセシビリティ指標(ACC)については、生成交通量推計の段階では、説明変数に使用しない。

※過去の生成交通量においてACCの影響が必ずしも明確でないため、事業実施の適否を判断するにあたり、生成交通量推計が過大にならないよう安全側を見込む。



- 地域旅客流動調査の統計データを用いて、将来生成交通量(総流動ベース)を推計する。(図1)
- 純流動ベースの将来生成交通量については、上記で推計した生成交通量(総流動ベース)の伸びを、最新の幹線旅客純流動調査(2005年)の値に掛けて推計する。(図2)
- 空港の推計手法では、ゾーン中心間空間距離200km以上のODを対象として推計を行っているため、生成交通量(200km以上の純流動)について、幹線旅客純流動調査の200km以上のODに、上記の生成交通量(総流動ベース)の伸びを乗じ、参考値として示した。(図3)
- 道路のモデルは、現行モデルと改善モデルで比較可能な乗用車分の生成交通量(地域間+地域内)を示した。(図4)



# 【参考資料】生成交通量推計の試算結果②

## 国内貨物（道路、港湾）

国内貨物に関する生成交通量(全国)については、以下のとおり分野間で推計手法を統一し、試算を行った。

- 推計時の貨物の品目分けについて、10品目に統一
- 国内生産額・輸入額については、GDPを説明変数とした推計モデルで算出。  
※ 品目毎の将来国内生産額・輸入額について、モデル式が有意とならない品目は、生産額・輸入額の現況値を将来も適用。
- 輸送量については国内生産額・輸入額を説明変数とした推計モデルで算出する手法に統一  
品目毎の輸送量を合算して全機関輸送量を推計（図1）  
※ 品目毎の将来輸送量について、モデル式が有意とならない品目は、国内生産額・輸入額あたりの輸送量の現況値を将来も適用。
- 純流動ベースの将来生成交通量については、上記モデルで算出した全機関輸送量（総流動ベース）の伸びを貨物純流動調査の最新値に乗じて推計する。（図2）

