

北陸新幹線（敦賀・大阪間）の 小浜京都ルートによる整備について

平成28年11月22日

福井県



1 小浜京都ルート^①の意義

○整備計画で決定されたルートであること

・「整備計画」(昭和48年11月13日)(抜粋)

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	その他必要な事項	
						主要な経過地	その他
北陸新幹線	東京都・大阪市	粘着駆動 による 電車方式	260 キロメートル/時	11,700億円	日本鉄道 建設公団	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。

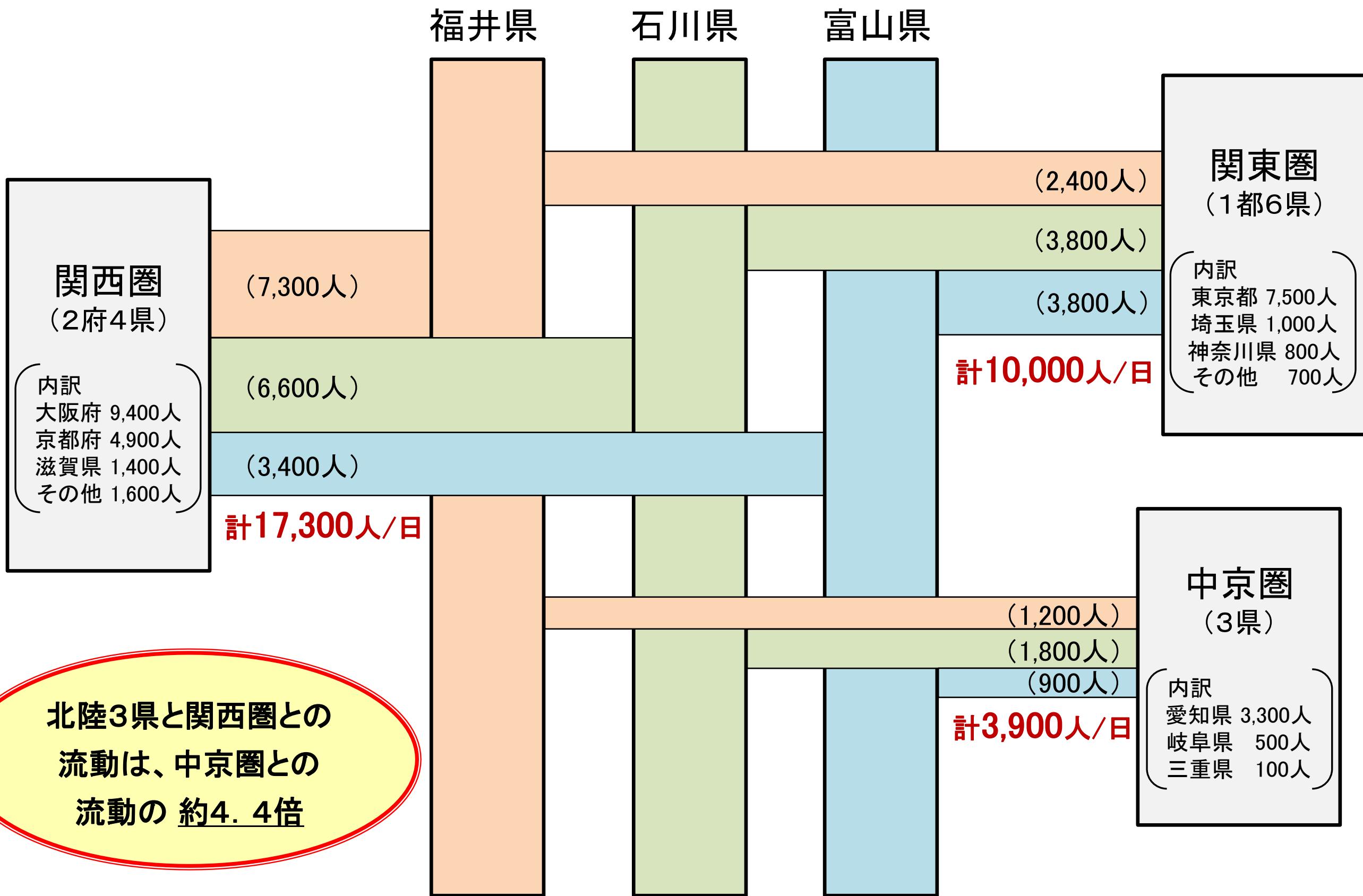
○国土強靱化を実現できること

- ・完全な「複軸型国土」を形成
