

整備新幹線の取扱いについて（政府・与党確認事項）

平成23年12月26日

これまでの整備新幹線問題検討会議等における方針等や検討結果、及び「整備新幹線の未着工区間の取扱いにかかる申し入れ」（平成23年12月21日）を踏まえ、今後の整備新幹線の取扱いについて、以下のとおり確認する。

1. 基本的な考え方

- 財政規律に配慮して公共事業関係費やそれに伴う地方負担に過度に依存せず、整備新幹線の貸付料収入を、必要に応じた前倒しも含めて建設財源に活用する。
- 財源を有効活用する観点から新たな区間の事業ペースを調整し、多重的な輸送体系の確保等を考慮しつつ、各線区の適切な事業期間や開業時期を設定する。
- 以上により、安定的な財源見通しを確保した上で、いわゆる「着工5条件」の残余の条件（収支採算性、投資効果、営業主体であるJRの同意、並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意）を満たした上で、さらに、各線区の課題（「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）に掲げるものをいう。以下同じ。）について対応が示されていることを確認した際は、新たな区間の認可・着工を行う。
- 厳しい財政制約を踏まえ、引き続き、建設主体の自主財源の確保のための努力を継続する。

2. 各線区の取扱い

「1. 基本的な考え方」を踏まえ、各線区について次のとおり扱う。新たな区間については、その効果や採算性を十分に吟味する必要があることから、収支採算性と投資効果を改めて確認することとする。その上で、以下の「認可・着工に先立ち満たすべき条件」が整い、かつ、各線区の課題（注参照）について対応が示されていることを確認した区間から、所要の認可等の手続きを経て着工する。

※ゴシック体が新たな区間

(1) 北海道新幹線

区間	認可・着工に先立ち満たすべき条件	想定完成・開業時期
新青森・新函館間	—	平成27年度末
新函館・札幌間	<ul style="list-style-type: none">• 営業主体であるJR北海道の同意• 並行在来線の経営分離に関する沿線地方自治体の同意	新青森・新函館間の開業から概ね20年後

(注) 青函共用走行区間の最高速度は当面 140km/h とし、北海道内における最高設計速度は 260km/h とする。

(2) 北陸新幹線

区 間	認可・着工に先立ち満たすべき条件	想定完成・開業時期
長野・白山総合車両基地間	—	平成 26 年度末
白山総合車両基地・敦賀間	<ul style="list-style-type: none"> • 営業主体である J R 西日本の同意 • 並行在来線の経営分離に関する沿線地方自治体の同意 	長野・白山総合車両基地間の開業から概ね 10 年強後

(注) 敦賀以西の整備のあり方については、以下のとおり整理することとする。

- ▶ 財源の限界等から新たな 3 区間に係る事業が完了するまでの間の整備は難しいが、敦賀まで開業することで、京阪神の鉄道ネットワークへの接続、幹線交通の多重化等の機能を果たし得ることから、北陸を経由して関東・関西を結ぶ新幹線ネットワークが概成すると言える。
- ▶ その際のネットワーク効果をさらに発揮させる観点から、敦賀での乗換による旅客利便性の低下を回避することが求められるが、その対応について J R 西日本や関係地方自治体の意向を確認する。

(3) 九州新幹線

区 間	認可・着工に先立ち満たすべき条件	想定完成・開業時期
武雄温泉・長崎間	<ul style="list-style-type: none"> • 営業主体である J R 九州の同意 	武雄温泉・長崎間を一体として、諫早・長崎間の着工から概ね 10 年後

(注) 現在建設中の武雄温泉・諫早間と新たな区間である諫早・長崎間を、一体的な事業（佐世保線肥前山口・武雄温泉間の複線化事業を含む。）として扱い、軌間可変電車方式（標準軌）により整備する。

以 上