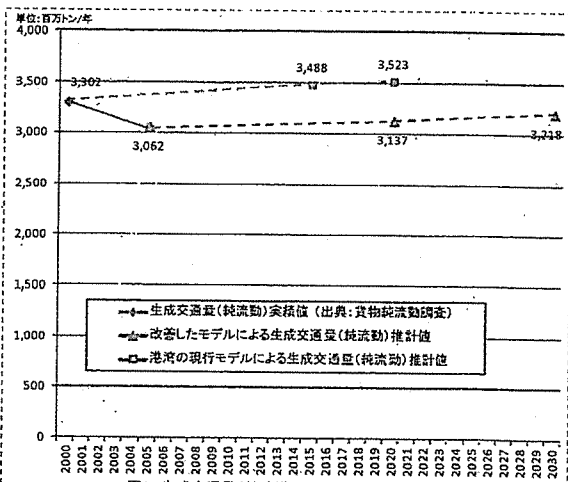
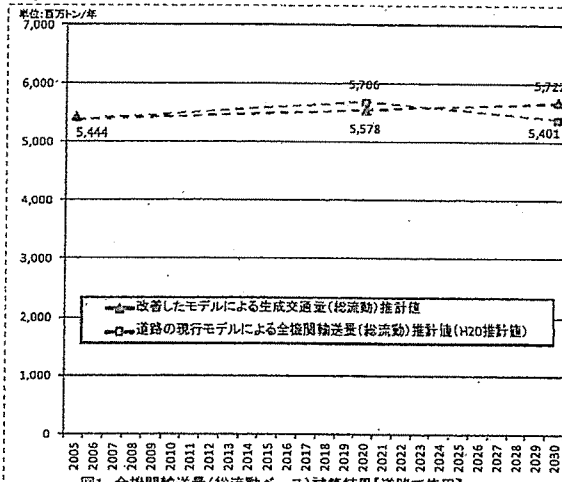
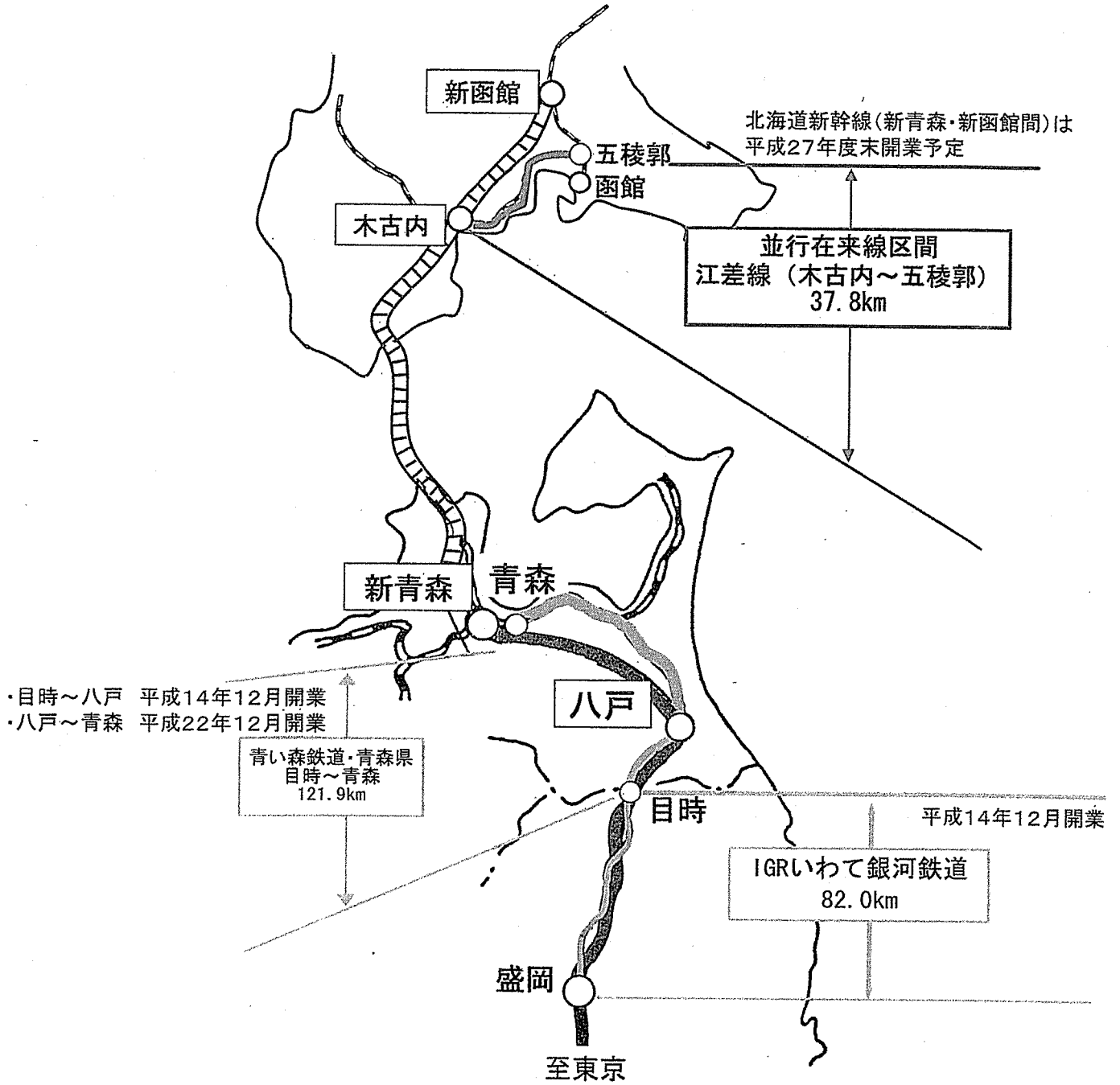


図1 全機関輸送量(総流動ベース)試算結果【道路で使用】



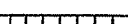

図2 生成交通量(純流動ベース)試算結果【港湾で使用】

# 並行在来線経営分離区間

(北海道新幹線・東北新幹線)



