

## 整備新幹線の取扱いについて

平成16年12月16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基本とする。

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、現在工事实施計画の認可申請がなされている区間のうち、特に整備効果の高い区間や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。

### 四、各線区取扱い

- 東北新幹線  
八戸—新青森間 平成22年度末の完成を目指す
- 北海道新幹線  
新青森—新函館間 所要の認可等の手続きを経て平成17年度初に着工し、平成27年度末の完成を目指すこととし、できる限り早期の完成に努める
- 九州新幹線(鹿児島ルート)  
博多—新八代間 平成22年度末の完成を目指す
- 九州新幹線(長崎ルート)  
武雄温泉—諫早間 並行在来線区間の運営のあり方については、長崎県の協力を得ながら佐賀県において検

討を行うこととし、速やかに結論を出すこととする。調整が整った場合には着工する。その際、軌間可変電車方式による整備を目指す。

長崎駅部の調査を行う

- 北陸新幹線  
長野—金沢車両基地間 フル規格で整備するものとし、富山—石動間、金沢—金沢車両基地間については、所要の認可等の手続きを経て、平成17年度初に着工することとし、長野—金沢車両基地間で一体的に平成26年度末の完成を目指すこととし、できる限り早期の完成に努めることとする
- 金沢車両基地—南越間 えちぜん鉄道の高架化と一体的に工事を行うことが効率的な福井駅部について、所要の認可等の手続きを経て、平成17年度初に着工し、平成20年度末の完成を目指す
- 南越—敦賀間 所要の手続きを経て、直ちに工事実施計画の認可申請を行う

#### 五、整備財源

整備新幹線整備財源として、平成25年度以降の新幹線譲渡収入（新幹線整備充当分）に限り前倒して活用する。この場合、地方公共団体は、前倒し活用した新幹線譲渡収入の額の2分の1を負担する。

#### 六、平成十七年度の整備新幹線関係予算は、以下のとおりとする。

- 整備新幹線建設事業費2,195億円を計上する。このため、公共事業関係費706億円を計上する。
- 整備新幹線建設推進高度化等事業費35億円を計上する。

#### 七、北海道新幹線（新青森～新函館）、北陸新幹線（上越～金沢）などが整備されることに伴い生じる根元受益に関するJRの負担額については、これらの区間の開業時に精査する。

#### 八、軌間可変電車の技術開発を推進し、早期実用化を図る。

#### 九、今後の整備新幹線の取扱いについては、必要に応じ随時見直しを行うものとする。

#### 十、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。