- ・大規模災害時に「東海道新幹線の代替機能」を発揮

○利用者の拡大が図られること

- ・鉄道旅客流動の多い北陸・関西間を直通
- ・移動時間が最も短い
- ・運賃・料金が最も安い
- ・大環状広域観光ルートを形成

2 北陸と3大都市圏との鉄道旅客流動の状況



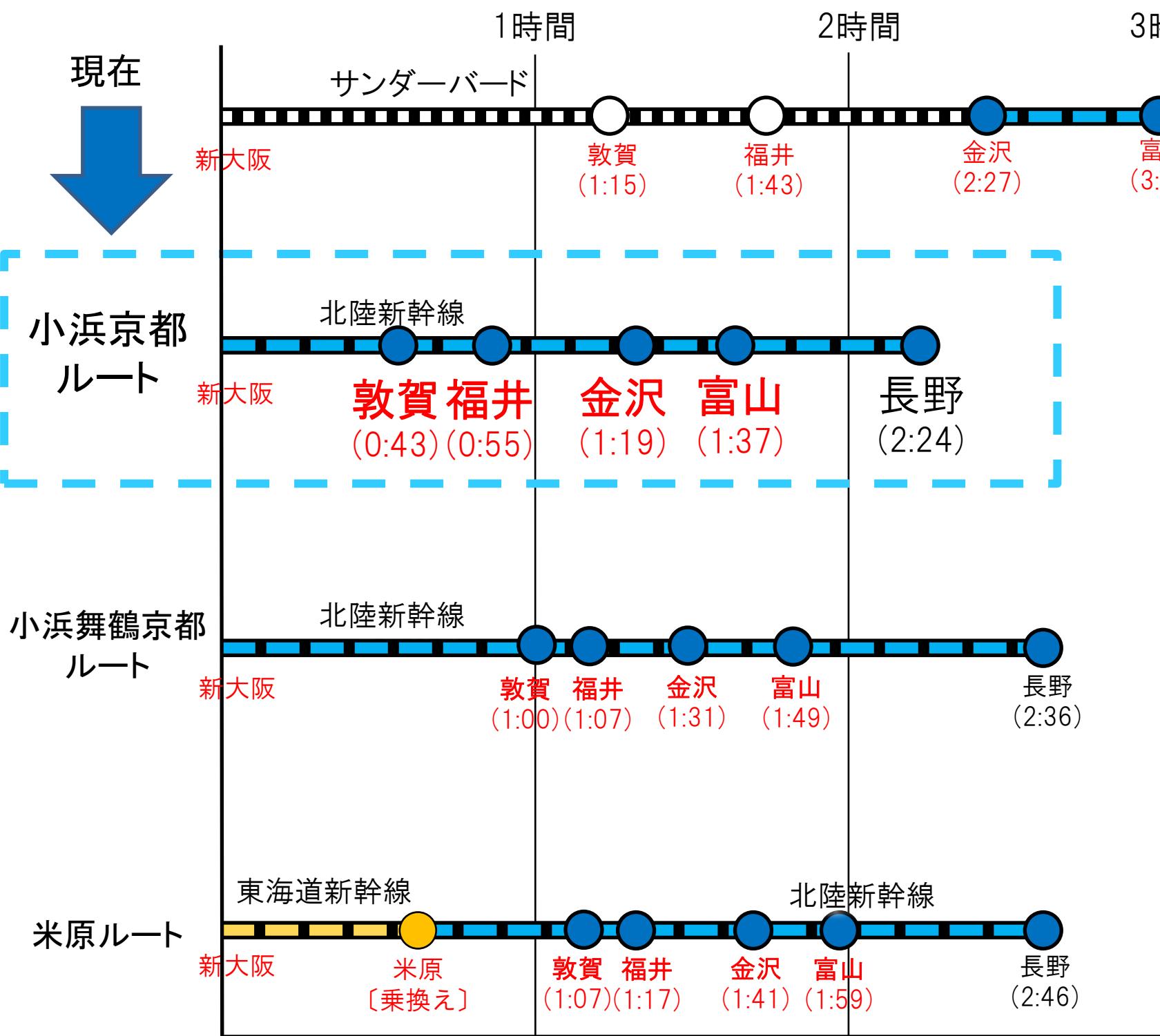
北陸3県と関西圏との流動は、中京圏との流動の約4.4倍

(平成26年度旅客地域流動調査をもとに作成)

3 小浜京都ルートは最大の時間短縮効果を発揮

北陸・大阪間の時間距離

所要時間 新大阪～敦賀・福井・金沢 国土交通省調査
 金沢～富山・長野 現行ダイヤから推計



小浜京都ルートで整備することにより

- ・ 北陸3県と大阪が**概ね1時間30分(90分)圏内**に
- ・ 北陸新幹線で関西圏と信越圏に**新たな旅客流動**が発生
- ・ 移動時間は**小浜舞鶴京都ルートより12分、米原ルートより22分短い**

金額に換算すると
27～50億円/年のプラス効果

時間評価値 @36.2円/分
 (鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルによる)

4 小浜京都ルートは運賃・料金が最も安く、利用者負担が最少

○運賃・料金

- ・小浜京都ルートは、片道の運賃・料金(福井・新大阪間)が舞鶴ルートより約2,000円、米原ルートより約3,000円も安い。
- ・その結果、福井県と関西を行き来する利用者の年間の負担は、舞鶴ルートより約52億円、米原ルートより約89億円少なくなる。

区間	小浜舞鶴京都ルート	小浜京都ルート	米原ルート
福井・新大阪間	8,420円	6,460円	9,780円
利用者負担 (年額)	約224億円	約172億円	約261億円

