

平成二十二年十一月九日受領
答弁第一〇四号

内閣衆質一七六第一〇四号

平成二十二年十一月九日

内閣総理大臣 菅 直 人

衆議院議長 横路 孝弘 殿

衆議院議員橘慶一郎君提出整備新幹線の着実な建設を進める上で考慮すべき事項に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員橘慶一郎君提出整備新幹線の着実な建設を進める上で考慮すべき事項に関する質問に対する答弁書

一について

お尋ねの「来年度以降建設が続く三区間」の意味するところが必ずしも明らかではないが、北海道新幹線新青森・新函館（仮称）間、北陸新幹線長野・金沢間及び九州新幹線武雄温泉・諫早間の各区間に係る整備新幹線整備事業費の残額（各区間の着工から平成十九年度までの各年度における決算額の累計額及び平成二十年四月の物価水準に基づき将来における建設物価の上昇やコスト縮減等も考慮して試算した、平成二十年度から各区間の事業終了までの間において必要と見込まれる事業費の合計額から、各区間の着工から平成二十一年度までの各年度における決算額の累計額、平成二十一年度予算からの繰越額及び平成二十二年当初予算額の合計額を差し引いた額をいう。）については、それぞれ、四千二百九十五億円、六千四百四十八億円及び二千六百五十億円であり、これらの合計額一兆三千三百九十三億円を御指摘の二千六百億円で除した数値は、約五・二である。なお、政府において、平成二十二年当初予算における整備新幹線整備事業費である二千六百億円という水準を今後維持することを決定したという事実はない。

二について

お尋ねの「直近の用地取得率」の意味するところが必ずしも明らかではないが、北海道新幹線新青森・新函館（仮称）間、北陸新幹線長野・金沢間及び九州新幹線武雄温泉・諫早間の各区间について、用地取得の進捗率の指標として使用している、新幹線本線の全工事延長のうち工事が可能となっている延長の割合は、それぞれ、七十一パーセント、九十九パーセント及び三十六パーセントである。

三について

お尋ねの点については、用地の取得や工事着手に至るまでの状況が様々であることから、一概にお答えすることは困難である。なお、例えば、直近において、全国新幹線鉄道整備法（昭和四十五年法律第七十号）附則第十一項の規定に基づき、土木工事に係る工実施計画の認可を行った九州新幹線武雄温泉・諫早間については、当該工実施計画の認可後、土木工事の着手に至るまでに七か月程度の期間を要したところである。

四について

仮定の御質問にお答えすることは差し控えたいが、一般に、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援

機構の職員の配置等は、整備新幹線整備事業の進捗状況等も踏まえて行われているところである。

五について

お尋ねの未着工区間の取扱いについては、「整備新幹線の未着工区間等の取扱いについて」（平成二十二年八月二十七日整備新幹線問題検討会議決定）において、「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、全線の具体的将来像を踏まえた検討を行う」、「このため、今後、各線区について、・・・さらに詳細な検討を行う必要がある」及び「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」としていること等を踏まえ、整備新幹線問題調整会議等において検討を進めてまいりたい。