資料１

審　査　申　出　書

審査申出人
　新潟県知事　　泉　田　裕　彦

審査申出人代理人
　代理人目録に記載のとおり

相手方
　国土交通大臣　前　原　誠　司

平成２１年１１月６日

国地方係争処理委員会　様

審査申出人　　新潟県知事　泉　田　裕　彦

審査申出人代理人　　伴　　昭　彦

同　　荻　原　俊　一

同　　坂　井　康　一

同　　杉　野　浩　茂

同　　戸　松　　裕

第１　審査申出に係る国の関与

国土交通大臣の、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）に対する、北陸新幹線長野･上越（仮称）間、上越（仮称）・富山間、富山･金沢間工事実施計画（その２）（以下「工事実施計画（その２）」という。）の認可

第２　審査申出に係る国の関与があった年月日

平成２１年１０月９日

第３　審査申出の趣旨

全国新幹線鉄道整備法（以下「法」という。）第９条第４項の規定に基づき、国土交通大臣は、機構への工事実施計画（その２）の認可に際し、新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用（以下「建設費用」という。）を負担すべき都道府県に、あらかじめ、意見を聴かなければならないとされているが、本件認可は、意見聴取手続に重大かつ明白な瑕疵がある無効な行政処分であり、本県に不利益が及ぶことから、適切な措置を講ずべきである旨の勧告を求める。

第４　審査申出の理由

１　工事実施計画（その２）が認可された経緯について

北陸新幹線の建設主体である機構が工事実施計画を作成する場合は、国土交通大臣の認可を受けなければならず（法第９条第１項）、また、国土交通大臣は認可をしようとするときは、あらかじめ、建設費用を負担すべき都道府県の意見を聴かなければならない（法第９条第４項）とされている。

機構は、平成２１年８月３日、国土交通大臣に対し、工事実施計画（その２）の追加申請を行い、国土交通大臣は、平成２１年８月４日、建設費用を負担すべき新潟県知事に対し工事実施計画（その２）についての意見照会を行った（甲第１号証「工事実施計画（その２）意見照会文」）が、国土交通大臣は、平成２１年１０月９日、新潟県知事からの回答がないにもかかわらず機構に対して工事実施計画（その２）の認可を行ったものである（甲第２号証「工事実施計画（その２）認可通知文」）。

２　本件認可の違法・不当について

国土交通大臣が、新潟県知事に対して行った意見照会は、回答期限を示していない。

また、後述するように、新潟県は、平成２１年１月に突然求められた北陸新幹線建設費全体の増額に伴う約220億円もの新潟県負担の増額について、その理由の説明を求めているが、国及び機構から十分に情報開示されない状況の中で行われたものである。

建設費用を負担すべき新潟県としては、工事実施計画（その２）の内容の検証に加え、巨額な負担額増額を求められたことから、全体の工事内容の妥当性について詳細に検証する必要があると考え、作業を進めていた。しかしながら、国及び機構からはその妥当性を判断するに必要な情報が十分開示されず、新潟県知事が国土交通大臣に対し意見を回答するいとまがないまま、国土交通大臣は、平成２１年１０月８日に関係県知事との面談を経たことを以って、平成２１年１０月９日、機構に対し工事実施計画（その２）に対する認可を行ったものである。

本件認可は、以下に述べるとおり、新潟県の回答がないまま行われ、しかも、知事との面談も極めて不当に進められるなど、意見聴取手続に重大かつ明白な瑕疵がある無効な行政処分である。また、このように一方的に認可がなされたことにより、両者の信頼関係が損なわれるとともに、本県に多大な不利益を及ぼすこととなる。

(1) 建設費用増額の内容等が明らかにされないまま、工事実施計画（その２）に進むことの違法・不当について

北陸新幹線建設費用の負担については、営業主体であるＪＲが支払う新幹線貸付料等を除いた額の３分の１が当該新幹線鉄道の存する都道府県の負担、３分の２が国の負担となっている（法第１３条、法施行令第８条）。

こうした中、北陸新幹線長野・金沢間の全体事業費は総額約15,660億円が見込まれ、新潟県は本県分として約1,423億円の負担が見込まれるとの説明を国及び機構から受けていたところである。

しかし、平成２１年１月に、国及び機構から、突如として北陸新幹線建設費の新潟県負担分が過去の工事分も含め総額で約220億円増加するとの説明を受けた（甲第３号証「建設費増額に係る会議報告書」）。

新潟県は機構に対し、工事内容や増額理由について詳細な説明を求めてきたが（甲第４号証「北陸新幹線建設負担金に関する要望」）、十分な回答が未だ得られていない。また、北陸新幹線のこれまでの工事内容を確認する中で、不透明な一社入札、高率な落札、随意契約による２倍以上の工事費の増加、共通経費の不透明さなど多々問題が所在することが判明し（甲第５号証「国土交通大臣への説明資料」４頁）、さらなる検証の必要性を強く感じ作業を進めているところである。

新潟県知事が、平成２１年１０月８日に国土交通大臣と面会した際には、新潟県がこの間行ってきた検証結果（甲第５号証）に基づき説明し、国土交通大臣も、機

構の工事内容については疑念があり、調査したい旨の発言をしているところである（甲第６号証「前原大臣会見要旨」下線部参照）。

以上のように、新潟県では、工事実施計画（その２）の認可についての判断を行う前提として、増額に係る工事内容及び過去の工事内容についての検証が必要と考え作業を行ってきたが、十分な情報開示が得られず、未だ作業途中にある中、また、国土交通大臣が機構の工事内容について調査を約束したにもかかわらず、面談の翌日、一方的に工事実施計画（その２）を認可し、次の段階へ工事を進めるとしたことは違法・不当なものである。

(2)　工事実施計画（その２）の申請及び意見照会の違法・不当について

平成９年５月３０日の法の改正では、新幹線建設の目的に「地域の振興」が加えられ（法第１条）、新幹線鉄道の存する都道府県の費用負担が義務づけられた（法第１３条）ところである。

この改正は、新幹線鉄道の存する都道府県には新幹線開業による受益があるから建設費用を負担させるものとの趣旨と理解する。

新潟県は、負担に見合う受益は確保されるべきとの観点から、建設費用を負担する県においては少なくとも県内１つの駅には全列車の停車が行われるべきと考え、新潟県内においては上越（仮称）駅への全列車停車について国土交通大臣に対し、機会あるごとに要請してきたところである（甲第７号証「北陸新幹線の県内駅への全列車停車について」）。

これに対して国は、平成２１年５月８日付けの「新潟県の要望事項に対する鉄道局の考え方」（甲第８号証「要望に対する回答」）の中で、列車の停車駅については、上下分離方式の下では、列車の停車駅の設定は営業主体であるＪＲが決定すべきことであり、また、停車駅の設定については、地域での利用の見通しや観光誘客のビジョンを検討しつつ、営業主体であるＪＲに相談していただく事柄としている。即ち、国は駅の停車についての判断はしないとの旨の回答をしている。

一方、機構は、こうした新潟県の要請（公表済み）及び国の回答を当然認識していながら、上越（仮称）駅を高速通過させることを可能とする停車場（駅）の仕様やＪＲ東西の指令システム統合といった内容を含む工事実施計画（その２）を作成し、新潟県に対し高速通過に関して何の相談や事前説明もなく、不当に国に申請したものである。

即ち、県内駅である上越（仮称）駅の停車場設備表（甲第１号証２２頁）によれば、乗降場の軌道中心からの距離は１．８０ｍ及び１．７６ｍとなっており、このうち１．８０ｍという仕様は、旧新幹線鉄道構造規則等（甲第９号証「旧新幹線鉄道構造規則（旧運輸省令）抜粋、新幹線鉄道実施基準（鉄道・運輸機構）抜粋」）

の規定によれば、「通過列車を運転する線路に沿う乗降場（プラットホーム）にあっては、１．８０ｍを標準とする」とされ、上越（仮称）駅は通過駅となることを可能とする仕様となっており、全列車停車を想定した１．７６ｍのみの仕様である富山駅（甲第１号証２８頁）や金沢駅（甲第１号証３２頁）とは異なる扱いとなっている。