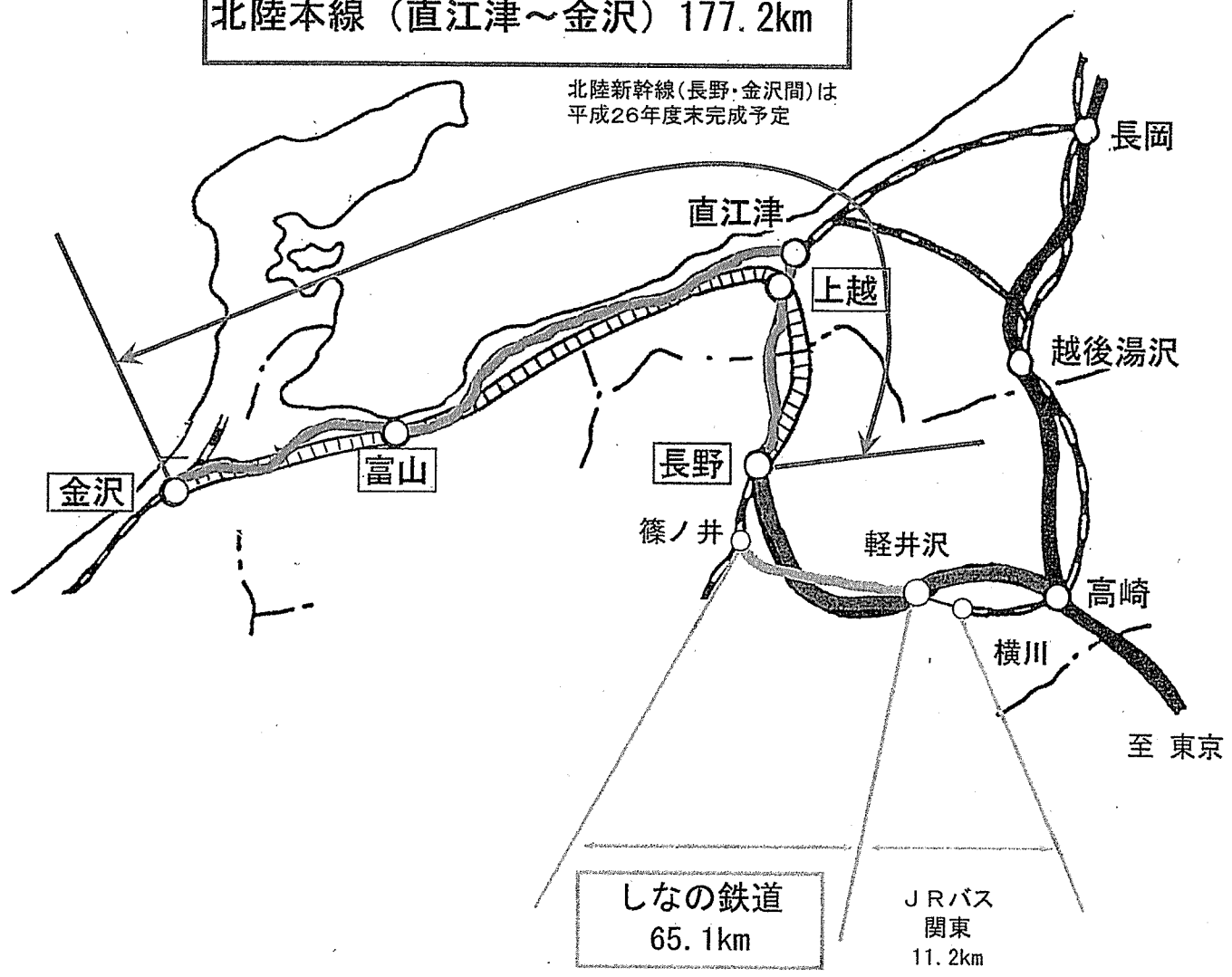
## 凡例



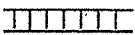

-  整備新幹線(開業区間)
-  分離後の第三セクター等
-  整備区間
-  並行在来線区間

# 並行在来線経営分離区間 (北陸新幹線)

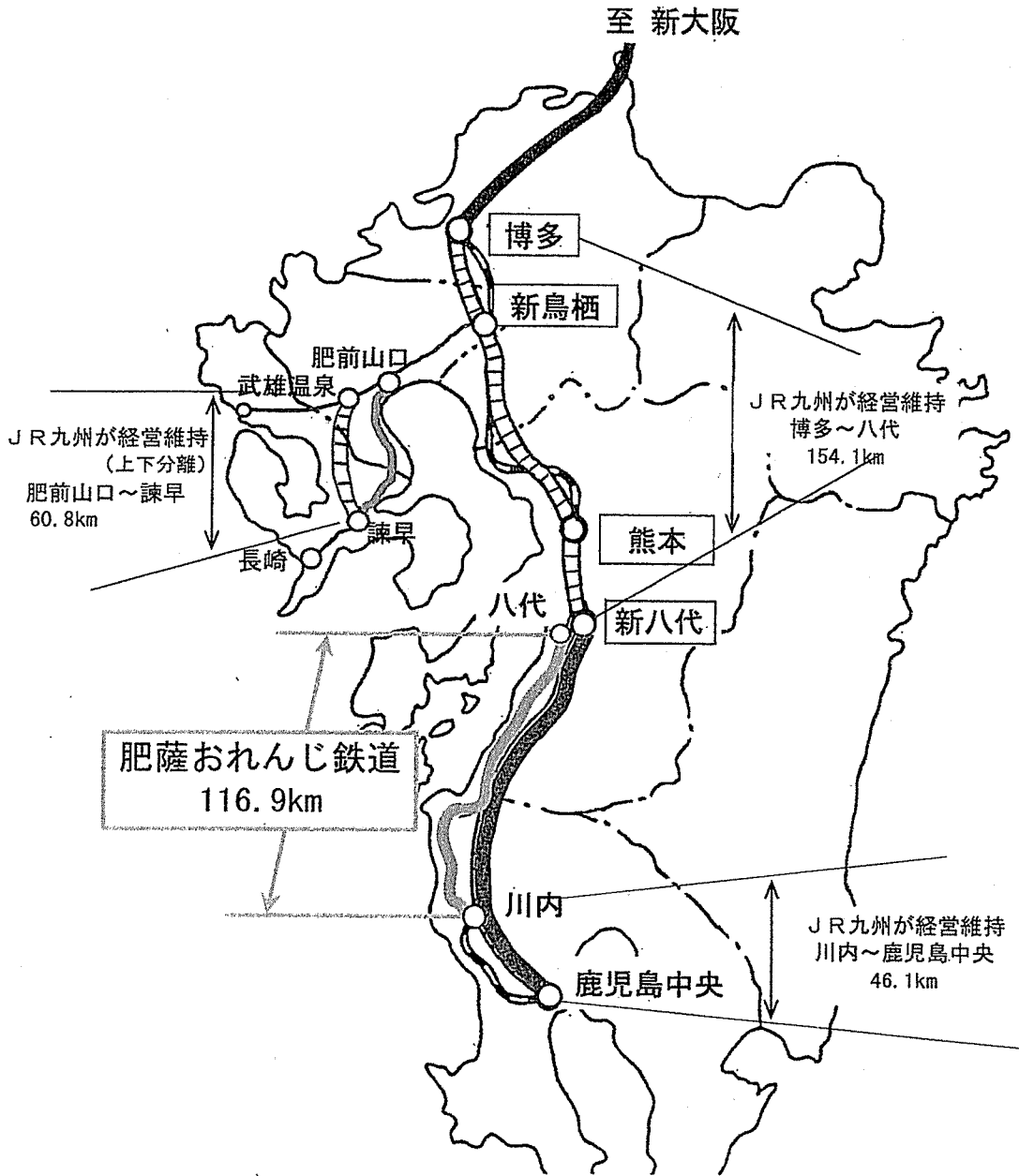
並行在来線区間  
 信越本線 (長野～直江津) 75.0km  
 北陸本線 (直江津～金沢) 177.2km

北陸新幹線(長野・金沢間)は  
 平成26年度末完成予定



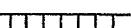



- 凡例
-  整備新幹線 (開業区間)
  -  分離後の第三セクター
  -  整備区間
  -  並行在来線区間

# 並行在来線経営分離区間 (九州新幹線)



## 凡 例

-  整備新幹線 (開業区間)
-  分離後の第三セクター等
-  整備区間
-  並行在来線区間

# 並行在来線の支援スキーム

## 並行在来線経営主体(第3セクター)

しなの鉄道、青い森鉄道(第2種)、IGRいわて銀河鉄道、肥薩おれんじ鉄道

### 要員派遣等に関する JRへの指導

- ・経営分離後の安定的な経営のため、要員派遣、運行面での協力等を指導

【JRによる協力の例】

- ・JRから3セクへの要員派遣
- ・JRと3セクの相互直通運転
- ・JRと3セクの乗継割引 等

### JRからの譲渡資産に関する 税制特例措置

- ・登録免許税 } 非課税
- ・不動産取得税 }

- ・固定資産税 } 20年間 1/2
- ・都市計画税 }

※平成20年度より拡充  
(従前は10年間1/2)