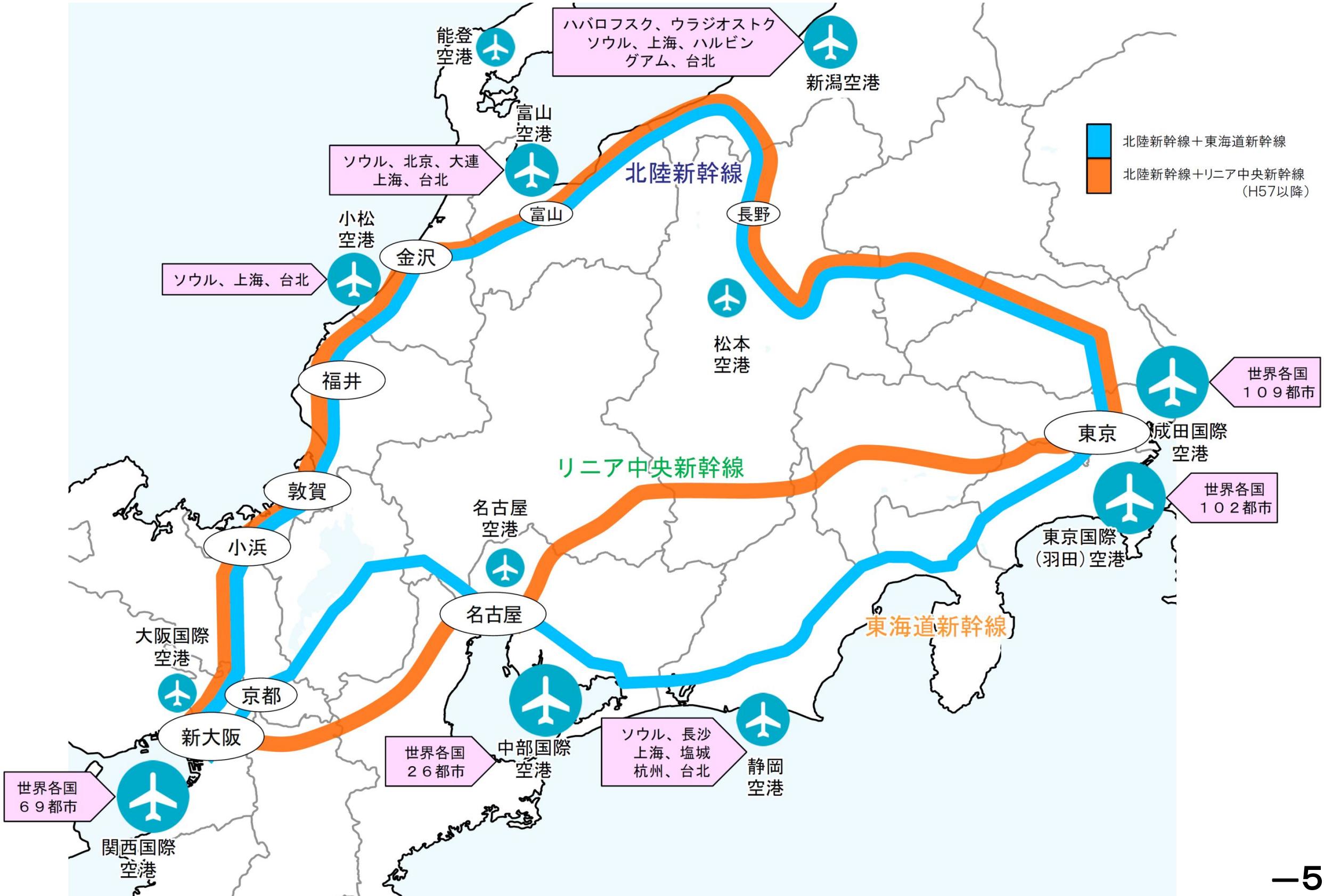
※利用者負担は、運賃、料金に福井・関西間の鉄道旅客流動(7,300人/日)を乗じて算出(7,300人/日すべてが福井・新大阪間利用と仮定)

小浜舞鶴京都ルートは
年間約52億円の負担増

米原ルートは
年間約89億円の負担増

5 小浜京都ルートは大環状広域観光ルートを形成

○訪日客を呼び込む広域観光ルートを形成し、観光立国の実現に寄与



6 早期整備のための財源

○公共事業費の増額

(平成28年度 国費755億円〔公共事業関係費の約1%〕)

○敦賀・新大阪間の貸付料の前倒し活用

(北陸新幹線金沢開業後の収益増や既開業区間の受益増も貸付料に反映し、前倒し活用)

○既開業区間の貸付料の算定期間(30年)の延長

(鉄道施設の経年劣化に伴う改修・更新費用の増加を考慮し、貸付料の額を再算定して延長)