国土交通大臣においても、新潟県の要請に反した内容が工事実施計画（その２）に含まれているという重大事項を新潟県に説明せず、不当に意見聴取の手続をとったものである。

上越（仮称）駅における軌道中心からの距離に関する問題点については、当初は分からなかったが、新潟県の自主的な調査・確認の過程で初めて明らかとなったものであり、国及び機構の一連の対応は、極めて不当である。なお、新潟県はこの調査結果に基づき、平成２１年１０月に、国及び機構に対し、上越（仮称）駅における軌道中心からの距離に関する問題点を照会したが、機構からは、ＪＲとの協議のうえ工事実施計画（その２）を作成したもので、停車についてはＪＲが経営判断する事柄との回答で、確実に停車するかどうかは未確定のままである。

こうした新潟県側の検証時間をなんら考慮せず、国土交通大臣が、新潟県からの回答がないまま、意見照会から通常であれば十分回答できるはずであるとして２ヶ月を過ぎたことを理由に、工事実施計画（その２）を認可し、工事を進めることは違法・不当なものである。

(3)　意見聴取手続の違法・不当について

国土交通大臣は、平成２１年１０月８日、北陸新幹線建設にあたり建設費用を負担している長野県、新潟県、富山県及び石川県の４県知事との合同の面談を行った。

この面談では、前述のように、新潟県知事が北陸新幹線建設にあたっての様々な問題点（甲第５号証）を説明していたが、その最中に、国土交通大臣は、既に工事実施計画（その２）の認可に同意する旨の回答をしている新潟県知事以外の３知事に発言させるため、新潟県知事に発言の停止を一方的に命じるなど、極めて不当な進め方であった（甲第１０号証「国土交通大臣との面談に関する新聞報道」）。

ところが、その翌日の平成２１年１０月９日に、記者会見という形で一方的に認可の方針を発表し（甲第１１号証「認可発表文」）、同日中にこれを実施した。

しかも、あらかじめ、国からは新潟県に対し、この面談は法に基づく意見聴取手続ではないとの説明があったところであるが、面談の翌日に認可を行ったことを考えると、実質的にはこの面談をもって新潟県から回答がないまま、意見聴取手続を打ち切ったと言わざるを得ない違法・不当な認可である。

なお、国は、１０月２３日には、認可を前提とした上で、国の本年度補正予算の

交付決定等に関する説明会を開催するなど、既成事実化を図っている。

(4)　新幹線開業を確実にするためを理由とする認可の違法・不当について

国土交通大臣は、認可を行う理由として「国の行政手続の遅延によって平成２６年度末までの開業を遅らせてはならない」と述べており、平成２１年９月４日付けの国土交通省鉄道局長から新潟県知事あての文書（甲第１２号証「早期回答要請文」）にも、「開業を確実にするため早期の回答を要請する」と記載されているところである。

しかしながら、工事実施計画（その２）に関する工事は、国の平成２１年度一般会計当初予算には計上されておらず、工事の前倒しを目的とした国の経済対策に係る平成２１年度一般会計補正予算（平成２１年５月２９日成立）に計上されたものであるため、平成２１年１０月９日の時点で認可が行われないことが、開業時期の遅れにつながるものではないと考える。

開業時期を確実にするために平成２１年度中の認可が必要であるならば、当然当初予算に計上すべき事柄である。

よって開業時期を確実にするとの理由で、国土交通大臣が、新潟県からの回答がないまま、工事実施計画（その２）を認可し、工事を進めることは違法・不当なものである。

第５　新潟県の主張

以上述べたように、本件認可は、意見聴取手続に重大かつ明白な瑕疵がある無効な行政処分であり、また建設費用を負担すべき新潟県に多大な不利益をもたらすとともに、国及び機構と新潟県との信頼関係を損なうものである。

貴委員会の審査にあたっては、次の点を考慮していただきたい。

繰り返し述べるように、北陸新幹線建設にあたっては新潟県は建設費用の一部を負担すべきこととなっている。約1,423億円もの建設費用を負担する新潟県としては、県民に対して工事内容について十分な説明ができないまま、単に、過去からの継続で次の工事に進むことは適当でないと考えている。

また、負担をするからにはそれに見合う受益が確保されなくてはならない。

北陸新幹線開業に伴いＪＲから経営分離される県内の並行在来線（約100Km）について、新潟県の試算では、維持していくために新幹線開業後30年間で約386億円の公的負担が見込まれるなど極めて厳しい経営環境が想定されるが、現在、国の財政支援策は殆ど用意されていない状況にある。

一方、新幹線建設の成果である新幹線施設から生じる新幹線貸付料は、現在、国で全

て使途が決められる仕組となっているが、本来、新幹線貸付料については、建設費用の負担割合に応じて、国と地方に還元されるべきであり、国が全て使途を決めることは、制度として公正さを欠くものと考えており、新潟県では負担割合（３分の１）に見合った地方還元を、県内駅への全列車停車と併せ、国に強く要請しているところである（甲第１３号証「北陸新幹線貸付料の地方還元について」、甲第５号証１１頁）。

新幹線建設をはじめとする公共事業は、公共インフラを建設することが目的ではなく、これを活用して新潟県民の暮らしを、ひいては、日本国民の生活環境をどのように改善するかという点が、政策実施に当たって判断される必要があり、新幹線運行計画がどのようになるのか、並行する在来線の運行がどのようになって日々の暮らしがどのように改善されるのか等の検討を先送りすることは許されないものである。

なお、本件認可は、国土交通大臣から機構に対するものではあるが、これまで述べてきたように、本件認可により新潟県に多大な不利益を及ぼすことになること、並びに、新潟県が国の機構に対する認可の無効を求める機関争訟の手続としては貴委員会への審査の申出以外には適当な救済の道が開かれていない状況を斟酌の上、貴委員会にて審査を進めていただくようお願いしたい。

以上の趣旨をご賢察いただき、地方分権を進展させるべく、幅広い議論のうえ、結論を出されるようお願いしたい。

代　理　人　目　録

新潟県新潟市中央区医学町通２番町７４

審査申出人代理人弁護士　　伴　　昭　彦

同　　荻　原　俊　一

電　話　025-222-0125
ＦＡＸ　025-222-3731

新潟県新潟市中央区新光町４番地１

審査申出人代理人　新潟県交通政策局長　　坂　井　康　一

同　　同　　副局長　　杉　野　浩　茂

同　　同　　交通政策課長　　戸　松　　裕

添付書類

1　委任状　　1通

2　代理人指定書　　1通

3　甲第1号証　「工事実施計画（その2）意見照会文」

甲第2号証　「工事実施計画（その2）認可通知文」

甲第3号証　「建設費増額に係る会議報告書」

甲第4号証　「北陸新幹線建設負担金に関する要望」

甲第5号証　「国土交通大臣への説明資料」

甲第6号証　「前原大臣会見要旨」

甲第7号証　「北陸新幹線の県内駅への全列車停車について」

甲第8号証　「要望に対する回答」

甲第9号証　「旧新幹線鉄道構造規則（旧運輸省令）抜粋、新幹線鉄道実施基準（鉄道・運輸機構）抜粋」

甲第１０号証「国土交通大臣との面談に関する新聞報道」

甲第１１号証「認可発表文」

甲第１２号証「早期回答要請文」

甲第１３号証「北陸新幹線貸付料の地方還元について」

委　任　状

私は、新潟県新潟市中央区医学町通２番町７４　弁護士伴昭彦氏及び弁護士荻原俊一氏を代理人として選任し、次の権限を委任する。

国土交通大臣の、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対する、北陸新幹線長野･上越（仮称）間、上越（仮称）・富山間、富山･金沢間工事実施計画（その２）の認可に係る国地方係争処理委員会への審査及びその審査に関する一切の件

平成２１年１１月６日

新潟県新潟市中央区新光町４番地１
新　潟　県　知　事　　泉　田　裕　彦

代　理　人　指　定　書

新潟県交通政策局長	事務職員	坂　井　康　一
新潟県交通政策局副局長	技術職員	杉　野　浩　茂
新潟県交通政策局交通政策課長	事務職員	戸　松　　裕

上記の者を次に掲げる事件の対応を行うための代理人として、地方自治法第１５３条第１項の規定により指定する。

国土交通大臣の、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対する、北陸新幹線長野･上越（仮称）間、上越（仮称）・富山間、富山･金沢間工事実施計画（その２）の認可に係る国地方係争処理委員会への審査及びその審査に関する一切の件