【21年度減税額】

しなの	56百万円
青い森	—
IGR	51百万円
肥薩	28百万円

### 新幹線貸付料収入による 貨物調整措置

- ・新幹線貸付料収入を活用し、貨物調整金を交付することにより、並行在来線経営主体の適切な線路使用料収入を確保

※さらに平成21年度より対象  
経費を拡充

【21年度交付額】

しなの	16百万円
青い森	372百万円
IGR	1,066百万円
肥薩	202百万円
合計 16.5億円	

### 地方鉄道への 助成制度 (輸送高度化補助等)

- ・ワンマンカー化
- ・ホーム嵩上げ
- ・変電所改良 等

鉄道軌道輸送高度化補助  
(補助率1/3)

- 輸送の継続のために必要な設備の整備への支援
- 安全対策の推進  
：中長期的な安全施設整備を支援 等



## 北陸新幹線の工事進捗状況について

### ○ 予算

区 間	総工事費	平成22年度 事業費	平成22年度事業費までの累計	
			累計額	進捗率
長 野～金 沢間	15,700億円 (H15.4価格)	1,700億円	11,452億円	73%

### ○工事の概要

- ①フル規格による工事実施計画認可
- |        |         |
|--------|---------|
| 長野～上越間 | 平成10年3月 |
| 上越～富山間 | 平成13年4月 |
| 富山～金沢間 | 平成17年4月 |
- (長野～金沢間 平成26年度末完成予定)

### ②工事延長

	231.1km
トンネル	102.7km
橋りょう	23.4km
高架橋	101.3km
切取・盛土	3.7km

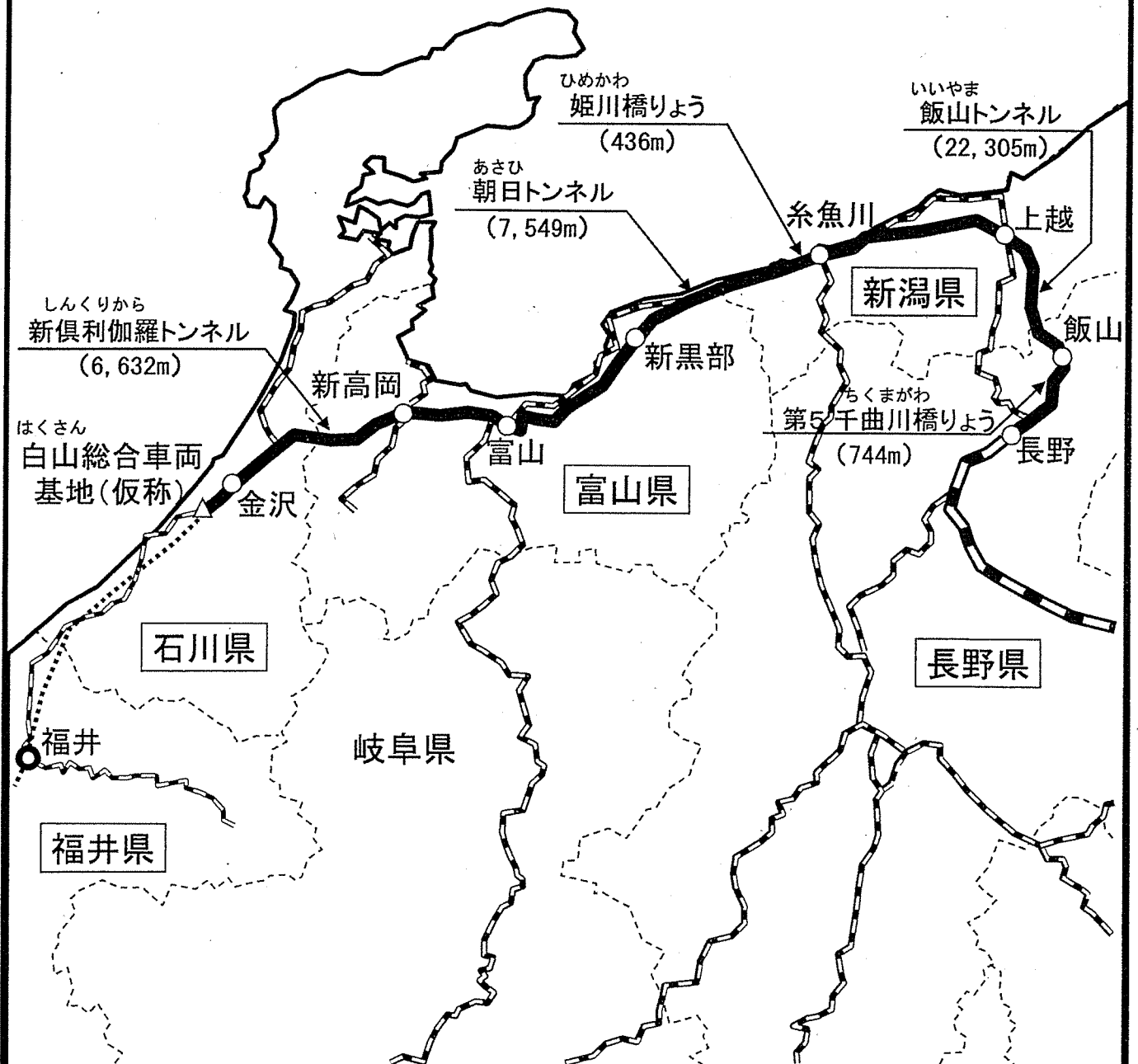
### ○工事の進捗状況(平成22年11月1日現在)

