

北陸新幹線敦賀以西の3ルート案の試算結果について

滋賀県では、北陸新幹線敦賀以西の開業を見据え、過去の新幹線整備事例の分析やシミュレーション等による「北陸新幹線敦賀以西開業を見据えたケーススタディ調査」を実施しています。

このたび、与党検討委員会で検討が進む北陸新幹線敦賀以西 3 ルート案の建設費と便益（時間短縮効果、事業者利益等）を独自に試算し、整備新幹線を事業化するための指標である費用対便益（B/C）を算出しました。

試算結果

<各ルートの概要>

ルート	建設延長	建設期間	概算建設費	新幹線利用者数
米原ルート	46.1km	5年	4,041億円	11.2百万人/年
小浜京都ルート	130.3km	13年	13,606億円	9.7百万人/年
小浜舞鶴京都ルート	181.8km	17年	17,375億円	8.0百万人/年

<費用対便益（B/C）>

米原ルート以外では、B/Cが「1」を下回る試算結果となった。

ルート	総便益 (①)	総費用 (②)	費用対便益 (①/②)
米原ルート	4,935億円	3,090億円	1.60
小浜京都ルート	4,646億円	8,609億円	0.54
小浜舞鶴京都ルート	1,878億円	10,208億円	0.18

【試算の前提】

○各ルートの概要

- ・建設延長は、「直線化を図ること」、「住宅集積地を回避」などを考慮して設定（別添地図参照）
- ・建設期間は、各年度の建設費予算が平成28年度の国と地方の負担額（約1,100億円）と同額となることを前提に、技術的に可能な期間を設定
- ・概算建設費は、関西広域連合の試算単価に物価高騰率（デフレーター）補正したものを使用

○費用対便益

- ・総便益と総費用は、国マニュアル（鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012年改定版）に基づき試算
- ・新幹線利用者数は、H22全国幹線旅客流動調査OD表を基礎データに試算

費用対便益 (B/C) とは

費用対便益(B/C)は、時間短縮効果などの便益(Benefit)を建設費などの費用(Cost)で割ったもので、事業の妥当性を評価するための指標となっている。

整備新幹線においても、投資効果を有することが着工5条件の一つとされており、投資効果の有無はB/Cによって判断される。

整備新幹線「着工5条件」

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。

(平成 21 年「整備新幹線の整備に関する基本方針」)