平成２１年１１月６日

新潟県新潟市中央区新光町４番地１
新　潟　県　知　事　　泉　田　裕　彦

連絡先　新潟県交通政策局交通政策課
電話　　025-280-5109
担当　　加藤、石井

甲第１号証

「工事実施計画（その２）意見照会文」

国鉄施第２５号
平成２１年８月４日

新潟県知事　泉田　裕彦　殿

国土交通大臣　金子　一義

北陸新幹線長野・上越（仮称）間、上越（仮称）・富山間、富山・金沢間
工事実施計画（その２）について

標記について、全国新幹線鉄道整備法（昭和４５年法律第７１号）第９条第４項の規定に基づき、別紙について貴県の意見を伺います。

別紙

鉄運鉄計計 第 22 号
平成 21 年 8 月 3 日

国土交通大臣
金 子 一 義 殿

独立行政法人
鉄道建設・運輸施設整備支援機構
理事長 石 川 裕 己

北陸新幹線長野・上越(仮称)間、上越(仮称)・富山間、富山・金沢間
工事実施計画(その2)の追加認可申請等について

標記のことについて、全国新幹線鉄道整備法第九条第 1 項の規定に基づき、別紙のとおり追加認可申請等をいたします。

国土交通省
鉄施 第 86 号
21.8.-3

別　紙

事　由　書

北陸新幹線長野・上越（仮称）間、上越（仮称）・富山間、富山・金沢間工事実施計画については、現在以下のとおり認可を受けているところです。（以下長野・上越（仮称）間、上越（仮称）・富山間、富山・金沢間の３区間まとめて「長野・金沢間」という。）

長野・上越（仮称）間については、

工事実施計画（その１）の認可（平成１０年３月１２日付け鉄施第３７号）

工事実施計画の変更認可（平成１３年４月２５日付け国鉄施第２２号の７）

工事実施計画の変更認可（その２）（平成１５年８月２５日付け国鉄施第４６号）

上越（仮称）・富山間については、

工事実施計画（その１）の認可（平成１３年４月２５日付け国鉄施第２２号）

工事実施計画の変更認可（平成１５年８月２５日付け国鉄施第４６号の２）

富山・金沢間については、

工事実施計画（その１）の認可（平成１７年４月２７日付け国鉄施第１６号の２）

を受け、その後、平成１８年４月２８日には、北陸新幹線長野・金沢間（長野・上越（仮称）間、上越（仮称）・富山間、富山・金沢間）の工事実施計画変更の認可を受けたところであります。

このたび、軌道、電気等の開業関係設備についても建設工事の施行を開始すべき時期となったことから、全国新幹線鉄道整備法第九条第１項の規定に基づき、下記事項を整理のうえ、別添のとおり追加認可の申請等をいたします。

なお、全国新幹線鉄道整備法第九条第３項により、今回の工事実施計画申請について、営業主体である東日本旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社とは、平成２１年７月２１日付け鉄運鉄計計第２２号をもって別添のとおり協議し、平成２１年７月２８日付け本投第６９号及び平成２１年７月２９日付け総企第１４１号をもって別添のとおり異存のない旨回答を得ています。

記

1．工事実施計画の記載事項等

現在認可を受けている用地、路盤関係工事に加え、開業に必要な項目すべてについて、工事実施計画の記載事項等についてとりまとめる。

（1）線路の位置

長野・金沢間の一部区間において、道路管理者等との調整、設計精査の結果等により、線路の位置を変更する。

これにより、線路縦断勾配の一部変更、橋梁の位置及び延長並びに隧道の位置、延長を一部変更する。

北陸新幹線長野・金沢間工事実施計画（その２）

１．路線名　　北陸新幹線

２．工事の区間　長野・金沢間

３．線路の位置　添附図面のとおり

４．線路延長　　２２８km０３０m

５．停車場の位置

名　称	位　置	記　事
ながの 長　野	長野県長野市末広町	既　設
いいやま 飯　山	長野県飯山市大字飯山	飯山駅併設
じょうえつ 上　越（仮称）	新潟県上越市大字脇野田	
いといがわ 糸魚川	新潟県糸魚川市大町	糸魚川駅併設
しんくろべ 新黒部（仮称）	富山県黒部市若栗	
とやま 富　山	富山県富山市明輪町	富山駅併設
しんたかおか 新高岡（仮称）	富山県高岡市黒田	
かなざわ 金　沢	石川県金沢市木の新保	金沢駅併設

６．車庫施設及び検査修繕施設の位置

名　称	位　置	記　事
はくさん 白山総合車両基地 （仮称）	石川県白山市北安田町、宮丸町、米永町、宮保町	新　設

7．工事方法

イ．最小曲線半径　　基本４，０００ｍ
　　ただし、地形上等やむをえない場合　５００ｍ

ロ．最急勾配　　３０‰

ハ．軌道の中心間隔　　４．３ｍ以上

ニ．軌条の種類　　６０ｋｇレール

ホ．枕木の種類及び間隔
　　砕石道床区間　　ＰＣ枕木４３本（２５ｍ当り）
　　スラブ軌道区間　　７締結以上（５ｍスラブ当り）

ヘ．道床の構造　　砕石道床及びスラブ軌道

ト．施工基面の幅　　軌道中心から外縁まで　　一方　３．０ｍ以上
　　他方　３．５ｍ以上

チ．軌道及び橋梁の負担力　Ｐ標準活荷重（軸重１６ｔ）

リ．停車場における本線路の有効長　　３３０ｍ以上

ヌ．列車の制御方式　　列車間の間隔を確保する装置による方法

ル．通信設備の概要　　光搬送設備及び列車無線設備

ヲ．電車線の電気方式　　交流２５，０００ボルト（ＡＴき電方式）

ワ．電車線の吊架方式、種類及び太さ
　　電車線の吊架方式　シンプルカテナリ式
　　種類及び太さ
　　吊架線　　硬銅より線　　１５０㎟
　　トロリ線　　みぞ付銅合金線　１１０㎟

カ．き電線、送電線及び配電線（低圧のものを除く。）の架設方式、種類及び太さ

種　別	架設方式	種　　類	太　さ
き電線	架空式	硬アルミニウムより線	３００㎜^{2}
		硬銅より線	２００㎜^{2}
	地上式	特別高圧用ケーブル (架橋ポリエチレンケーブル)	６００～２００㎜^{2}
配電線 (低圧のものを除く。)	架空式	ポリエチレン絶縁電線	１５０～２２㎜^{2}
		高圧用ケーブル (架橋ポリエチレンケーブル)	１５０～２２㎜^{2}
	地上式	高圧用ケーブル (架橋ポリエチレンケーブル)	１５０～２２㎜^{2}

ヨ．発電所及び変電所の概要

変電所

き電用変電所

新　設　６箇所

受　電　２７５ｋｖ　２回線　１箇所

　　１５４ｋｖ　２回線　５箇所

変圧器　き電用変圧器（７０MVA）　２組　１箇所

　　き電用変圧器（６０MVA）　２組　２箇所

　　き電用変圧器（５０MVA）　２組　２箇所

　　き電用変圧器（３０MVA）　２組　１箇所

指令所より遠方監視制御をおこなう。

タ．建設工事に伴う人に対する危害の防止方法

関係の諸法規に準拠し、各工事部門ごとに定められた示方書等によるほか、必要に応じ施行方法の検討、保安設備、監視人の配置等を行い、人に対する危害防止に努める。

８．工事予算　　別紙のとおり

9．工事の着手及び完了の予定時期

着手予定　　認可の日

完了予定　　平成２６年度末

別　紙

第１号様式

北陸新幹線長野・金沢間（２２８km０３０m）工事費予算書

項　　目	金　額	備　　考
	千円	
用地費	216,340,000	立体交差工事、停車場等の工事で部外負担金あり
路盤費	18,210,000	
橋梁費	460,760,000	
隧道費	295,570,000	
軌道費	76,610,000	
停車場費	76,780,000	
車庫・検査修繕施設費	69,880,000	
諸建物費	2,250,000	
電灯・電力線路費	19,630,000	
通信線路費	21,250,000	
運転保安設備費	32,400,000	
防護設備費	8,100,000	
連絡設備費	―――	
電車線路費	16,640,000	
発電所・変電所費	46,240,000	
小計	1,360,660,000	
工事用建物費	4,180,000	
工事用機械費	9,360,000	
工事附帯費	191,800,000	
小計	205,340,000	
計	1,566,000,000	
車両費	―――	東日本旅客鉄道株式会社施行 西日本旅客鉄道株式会社施行
合計	1,566,000,000	
1km当り工事費（車両費を除く）	6,870,000	

