

再評価 総括表

【新幹線鉄道整備事業】（再評価）事業主体 [鉄道・運輸機構]

○事業概要						
概要	事業名	北陸新幹線 金沢・敦賀間		整備区間	金沢・敦賀間	
	供用年度	新規事業採択時	平成 38 年度 (建設期間：14 年間)	総事業費	新規事業採択時	11,600 億円 (H23.4 価格)
		再評価時	平成 35 年度 (建設期間：11 年間)		再評価時	11,800 億円 (H23.4 価格)
		平成 29 年 10 月に工事实施計画（その 2）認可の中で、工事の完了予定時期を平成 37 年度末から 3 年前倒しし、平成 34 年度末とした。			乗換利便性向上設備（敦賀駅、福井駅）の追加による増加。	
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <p>第四次全国総合開発計画（昭和 62 年 6 月）では、国土の均衡ある発展を図ることを基本に地方圏の戦略的、重点的整備として「地域間の移動の利便性を高めるための高速鉄道の整備を進める」と示されている。また、その後の運輸政策審議会答申（平成 4 年 6 月）においては、新たに「五大都市（東京、大阪、名古屋、札幌及び福岡）から地方主要都市までを概ね 3 時間程度で結ぶ」と示された。このような背景の中、平成 23 年 12 月 26 日の新規着工区間の選定に関する政府・与党確認事項により、「安定的な財源を確保した上で、いわゆる「着工 5 条件」の残余の条件を満たした上で、さらに、各線区の課題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。」とされた。その後、交通政策審議会の整備新幹線小委員会等で「着工 5 条件」が確認された後、平成 24 年 6 月に認可・着工された。</p>					
	<p>《事業目的》</p> <p>本事業は、全国新幹線鉄道整備法に基づき、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展と国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的としている。</p>	<p>《関連する政策目標》</p> <p>第四次全国総合開発計画、運輸政策審議会答申、公共投資基本計画等により、人や物の広域的な交流の拡大及びその効率化を通じて、国土の特色ある発展を実現するため、高速鉄道ネットワークを整備する。</p>				
○事業をとりまく社会経済状況等の変化 〔報告書 p2-1～46〕						
■経済情勢の変化	平成 23 年 3 月に東日本大震災が発生し、消費が低迷したものの、復興への取り組みの結果、経済成長率のマイナスは最小限にとどまった。平成 26 年 4 月には消費税が 5%から 8%に引き上げられ、実質経済成長率は減少した。					
■人口動態の変化	将来人口について新規事業採択時の平成 19 年推計と最新の平成 25 年推計を比較したところ、富山県・福井県は大きな差はなかったが、石川県及び首都圏では最新の推計値の方が上振れしている。					
■競合交通機関のサービス変化	認可時に前提とした平成 22 年 4 月と平成 29 年 3 月を比較すると、北陸新幹線沿線周辺の富山空港、小松空港では東京（羽田）便が北陸新幹線開業の影響により、便数が減少している。					
○事業の投資効果（事業による効果・影響の評価、費用便益分析）						
評価項目		評価結果				
■利用者への効果影響	時間短縮効果	<p>■主要区間の所要時間の短縮 〔報告書 p3-1〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 東京駅～福井駅の所要時間（最速達） 約 20 分短縮（3 時間 14 分→2 時間 53 分）（想定） 大阪駅～金沢駅の所要時間（最速達） 約 25 分短縮（2 時間 31 分→2 時間 4 分）（想定） 				
	運賃・料金の変化	<p>■主要区間の運賃の変化 〔報告書 p3-1〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 東京駅～福井駅の運賃・料金 14,660 円→15,530 円（想定） 大阪駅～金沢駅の運賃・料金 7,650 円→9,030 円（想定） 				
	滞在可能時間の増加	<p>■主要区間の滞在可能時間の増加 〔報告書 p3-3〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 東京駅発の福井駅での滞在可能時間 約 1 時間 00 分増加 福井駅発の東京駅での滞在可能時間 約 1 時間 30 分増加 				
■社会全体への効果影響	地域経済	<p>■人的交流の活発化 〔報告書 p3-5〕</p> <p>沿線地域の交流人口が増加（推計値）</p> <ul style="list-style-type: none"> 福井県－富山県 (約 1.5 倍) 北陸 3 県（富山、石川、福井）－大阪府 (約 1.1 倍) 				
	経済波及効果	<p>■生産性向上による生産額の増加 〔報告書 p3-6〕</p> <p>年間約 506 億円の増加</p>				

