

平成二十八年六月七日受領
答弁第三〇二二号

内閣衆質一九〇第三〇二号

平成二十八年六月七日

内閣総理大臣 安倍 晋三

衆議院議長 大島 理 森殿

衆議院議員田島一成君提出北陸新幹線敦賀以西ルート整備に関する再質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員田島一成君提出北陸新幹線敦賀以西ルート整備に関する再質問に対する答弁書

一について

全国新幹線鉄道整備法（昭和四十五年法律第七十一号）第五条第一項の規定に基づき、昭和四十八年十月に、日本国有鉄道（当時）及び日本鉄道建設公団（当時）が取りまとめた北陸新幹線（東京都・大阪市間）調査報告書においては、Aルートを「福井市附近からほぼ北陸本線及び東海道本線沿いに、米原町附近を經由して大阪市に至るルート」と、Bルートを「福井市附近からほぼ北陸本線及び小浜線沿いに小浜市附近に至り、これから南下して大阪市に至るルート」とした上で、次のとおり記載されているところである。

ア 距離及び所要時分は、Bルートの方が約三十キロメートル、十分短い。

イ 工事費は、Bルートの方が約千五百億円少ない。

ウ 地質は、A B両ルートとも全般的に良好で、施工上あまり問題はないが、用地確保の面からみると、Aルートの方がはるかに困難であると予想される。

エ 北陸と近畿圏との旅客流動（約二万人／日）は、北陸と中京圏との旅客流動（約一万人／日）

の約二倍である。したがって、旅客流動の面からは、流動の多い北陸と近畿圏を短絡できるBルートの方がよりすぐれている。また、東海道新幹線の輸送力が近い将来限界に達すると予想されるが、その対策として、暫定的には北陸新幹線を使うことも考えられる。この場合にも、距離の短いBルートが望ましい。

オ 沿線の人口、産業活動等の規模及び将来の発展性はAルートの方が大きいですが、近畿圏の中でのウエイトは小さいので、ルート選択の重要な要素にはならない。

以上の諸項目を総合的に検討した結果、北陸新幹線福井市附近・大阪市間のルートについては、流動の多い北陸と近畿圏とを短絡し、工事費が少なく、かつ、用地確保が容易なBルートを選定した。

二について

御指摘の調査は、平成二十八年四月二十七日に公表された与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会の中間とりまとめ（以下「中間とりまとめ」という。）を踏まえ、北陸新幹線敦賀・大阪間について、所要時分、路線延長、概算事業費、需要見込み等の具体的なルートを選定の検討を行うために必要となる項目について、分析し、及び整理することを目的としている。

三について

整備新幹線整備事業の新規事業採択に当たっては、「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領」（平成二十三年四月一日付け国官総第三百六十七号・国官技第四百二十二号国土交通事務次官通知）等に基づき、費用便益分析、地域経済効果、環境への効果又は影響、安全への効果又は影響等の項目について、総合的に評価を実施することとしている。

四について

御指摘の「乗換え抵抗を最小限に抑える努力を前提とした検討」の意味するところが必ずしも明らかではないが、政府としては、中間とりまとめを踏まえ、御指摘の三ルートについて、所要時分、路線延長、概算事業費、需要見込み等の具体的なルートの選定の検討を行うために必要となる項目についての調査を行うこととしている。

五について

平成二十四年一月二十七日に開催された第一回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における国土交通省からの提出資料において、「未着工区間に活用可能な財源見込み」は「合計 約

三兆六千三百億円」であり、「事業ペースを調整して整備する場合の総工事費」は、「北海道新幹線新函館・札幌間 一兆六千七百億円」、「北陸新幹線金沢・敦賀間 一兆千三百億円」及び「九州新幹線（長崎ルート）武雄温泉・長崎間 五千億円」であることを示しているところであるが、一方で、「公共事業関係費は、毎年度の予算編成で決定されるものではあるが、便宜上平成二十四年度以降も同水準と仮置き。ただし、公共事業関係費は縮減傾向にあり、将来的には下振れる可能性の方が高い」ことも示しているところである。これらのことを指して、同小委員会において、御指摘の発言を行ったものである。

六について

お尋ねについては、西日本旅客鉄道株式会社の新快速列車等が京阪神都市圏と敦賀駅との間で運行されていることから、北陸新幹線金沢・敦賀間が開業することによっても、敦賀駅において新幹線とこれらの新快速列車等が接続できるという限りにおいて、幹線鉄道の多重化が確保されると考えられる。