（平成15年4月価格　消費税を含む）

添 附 図 書 目 録

1　東日本旅客鉄道株式会社との協議書（写）
　　西日本旅客鉄道株式会社との協議書（写）

2

(略)	(1) 線路平面図	縮尺		$\frac{1}{50,000}$
(略)	(2) 線路縦断面図	縮尺	横	$\frac{1}{25,000}$
			縦	$\frac{1}{2,000}$
(略)	(3) 停車場平面図	縮尺		$\frac{1}{2,500}$

(4) 停車場設備表（第２号様式）

(5) 車庫施設及び検査修繕施設の概要を示す表（第３号様式）

(6) 橋梁・隧道その他の主要な建造物の概要を示す表

(略)　(7) 連動図表

(略)　(8) 通信回線図

(略)　(9) 電車線路標準装柱図

(略)　(10) き電系統図、送電系統図及び配電系統図（低圧のものを除く）

(略)　(11) 変電所単線結線図

(略)　(12) 運転保安設備の概要を示す書類

(13) 車両の概要を示す書類

(14) 予定運行図表

(16) 建設工事の工程表

※　（略）については、国土交通省から新潟県に送付された書類には添付されているが、甲第１号証としては省略したものであり、新潟県が記入したもの。

鉄運鉄計計 第22号
平成21年7月21日

東日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長　清野　智　殿

独立行政法人
鉄道建設・運輸施設整備支援機構
理事長　石川裕

北陸新幹線長野・上越(仮称)間工事実施計画(その2)の追加認可申請等について(協議)

標記のことについて、全国新幹線鉄道整備法第九条第3項の規定に基づき、別紙のとおり協議いたします。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構
受 21.7.28 付
鉄計計第 28 号

本投第６９号
平成２１年７月２８日

独立行政法人
鉄道建設・運輸施設整備支援機構
理事長　　石川裕己殿

東日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長　清野　智

北陸新幹線長野・上越（仮称）間工事実施計画（その２）の追加認可申請等について（回答）

平成21年7月21日付鉄運鉄計計第22号により協議のありました標記のことにつきましては、了承いたします。

鉄運鉄計計 第22号
平成21年7月21日

西日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長　山崎正夫　殿

独立行政法人
鉄道建設・運輸施設整備支援機構
理事長　石川裕

北陸新幹線上越(仮称)・富山間、富山・金沢間工事実施計画(その2)の追加認可申請等について(協議)

標記のことについて、全国新幹線鉄道整備法第九条第3項の規定に基づき、別紙のとおり協議いたします。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構
受 21.7.31 付
鉄計計第 30 号

総企第１４１号
平成２１年７月２９日

独立行政法人
鉄道建設・運輸施設整備支援機構
理事長　石川裕己　殿

西日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長　山崎正夫

北陸新幹線上越(仮称)・富山、富山・金沢間工事実施計画（その２）の追加認可申請等について（回答）

平成２１年７月２１日付け鉄運鉄計計第２２号により協議のありました標記について、同意いたします。

第２号様式

北陸新幹線　安中榛名　停車場設備表

NO. 1

区分	設備種別	数量等		構造の概要
停車場工作物	駅前広場	面積	――	
	乗降場	幅員	４．５ｍ	鉄筋コンクリート（既設）
		延長	２×３１０ｍ	
		高さ	レール面上１．２５ｍ	
		軌道中心からの距離	１．８０ｍ	
	旅客通路	箇所数	――	
		幅員	――	
	その他の停車場工作物		可動式ホーム柵	（一部増設）
停車場建物	本屋	箇数	――	
		面積	――	
	旅客上家	箇数	２	鉄骨造（一部増設）
		面積	１，２００㎡	
	運転関係建物	箇数	――	
		面積	――	
	保線関係建物	箇数	――	
		面積	――	
	電気関係建物	箇数	――	
		面積	――	
	その他の停車場建物		――	
機械設備		種類	――	
		台数	――	
		能力	――	

第２号様式

北陸新幹線　軽井沢　停車場設備表

NO. 1

区分	設備種別	数量等		構造の概要
停車場工作物	駅前広場	面積	――	
	乗降場	幅員	９．０ｍ	鉄筋コンクリート（既設）
		延長	２×３１０ｍ	
		高さ	レール面上１．２５ｍ	
		軌道中心からの距離	１．８０ｍ １．７６ｍ	
	旅客通路	箇所数	――	
		幅員	――	
	その他の停車場工作物		――	
停車場建物	本屋	箇数	――	
		面積	――	
	旅客上家	箇数	２	鉄骨造（一部増設）
		面積	２，０００㎡	
	運転関係建物	箇数	――	
		面積	――	
	保線関係建物	箇数	――	
		面積	――	
	電気関係建物	箇数	――	
		面積	――	
	その他の停車場建物		――	
機械設備		種類	――	
		台数	――	
		能力	――	

第２号様式

北陸新幹線　佐久平　停車場設備表

NO. 1

区分	設備種別	数量等		構造の概要
停車場工作物	駅前広場	面積	――	
	乗降場	幅員	５．０ｍ	鉄筋コンクリート（既設）
		延長	２×３１０ｍ	
		高さ	レール面上１．２５ｍ	
		軌道中心からの距離	１．８０ｍ	
	旅客通路	箇所数	――	
		幅員	――	
	その他の停車場工作物		可動式ホーム柵	（一部増設）
停車場建物	本屋	箇数	――	
		面積	――	
	旅客上家	箇数	２	鉄骨造（一部増設）
		面積	１，２００㎡	
	運転関係建物	箇数	――	
		面積	――	
	保線関係建物	箇数	――	
		面積	――	
	電気関係建物	箇数	――	
		面積	――	
	その他の停車場建物		――	
機械設備		種類	――	
		台数	――	
		能力	――	

第２号様式

北陸新幹線　上田　停車場設備表　　NO. 1

区分	設備種別	数量等		構造の概要
停車場工作物	駅前広場	面積	――	
	乗降場	幅員	５．０ｍ	鉄筋コンクリート（既設）
		延長	２×３１０ｍ	
		高さ	レール面上１．２５ｍ	
		軌道中心からの距離	１．８０ｍ	
	旅客通路	箇所数	――	
		幅員	――	
	その他の停車場工作物		可動式ホーム柵	（一部増設）
停車場建物	本屋	箇数	――	
		面積	――	
	旅客上家	箇数	２	鉄骨造（一部増設）
		面積	１，３００㎡	
	運転関係建物	箇数	――	
		面積	――	
	保線関係建物	箇数	――	
		面積	――	
	電気関係建物	箇数	――	
		面積	――	
	その他の停車場建物		――	
機械設備		種類	――	
		台数	――	
		能力	――	

第２号様式

北陸新幹線　長野　停車場設備表　　NO. 1

区分	設備種別	数量等		構造の概要
停車場工作物	駅前広場	面積	――	
	乗降場	幅員	９．０ｍ	鉄筋コンクリート（既設）
		延長	２×３１０ｍ	
		高さ	レール面上１．２５ｍ	
		軌道中心からの距離	１．７６ｍ	
	旅客通路	箇所数	――	
		幅員	――	
	その他の停車場工作物		――	
停車場建物	本屋	箇数	――	
		面積	――	
	旅客上家	箇数	２	鉄骨造（一部増設）
		面積	１，９００㎡	
	運転関係建物	箇数	――	
		面積	――	
	保線関係建物	箇数	――	
		面積	――	
	電気関係建物	箇数	――	
		面積	――	
	その他の停車場建物		――	
機械設備		種類	――	
		台数	――	
		能力	――	