	環 境	■環境負荷の低減 [報告書 p3-10] 開業に伴う二酸化炭素（CO2）の削減量は 45,000t-CO2/年と推計される。						
	安 全	■新幹線整備に伴う、優等列車の踏切障害事故の解消 [報告書 p3-11]						
■費用便益分析 [平成29年度価格] 計算期間50年	事業全体	費 用	11,597 億円			[貨幣換算した主な費用] 建設費、用地関係費、維持更新投資等		
		便 益	11,728 億円			[貨幣換算した主な便益] 利用者便益、供給者便益等		
		指 標	費用便益比 B/C	1.0	純現在価値 NPV	131 億円	経済的內部 収益率 EIRR	4.1 %
		上記分析の基礎とした需要推計 [報告書 p4-2] 最新の交通サービス水準に基づき平成35年度以降を予測、 金沢・敦賀間の輸送密度：20,700 人キロ/日・km(開業後50年間の平均値)						
	残事業	費 用	「継続した場合」 11,597 億円			「中止した場合」 2,858 億円		
		便 益	「継続した場合」 11,728 億円			「中止した場合」 355 億円		
		指 標	費用便益比 B/C	1.3	純現在価値 NPV	2,634 億円	経済的內部 収益率 EIRR	5.7 %
		感度分析 結果	総需要（+10%）			総費用（+10%）		
			B/C 1.4、NPV 3,803 億円、EIRR 6.3%			B/C 1.2、NPV 1,785 億円、EIRR 5.0%		
	中止した場合の状況		当該区間における部分開業は困難であることから、建設中の構造物を存置し、安全措置を実施した上で用地の維持管理を行う場合を想定					
その他	技術開発	■背面平滑型トンネルライニング工法（FILM工法） [報告書 p5-18]						
	コスト削減	■吹付コンクリートの材料の変更 [報告書 p5-19] ■橋りょう下部工を並行する道路と一体構造で整備 [報告書 p5-19]						
	環境・景観保全	■中池見湿地（ラムサール条約登録地）への配慮 [報告書 p5-20] ■河川環境への配慮 [報告書 p5-21] ■ベルトコンベア方式によるトンネル掘削土の運搬 [報告書 p5-22]						
○事業の進捗の状況 [報告書 p5-4]								
<p>平成30年2月現在、トンネル区間の完成延長は約6.8kmで、完成率（覆工率）は約18%となっている。明かり区間（橋梁・高架橋、切取・盛土）の完成延長は約3.7kmで、完成率は約5%となっている。</p> <p>明かり区間に比べてトンネル区間の完成率が大きくなっているが、これは、明かり区間に比べて用地の確保が比較的容易かつ地質の状況で工事進捗が大きく変動するトンネル区間について、先行して施工を行ってきたためである。</p> <p>また、軌道、電気、建築、機械等の開業設備工事も順次発注する予定である。</p>								

<事業の進捗の見込みの視点>

事業の実行性及び成立性

- 関係主体の合意
関係する地方公共団体及び営業主体から事業継続の合意を得ている。
- 関連事業の状況
新幹線開業に向けて、駅周辺を中心としたまちづくり等の整備が進められている。
- 事業進捗の見込み
本線用地については、平成30年2月時点において96%を取得済みであり、未取得用地については、引き続き地元の協力を得ながら用地協議を進めていく。
土木工事については、トンネル区間の100%、明かり区間の約97%が契約済みであり、急速施工に取り組み、工期短縮を図っており、平成31年度末までに完了する見込みである。その後、平成32年度から軌道、建築や電気等の設備工事が主体となり、工事を進める予定である。

○対応方針（評価結果のまとめ）

〔報告書 p7-1〕

事業を継続する

○概要図（位置図）

