

# 整備新幹線の取扱いについて

〔平成12年12月18日  
政府・与党申合せ〕

## 一. 基本的な考え方

整備新幹線については、整備計画に沿って着実に整備を進める必要があるが、公共事業のあり方について、効率化や重点化等の観点から見直しが進められている中、期待感のみをふくらませることは慎むべきである。したがって、安定的な財源見通しを確保した上で新たな着工を行うものとする。

## 二. 既に着工した区間の工期短縮等

今後の整備新幹線の整備に当たっては、その開業効果をできる限り早期に発揮させることが国民経済上重要との観点から、先ず開業時期が近づいている区間の早期完成を図り、次いで既に着工した区間の工期短縮を図ることを優先的に行うこととする。

具体的な工期短縮の期間は、公共事業の性格上、今後概ね十年程度とすることが適当である。

## 三. 新たな区間の着工

新たな区間の着工については、現在工事実施計画の認可申請がなされている区間のうち、既に着工した区間と同時開業の望ましい区間について新たに着工することを優先する。

また、その際には、収支採算性、投資効果等を十分に吟味するとともに、JRの同意、並行在来線の経営分離についての沿線地方公共団体の同意の取付等基本条件が整えられていることを確認した上で行う。

なお、並行在来線の経営分離について沿線地方公共団体が同意するに際し、並行在来線を第三セクターで経営する場合には、沿線地方公共団体はその経営見通しについて十分検討を行う必要がある。

今回着工を行わない区間については、社会経済情勢、国・地方公共団体の財政事情等に照らし、東北新幹線盛岡・八戸間及び九州新幹線新八代・西鹿児島間の両区間の完成後に見直す。

## 四. 各線区の取扱い

### ○東北新幹線

盛岡―八戸間	平成14年末の完成を目指す
八戸―新青森間	今後概ね12年後の完成を目指す

#### ○北海道新幹線

- |          |                            |
|----------|----------------------------|
| 新青森—札幌間  | 環境影響評価終了後工事実施計画の認可申請を行う    |
| 新青森—新函館間 | 青函トンネルについて、貨物鉄道走行に関する調査を行う |

#### ○九州新幹線（鹿児島ルート）

- |           |  |
|-----------|--|
| 新八代—西鹿児島間 | フル化し、平成15年末の完成を目指す                     |
| 博多—新八代間   | フル化し、今後概ね12年後の完成を目指す交通結節点として新鳥栖駅の整備を行う |

#### ○九州新幹線（長崎ルート）

- |          |                         |
|----------|-------------------------|
| 武雄温泉—長崎間 | 環境影響評価終了後工事実施計画の認可申請を行う |
|----------|-------------------------|

#### ○北陸新幹線

- |         |  |
|---------|--|
| 長野—富山間  | フル化し、今後概ね12年強後の完成を目指す                      |
| 富山—金沢間  | 三、の見直しの際、石動—金沢間を既に着工していることを踏まえて認可に向けた検討を行う |
| 金沢—南越前間 | 福井駅部機能高度化事業等を行う                            |

なお、未着工区間において整備新幹線建設推進高度化等事業費により実施している駅整備事業、駅部調査等の所要の事業については、引き続きこれを行う。

### 五. 鉄道貨物輸送

JRから経営分離された並行在来線を引き続きJR貨物が走行する場合には、線路使用実態に応じた適切な線路使用料を確保することとし、これに伴うJR貨物の受損については、必要に応じこれに係る新幹線貸付料収入の一部を活用して調整する措置を講ずる。

### 六. 軌間可変電車の技術開発を推進し、早期実用化を図る。

### 七. 平成13年度の整備新幹線関係事業費は、以下のとおりとする。

1. 整備新幹線建設事業費2,293億円を計上する。このため、公共事業関係費750億円を計上する。
2. 整備新幹線建設推進高度化等事業費36億円を計上する。

### 八. 本申合せに抵触しない事項であって従来の整備新幹線に係る申合せに規定されている事項は、依然として有効である。