第２号様式

北陸新幹線　飯山　停車場設備表　　NO. 1

区分	設備種別	数量等		構造の概要
停車場工作物	駅前広場	面積	――	
	乗降場	幅員	５．０ｍ	鉄筋コンクリート造
		延長	２×３１２ｍ	
		高さ	レール面上１．２５ｍ	
		軌道中心からの距離	１．８０ｍ	
	旅客通路	箇所数	――	
		幅員	――	
	その他の停車場工作物		可動式ホーム柵	
停車場建物	本屋	箇数	１	
		面積	２，２００㎡	
	旅客上家	箇数	１	鉄骨造
		面積	６，６００㎡	
	運転関係建物	箇数	２	乗降場運転事務室
		面積	５０㎡	
	保線関係建物	箇数	――	
		面積	――	
	電気関係建物	箇数	――	
		面積	――	
	その他の停車場建物		１，８００㎡	信通機器室、配電所
機械設備		種類	エレベーター エスカレーター	
		台数	エレベーター　３ エスカレーター　４	
		能力	エレベーター11人乗り エスカレーター S1000型	

第２号様式の２

北陸新幹線　飯山　停車場設備表（移動円滑化関係）

NO. 2

区分	設備種別	構造の概要
停車場工作物	駅前広場	・移動円滑化経路（公共用通路～各乗降場） ・階段（１階コンコース～２階コンコース） （２階コンコース～３階乗降場） ・視覚障害者誘導ブロック （公共用通路～乗車券等販売所～待合所 ～旅客便所～乗降場） ・可動式ホーム柵、転落防止柵 ・列車接近警告設備
	乗降場	
	旅客通路	
	その他の停車場工作物	
停車場建物	本屋	・多機能トイレ ・乗車券等販売所、待合所 ・休憩設備
	旅客上家	
	運転関係建物	
	保線関係建物	
	電気関係建物	
	その他の停車場建物	
機械設備		・エレベーター　（１階コンコース～２階コンコース） （２階コンコース～３階乗降場） ・エスカレーター（２階コンコース～３階乗降場）

第２号様式

北陸新幹線　上越（仮称）　停車場設備表　　NO. 1

区分	設備種別	数量等		構造の概要
停車場工作物	駅前広場	面積	――――	
	乗降場	幅員	９．６２ｍ	鉄筋コンクリート造
		延長	２×３１２ｍ	
		高さ	レール面上１．２５ｍ	
		軌道中心からの距離	１．８０ｍ １．７６ｍ	
	旅客通路	箇所数	――――	
		幅員	――――	
	その他の停車場工作物		可動式ホーム柵	
停車場建物	本屋	箇数	１	
		面積	２，４００㎡	
	旅客上家	箇数	１	鉄骨造
		面積	１１，６００㎡	
	運転関係建物	箇数	２	乗降場運転事務室
		面積	５０㎡	
	保線関係建物	箇数	――――	
		面積	――――	
	電気関係建物	箇数	――――	
		面積	――――	
	その他の停車場建物		１，８００㎡	信通機器室、配電所
機械設備		種類	エレベーター エスカレーター	
		台数	エレベーター　２ エスカレーター　４	
		能力	エレベーター11人乗り エスカレーター S1000型	

第２号様式の２

北陸新幹線　上越（仮称）　停車場設備表（移動円滑化関係）

NO. 2

区分	設備種別	構造の概要
停車場工作物	駅前広場	・移動円滑化経路（公共用通路～各乗降場） ・階段（２階コンコース～３階乗降場） ・視覚障害者誘導ブロック （公共用通路～乗車券等販売所～待合所～旅客便所～乗降場） ・可動式ホーム柵、転落防止柵 ・列車接近警告設備
	乗降場	
	旅客通路	
	その他の停車場工作物	
停車場建物	本屋	・多機能トイレ ・乗車券等販売所、待合所 ・休憩設備
	旅客上家	
	運転関係建物	
	保線関係建物	
	電気関係建物	
	その他の停車場建物	
機械設備		・エレベーター　（２階コンコース～３階乗降場） ・エスカレーター（２階コンコース～３階乗降場）

第２号様式

北陸新幹線　糸魚川　停車場設備表　　NO. 1

区分	設備種別	数量等		構造の概要
停車場工作物	駅前広場	面積	――――	
	乗降場	幅員	５．０ｍ	鉄筋コンクリート造
		延長	２×３１２ｍ	
		高さ	レール面上１．２５ｍ	
		軌道中心からの距離	１．８０ｍ	
	旅客通路	箇所数	――――	
		幅員	――――	
	その他の停車場工作物		可動式ホーム柵	
停車場建物	本屋	箇数	１	
		面積	１，９００㎡	
	旅客上家	箇数	１	鉄骨造
		面積	６，５００㎡	
	運転関係建物	箇数	２	乗降場運転事務室
		面積	５０㎡	
	保線関係建物	箇数	――――	
		面積	――――	
	電気関係建物	箇数	――――	
		面積	――――	
	その他の停車場建物		１，８００㎡	信通機器室、配電所
機械設備		種類	エレベーター エスカレーター	
		台数	エレベーター　２ エスカレーター　４	
		能力	エレベーター11人乗り エスカレーター S1000型	

第２号様式の２

北陸新幹線　糸魚川　停車場設備表（移動円滑化関係）

NO. 2

区分	設備種別	構造の概要
停車場工作物	駅前広場	・移動円滑化経路（公共用通路～各乗降場） ・階段（２階コンコース～３階乗降場） ・視覚障害者誘導ブロック （公共用通路～乗車券等販売所～待合所～旅客便所～乗降場） ・可動式ホーム柵、転落防止柵 ・列車接近警告設備
	乗降場	
	旅客通路	
	その他の停車場工作物	
停車場建物	本屋	・多機能トイレ ・乗車券等販売所、待合所 ・休憩設備
	旅客上家	
	運転関係建物	
	保線関係建物	
	電気関係建物	
	その他の停車場建物	
機械設備		・エレベーター　（２階コンコース～３階乗降場） ・エスカレーター（２階コンコース～３階乗降場）

第２号様式

北陸新幹線　新黒部（仮称）停車場設備表

NO. 1

区分	設備種別	数量等		構造の概要
停車場工作物	駅前広場	面積	――――	
	乗降場	幅員	５．０ｍ	鉄筋コンクリート造
		延長	２×３１２ｍ	
		高さ	レール面上１．２５ｍ	
		軌道中心からの距離	１．８０ｍ	
	旅客通路	箇所数	――――	
		幅員	――――	
	その他の停車場工作物		可動式ホーム柵	
停車場建物	本屋	箇数	１	
		面積	２，０００㎡	
	旅客上家	箇数	１	鉄骨造
		面積	６，５００㎡	
	運転関係建物	箇数	２	乗降場運転事務室
		面積	５０㎡	
	保線関係建物	箇数	――――	
		面積	――――	
	電気関係建物	箇数	――――	
		面積	――――	
	その他の停車場建物		１，８００㎡	信通機器室、配電所
機械設備		種類	エレベーター エスカレーター	
		台数	エレベーター　２ エスカレーター　４	
		能力	エレベーター11人乗り エスカレーター S1000型	

第２号様式の２

北陸新幹線　新黒部（仮称）停車場設備表（移動円滑化関係）

NO. 2

区分	設備種別	構造の概要
停車場工作物	駅前広場	・移動円滑化経路（公共用通路～各乗降場） ・階段（１階コンコース～２階乗降場） ・視覚障害者誘導ブロック （公共用通路～乗車券等販売所～待合所～旅客便所～乗降場） ・可動式ホーム柵、転落防止柵 ・列車接近警告設備
	乗降場	
	旅客通路	
	その他の停車場工作物	
停車場建物	本屋	・多機能トイレ ・乗車券等販売所、待合所 ・休憩設備
	旅客上家	
	運転関係建物	
	保線関係建物	
	電気関係建物	
	その他の停車場建物	
機械設備		・エレベーター　（１階コンコース～２階乗降場） ・エスカレーター（１階コンコース～２階乗降場）