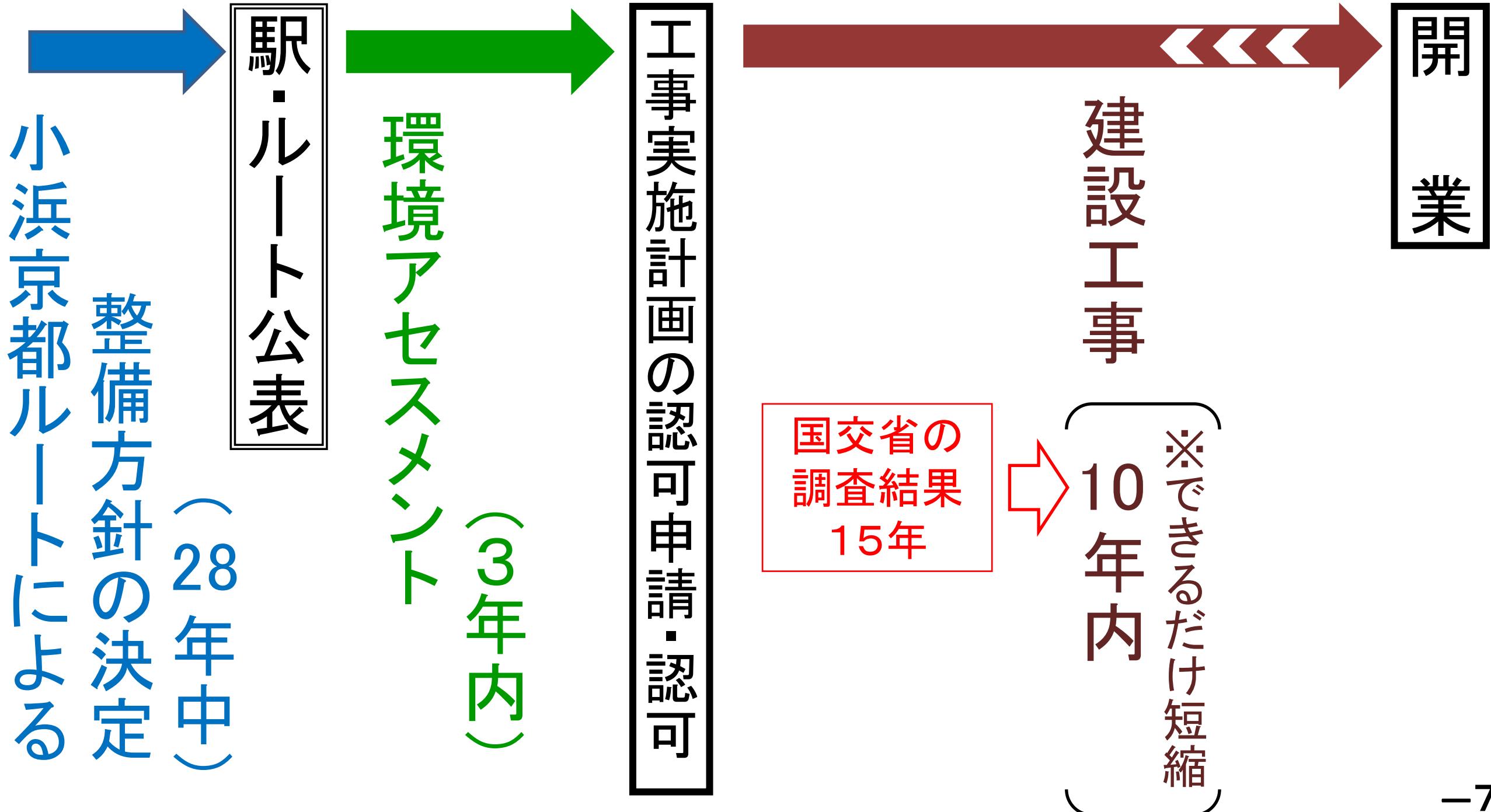
7 年内のルート決定を

○北陸新幹線は、収支採算性が高く、貸付料が多く見込める路線

(貸付料：北陸新幹線(高崎・敦賀間) 1.11億円／年・km 北海道新幹線(新青森・札幌間) 0.18億円／年・km)

○北海道新幹線(平成17年認可・着工)より早く認可・着工した北陸新幹線(平成元年

認可・着工)の全線開業を札幌開業(平成42年度末)より早くすべき



8 おわりに

- 1 新幹線の整備を推進してきた先人の努力に報いるためにも、将来にわたって国民の信頼が得られるルートとすべき。
- 2 本県は人口や財政規模が沿線の中で最も小さい県ではあるが、大阪まで早く安く移動できるようにするために、これまで相当の負担をしてきた。
- 3 ルートは、速達性と利用者の利便性を最優先に、乗換えがなく、回り道、寄り道をしない合理的なルートとすべき。
- 4 「整備計画」路線を1日も早く完成させることが重要であり、「基本計画」路線は次の段階の議論である。
- 5 新幹線による経済効果を1日も早く発現させるためにも、年内に小浜京都ルートを決定し、時間を多く使わず、早期に着工、完成、開業すべき。