- ①用地 全体の99%の用地を確保済み  
②工事 全体の99%で着工済み

### ○主要なトンネル、橋りょうの進捗状況

工事種類	名 称	進捗状況
主要なトンネル	<small>いいやま</small> 飯山トンネル(22,305m)	掘削、内壁完了
	<small>あさひ</small> 朝日トンネル(7,549m)	掘削、内壁完了
	<small>しんくれは やま</small> 新呉羽山トンネル(440m)	掘削中(掘削率46%)
主要な橋りょう	<small>ちくまがわ</small> 第5千曲川橋りょう(744m)	工事中
	<small>ひめかわ</small> 姫川橋りょう(436m)	橋梁本体完了

# 北陸新幹線概要図



# 新幹線鉄道の建設に関する整備計画

○昭和48年11月13日決定

建設線	区間	走行方式	最高設計速度	建設に要する費用の概算額 (車両費を含む)	建設主体	その他の必要事項	
						主要な経過地	その他
東北新幹線	盛岡市・青森市	粘着駆動による電車方式	260 km/h	3,300 億円	鉄道・運輸機構	八戸市附近	
北海道新幹線	青森市・札幌市	粘着駆動による電車方式	260 km/h	6,300 億円	鉄道・運輸機構	函館市附近 小樽市附近	1. 北海道新幹線は、津軽海峡部において、青函ずい道を津軽海峡線と共用する。 2. 建設に要する費用の概算額には津軽海峡線の工事費は含まない。
北陸新幹線	東京都・大阪市	粘着駆動による電車方式	260 km/h	11,700 億円	鉄道・運輸機構	長野市附近 富山市附近 小浜市附近	東京都・高崎市間は上越新幹線を共用する。
九州新幹線	福岡市・鹿児島市	粘着駆動による電車方式	260 km/h	4,450 億円	鉄道・運輸機構	熊本市附近 川内市附近	
九州新幹線	福岡市・長崎市	粘着駆動による電車方式	260 km/h	2,150 億円	鉄道・運輸機構	佐賀市附近	1. 九州新幹線(福岡市・鹿児島市間)と筑紫平野で分岐するものとし、福岡市・分岐点間は共用する。 2. 建設に要する費用の概算額には、九州新幹線(福岡市・鹿児島市間)との共用部分は含まない。

(注1) 建設に要する費用の概算額には利子を含まない。  
(注2) 鉄道・運輸機構の正式名称は、鉄道建設・運輸施設整備支援機構。