第２号様式

北陸新幹線　富山　停車場設備表　　NO. 1

区分	設備種別	数量等		構造の概要
停車場工作物	駅前広場	面積	――――	
	乗降場	幅員	９．６２ｍ	鉄筋コンクリート造
		延長	２×３１２ｍ	
		高さ	レール面上１．２５ｍ	
		軌道中心からの距離	１．７６ｍ	
	旅客通路	箇所数	――――	
		幅員	――――	
	その他の停車場工作物		可動式ホーム柵	
停車場建物	本屋	箇数	１	
		面積	３，０００㎡	
	旅客上家	箇数	１	鉄骨造
		面積	１１，６００㎡	
	運転関係建物	箇数	２	乗降場運転事務室
		面積	５０㎡	
	保線関係建物	箇数	――――	
		面積	――――	
	電気関係建物	箇数	――――	
		面積	――――	
	その他の停車場建物		２，０００㎡	信通機器室、配電所
機械設備		種類	エレベーター エスカレーター	
		台数	エレベーター　２ エスカレーター　４	
		能力	エレベーター15人乗り エスカレーター S1000型	

第２号様式の２

北陸新幹線　富山　停車場設備表（移動円滑化関係）

NO. 2

区分	設備種別	構造の概要
停車場工作物	駅前広場	・移動円滑化経路（公共用通路～各乗降場） ・階段（1階コンコース～２階中段コンコース） （２階中段コンコース～３階乗降場） ・視覚障害者誘導ブロック （公共用通路～乗車券等販売所～待合所 ～旅客便所～乗降場） ・可動式ホーム柵、転落防止柵 ・列車接近警告設備
	乗降場	
	旅客通路	
	その他の停車場工作物	
停車場建物	本屋	・多機能トイレ ・乗車券等販売所、待合所 ・休憩設備
	旅客上家	
	運転関係建物	
	保線関係建物	
	電気関係建物	
	その他の停車場建物	
機械設備		・エレベーター　（１階コンコース～３階乗降場） ・エスカレーター（１階コンコース～３階乗降場）

第２号様式

北陸新幹線　新高岡（仮称）停車場設備表　　NO. 1

区分	設備種別	数量等		構造の概要
停車場工作物	駅前広場	面積	――――	
	乗降場	幅員	５．０ｍ	鉄筋コンクリート造
		延長	２×３１２ｍ	
		高さ	レール面上１．２５ｍ	
		軌道中心からの距離	１．８０ｍ	
	旅客通路	箇所数	――――	
		幅員	――――	
	その他の停車場工作物		可動式ホーム柵	
停車場建物	本屋	箇数	１	
		面積	１，９００㎡	
	旅客上家	箇数	１	鉄骨造
		面積	６，５００㎡	
	運転関係建物	箇数	２	乗降場運転事務室
		面積	５０㎡	
	保線関係建物	箇数	――――	
		面積	――――	
	電気関係建物	箇数	――――	
		面積	――――	
	その他の停車場建物		１，８００㎡	信通機器室、配電所
機械設備		種類	エレベーター エスカレーター	
		台数	エレベーター　２ エスカレーター　４	
		能力	エレベーター11人乗り エスカレーター S1000型	

第２号様式の２

北陸新幹線　新高岡（仮称）停車場設備表（移動円滑化関係）

NO. 2

区分	設備種別	構造の概要
停車場工作物	駅前広場	・移動円滑化経路（公共用通路～各乗降場） ・階段（1階コンコース～２階乗降場） ・視覚障害者誘導ブロック （公共用通路～乗車券等販売所～待合所～旅客便所～乗降場） ・可動式ホーム柵、転落防止柵 ・列車接近警告設備
	乗降場	
	旅客通路	
	その他の停車場工作物	
停車場建物	本屋	・多機能トイレ ・乗車券等販売所、待合所 ・休憩設備
	旅客上家	
	運転関係建物	
	保線関係建物	
	電気関係建物	
	その他の停車場建物	
機械設備		・エレベーター　（１階コンコース～２階乗降場） ・エスカレーター（１階コンコース～２階乗降場）

第２号様式

北陸新幹線　金沢　停車場設備表　　NO. 1

区分	設備種別	数量等		構造の概要
停車場工作物	駅前広場	面積	――――	
	乗降場	幅員	９．０ｍ	鉄筋コンクリート造
		延長	２×３１２ｍ	
		高さ	レール面上１．２５ｍ	
		軌道中心からの距離	１．７６ｍ	
	旅客通路	箇所数	――――	
		幅員	――――	
	その他の停車場工作物		可動式ホーム柵	
停車場建物	本屋	箇数	１	
		面積	３，８００㎡	
	旅客上家	箇数	１	鉄骨造
		面積	１１，２００㎡	
	運転関係建物	箇数	２	乗降場運転事務室
		面積	５０㎡	
	保線関係建物	箇数	――――	
		面積	――――	
	電気関係建物	箇数	――――	
		面積	――――	
	その他の停車場建物		２，０００㎡	信通機器室、配電所
機械設備		種類	エレベーター エスカレーター	
		台数	エレベーター　２ エスカレーター　６	
		能力	エレベーター15人乗り エスカレーター S1000型	

第２号様式の２

北陸新幹線　金沢　停車場設備表（移動円滑化関係）

NO. 2

区分	設備種別	構造の概要
停車場工作物	駅前広場	・移動円滑化経路（公共用通路～各乗降場） ・階段（1階コンコース～２階中段コンコース） （２階中段コンコース～３階乗降場） ・視覚障害者誘導ブロック （公共用通路～乗車券等販売所～待合所 ～旅客便所～乗降場） ・可動式ホーム柵、転落防止柵 ・列車接近警告設備
	乗降場	
	旅客通路	
	その他の停車場工作物	
停車場建物	本屋	・多機能トイレ ・乗車券等販売所、待合所 ・休憩設備
	旅客上家	
	運転関係建物	
	保線関係建物	
	電気関係建物	
	その他の停車場建物	
機械設備		・エレベーター　（１階コンコース～３階乗降場） ・エスカレーター（１階コンコース～２階中段コンコース） （２階中段コンコース～３階乗降場）

第３号様式

北陸新幹線　長野・金沢間　車庫施設及び検査修繕施設の概要を示す表

車庫施設又は検査修繕施設の名称	面　積	車庫施設の収容能力	検査修繕施設の検査修繕能力	検査修繕機器の種類及び台数
長野車両基地	m² 113,000	１２両×１１線	仕業検査線　１線 （４両分増設） 交番検査線　１線 （４両分増設） 仕業検査線　１線 （融雪線併用） （４両分増設）	仕業検査設備 1式 交番検査設備　１式 仕業検査設備 1式
合　　計	m² 113,000			

第３号様式

北陸新幹線　長野・金沢間　車庫施設及び検査修繕施設の概要を示す表

車庫施設又は検査修繕施設の名称	面　積	車庫施設の収容能力	検査修繕施設の検査修繕能力	検査修繕機器の種類及び台数
白山総合車両基地（仮称）	㎡ 264,000	１２両×５線 ７両×１線	仕業検査線　１線 交番検査線　２線 台車検査線　１線 全般検査線　１線 臨時修繕線　１線 車輪転削線　１線 融雪線　１線	仕業検査設備　1式 交番検査設備　１式 台車検査設備　１式 全般検査設備　１式 臨時修繕設備　１式 車輪転削設備　１式 融雪設備　１式
合　計	㎡ 264,000			

北陸新幹線長野・金沢間

橋梁、隧道その他の主要な建造物の概要を示す表

1. 橋梁表

認可区間	区間	名称	延長
長野・上越(仮称)間	長野・飯山	あかぬま 赤沼線路橋	186 m
		とりいがわ 鳥居川橋梁	144 m
		なかじま 中島架道橋	157 m
		だいよんちくまがわ 第4千曲川橋梁	304 m
		よませがわ 夜間瀬川橋梁	216 m
		だいごちくまがわ 第5千曲川橋梁	742 m
		しんまち 新町架道橋	167 m
		つなきりせん 綱切線架道橋	105 m
	飯山・上越(仮称)	せきかわ 関川橋梁	182 m
		じょうしん 上新架道橋	163 m
		やしろがわ 矢代川橋梁	117 m
上越(仮称)・富山間	上越(仮称)・糸魚川	のうがわ 能生川橋梁	198 m
		はやかわ 早川橋梁	123 m
		うみかわ 海川橋梁	125 m
	糸魚川・新黒部(仮称)	ひめかわ 姫川橋梁	457 m
		ぬのかわ 布川線路橋	241 m
		ほくりくどう 北陸道架道橋	387 m
		おうみがわ 青海川橋梁	130 m
		さかいがわ 境川橋梁	118 m
		おがわ 小川橋梁	167 m
		ふなかわ 舟川橋梁	101 m
		くろべがわ 黒部川橋梁	759 m
		ふせがわ 布施川橋梁	139 m
	新黒部(仮称)・富山	かたかいがわ 片貝川橋梁	253 m
		かんのんどう 観音堂架道橋	124 m

北陸新幹線長野・金沢間
橋梁、隧道その他の主要な建造物の概要を示す表

認可区間	区間	名称	延長
上越(仮称)・富山間	新黒部(仮称)・富山	あそう 浅生架道橋	199 m
		はやつきがわ 早月川橋梁	235 m
		かみいちがわ 上市川橋梁	127 m
		しろいわがわ 白岩川橋梁	143 m
		じょうがんじがわ 常願寺川橋梁	474 m
富山・金沢間	富山・新高岡(仮称)	じんづうがわ 神通川橋梁	480 m
		にしたかりや 西田刈屋線路橋	136 m
		にしきただい 西北代線路橋	107 m
		なかほんかいほつ 中本開発架道橋	123 m
		わだがわ 和田川橋梁	115 m
		しょうがわ 庄川橋梁	595 m
	新高岡(仮称)・金沢	すわさの 諏訪佐野架道橋	171 m
		だいにかいほつ 第2開辟架道橋	217 m
		ごしゃ 五社架道橋	255 m
		おやべがわ 小矢部川橋梁	289 m
		かなくされがわ 金腐川橋梁	202 m
	金沢・白山総合車両基地(仮称)	かがさいかわ 加賀犀川橋梁	155 m
		ふしみがわ 伏見川橋梁	175 m
		ばんじょう 番匠架道橋	104 m
		なりまち 成町線路橋	118 m
その他		671箇所	20,766 m
合計		716箇所	30,991 m
最長橋梁		黒部川橋梁	759 m

2. 隧道表

認可区間	区間	名称	延長
長野・上越(仮称)間	長野・飯山	高丘隧道(たかおか)	6,944 m
	飯山・上越(仮称)	高社山隧道(こうしゃさん)	4,235 m
		飯山隧道(いいやま)	22,251 m
上越(仮称)・富山間	上越(仮称)・糸魚川	高田隧道(たかだ)	2,752 m
		松ノ木隧道(まつのき)	6,787 m
		桑取隧道(くわどり)	1,816 m
		峰山隧道(みねやま)	7,035 m
		新木浦隧道(しんこのうら)	2,614 m
		高峰隧道(たかみね)	3,951 m
		中浜隧道(なかはま)	1,442 m
	糸魚川・新黒部(仮称)	青海隧道(おうみ)	4,293 m
		歌隧道(うた)	1,747 m
		新親不知隧道(しんおやしらず)	7,336 m
		朝日隧道(あさひ)	7,549 m
	新黒部(仮称)・富山	第2黒部隧道(だいにくろべ)	1,260 m
		第1魚津隧道(だいいちうおづ)	1,055 m
		第2魚津隧道(だいにうおづ)	3,097 m
富山・金沢間	富山・新高岡(仮称)		
	新高岡(仮称)・金沢	新倶利伽羅隧道(しんくりから)	6,632 m
		明神隧道(みょうじん)	2,880 m
その他		16箇所	6,825 m
合計		35箇所	102,501 m
最長隧道		飯山隧道	22,251 m

車両の概要を示す書類

（イ）電気方式

交流２５ｋＶ、５０Ｈｚ、６０Ｈｚ

（ロ）最高設計速度

２６０km／ｈ

（ハ）車両総重量

６０ｔ以下

（ニ）ブレーキ方式

回生ブレーキ及び電気指令による空気ブレーキ

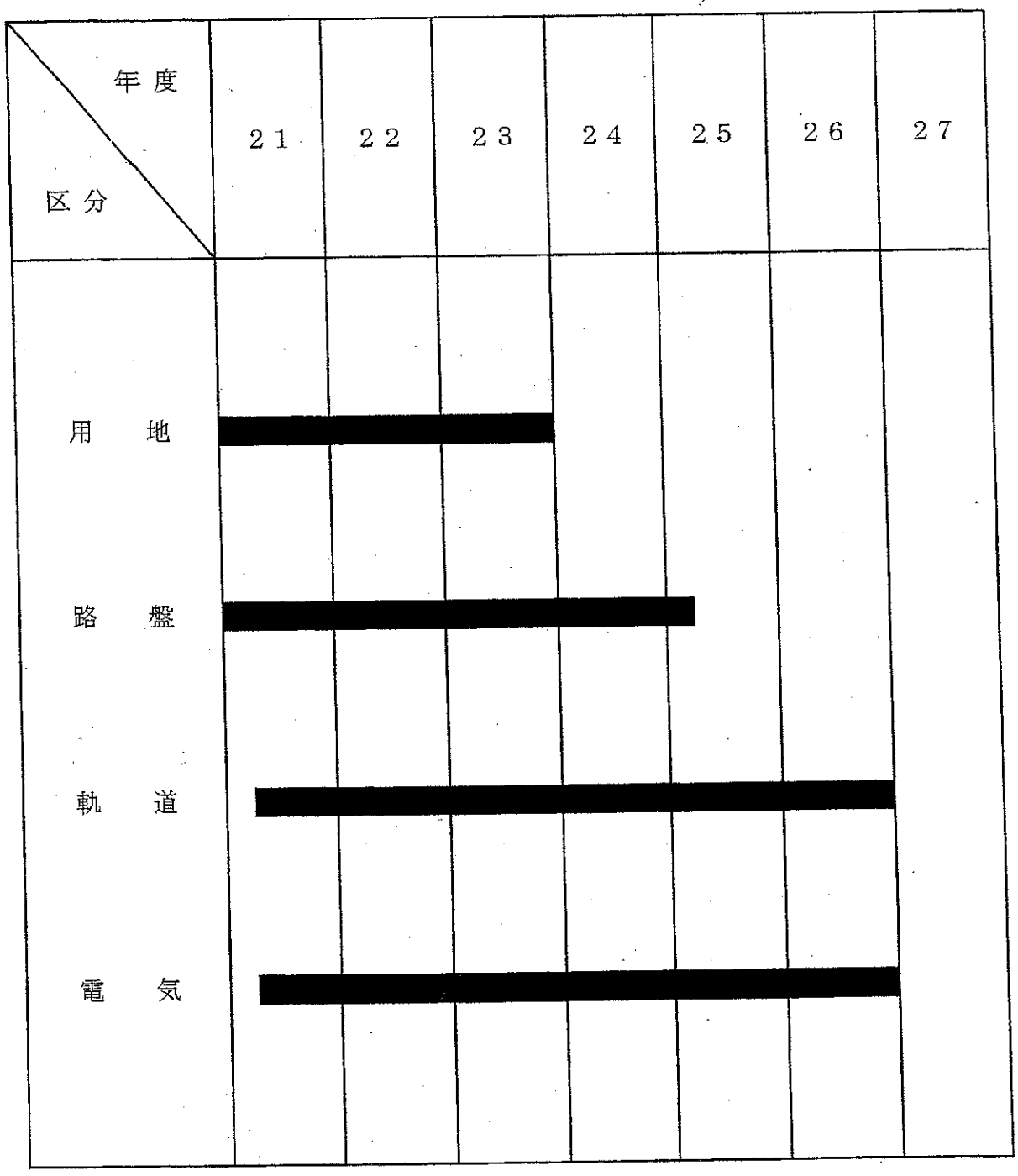
（ホ）その他

耐寒耐雪構造

予　定　運　行　図　表

諸　　元	内　　容
運　行　区　間	長野～金沢
列　車　種　別	速達型及び各停型
到　達　時　間	東京～金沢 速達型で約２時間３０分
列車設定時間帯	６：００～２４：００ （始発）　〈終着〉

建設工事の工程表



甲第２号証

「工事実施計画（その２）認可通知文」

国鉄施第４６号
平成２１年１０月９日

新潟県　交通政策局長　殿

鉄道局施設課長

北陸新幹線長野・上越（仮称）間、上越（仮称）・富山間、富山・金沢間
工事実施計画（その２）について

標記について、平成２１年１０月９日付け国鉄施第４５号で認可したので、通知します。

甲第３号証

「建設費増額に係る会議報告書」

出張（会議）報告書

局　長	副局長	課　長	参　事	課長補佐	政策企画員	班　　員

出張年月日	平成21年1月7日（水）　13:30～14:30
出張者	交通政策課　課長補佐　加藤　政栄 〃　主任　陶山　将人
出張場所	東京都　国土交通省3号館10階　共用会議室B
出張内容	整備新幹線に係る地方自治体説明会 （整備新幹線の既着工区間総工事費に係る増嵩内容について）

【出席者】　国土交通省鉄道局施設課　高橋課長、林補佐、新村係長、七宮係長
鉄道・運輸機構本社新幹線部　秋田担当部長（北陸新幹線担当）ほか
自治体担当者（北海道、青森県、長野県、新潟県、富山県、石川県、福岡県、佐賀県、熊本県、長崎県、福井県）

【概　要】

◎既着工区間の総工事費が4,100億円増嵩となる。増嵩の主な要因は、コスト縮減に努める中で、近年の資材等建設物価の上昇や開業時期の前倒し施工、想定外事項の対策等により生じたものであり、責任が誰にあるというものではない。
◎これまで同様、国と地方の双方で負担する他なく、地方の負担をお願いせざるを得ない。持ち帰って各県で検討いただきたい。
◎各線区ごとに増嵩の中身が異なるため、各県に対し、詳細を鉄道・運輸機構の支社・支局局長クラスに本社課長クラスが同行して説明する（来週後半となる見込み）。
◎11月の与党ＰＴ、12月の政府・与党ＷＧで示されたペーパー（将来の貸付料から既着工区間工事費増嵩分を充当する）については、“足し算引き算”であり、将来の貸付料から充当することを示したものではない。国の負担増となる財源については、新規着工の財源探しとセットである。
◎なお、総工事費の変更に伴う認可については、九州新幹線博多・新八代間は急がなければならないが、新規着工の財源の問題とセットとなるため、今年末までの決着を目指す。

【詳細は次ページ以降へ】

【詳　細】

1　挨拶（国土交通省鉄道局施設課高橋課長）

・昨年 12 月 16 日の政府・与党WGにおいて、既着工線区の増嵩について報告をしたが、自治体から多数問合せをいただいたことから、本日説明会を開催するもの。

・増嵩の主たる要因は、近年の資材等の著しい建設物価上昇、開業時期前倒し施工、想定外事項の対策等であり、責任が誰にあるというものではない。

・一方、コスト縮減の努力もしているが、それを差し引いても 4,100 億円の増である。これはやむを得ない事情から生じたものであり、これまでと同様、国と地方の双方で負担する他ないのではないかと考えている。財政状況は厳しいことは承知しているが、地方のご負担をお願いせざるを得ない。持ち帰って各県で検討いただきたい。

2　出席者紹介

（国土交通省鉄道局施設課、鉄道・運輸機構本社新幹線担当課長の紹介）

3　説明（国土交通省鉄道局施設課林補佐）

・資料１（既着工区間の総工事費）については、８月の与党ＰＴで説明したが資料回収となってしまった。当初はこの時点で自治体に説明するつもりだった。

・その後、精査の上 11 月・12 月のＰＴ、12 月の政府・与党WGにて 4,100 億円増額となることを報告した。

・今後、鉄道・運輸機構から各県に対し詳細説明をする。機構の支社・支局長クラスに今日出席の機構本社課長クラスが同行することを想定しているが、別途詰めていただいてよい。増嵩の中身も各線区で違う。

・資料２（既着工区間（九州(鹿児島)・北陸・北海道・九州(長崎)）増減内訳）について、増額となった分としては、半分は建設物価上昇分であり、物価上昇の推移は資料３を見ていただきたい。残りは設計・施工精査分であり、内訳は急速施工（主に九州で開業を２年前倒しした）、地質不良（トンネル、基礎等の対応）、地元協議（道水路付替の高規格化等）、環境対策（騒音・渇水補償）、耐震補強（基準に則してない箇所、トンネル出口補強等）、雪害対策（主に北陸で落雪式高架橋を民家・道路等への影響から貯雪式へ変更）、運行システム（ＪＲの保守管理システム多機能化に伴うもの、ＪＲ西・九州の相直運転のための改良費）、青函トンネル（排水・発電システムの耐用年数オーバー）、駅設備（バリアフリー、営業線配慮による費用増）等による。ただし、各線区で割合は変わる。一方で、鉄道・運輸機構の努力によるコスト縮減、落札差額分として減額分もあるが。差引で 4,100 億円の増となっている。

・この 4,100 億円を誰が払うかだが、それぞれやむを得ない事情で増えているものであり、これまでのやり方は、平成 16 年九州で増額となったが、今のスキームでお願いしている。地方負担もお願いできればと思っている。機構が各自治体へ、各線区ごとの内訳、既認可分で通知した各県負担額の変更額を説明する。

4　主な質疑応答（質問は各県、回答は施設課林補佐）

（福岡県）地方としても財政が厳しいので、鉄道局の尽力でよりよい解決策を見い出せればよいと思うのでよろしくお願いしたい。

（熊本県）機構から説明が来るのはいつ頃か。

（国交省）アポ取りはすぐにでも行う。今月中旬くらいまでにと考えている。

（北海道）4,100 億円の増額については、どういう過程を踏んで公になるのか。

（国交省）政府・与党WG（にて 4,100 億円増嵩）は公表済みという整理である。ただし、公的な手続きとしては認可の時となる。

（富山県）各県ごとの事業費も認可の際に公にするということか。また、増嵩分の負担はやむを得ず国・地方で負担というのが国交省の考えとのことだが、財源の問題はまだ検討段階であり、位置付けとしては今後ＰＴで議論されうるものなのか。

（国交省）各県ごとの事業費は公にしていないはず。また、財源は確かにまだ完結、決着していない。新規区間も含めて解決していない。

（長野県）北陸の長野・金沢間は 18 年に認可となったが、増嵩分は 18 年の認可以降ということか。また、実際には価格が下がっている資材もあると思うがもう少し詳細は資料をいただけないのか。

（国交省）北陸の長野・金沢間の 18 年認可の数値は 15 年４月価格である。また、この見直しは価格が下がっている資材についても反映している。

（佐賀県）資料１で九州の武雄温泉・諫早間だけが 19 年４月価格だがなぜか。また、将来の物価上昇を年 1.7％、1.0％、0.6％と出しているが、その根拠資料を出していただけないか。

（国交省）九州（長崎ルート）については、20 年の認可の段階で見直しをかけたため、19 年４月価格となっている。根拠については、過去の推移をそのまま当てはめたということである。

（石川県）新規着工分の事業費はいつ頃教えていただけるのか。

（国交省）新規着工区間が決まった時になると思う。

（富山県）長野・金沢間のその２認可の見通しは、金沢以西等の財源の問題とセットなのか。

（国交省）今年は今年なのではないかと思うが…。

（新潟県）11 月、12 月の与党ＰＴ、政府・与党ＷＧにおける資料を見ると、将来の貸付料から既着工区間の増嵩分に充当すると読めるのだが、今日の説明によればそうではなく、国・地方双方が負担するということか。また、そうだとしても失礼な質問だが、国は公共事業関係費をそうは増やせないのではないか。

（国交省）与党ＰＴ、政府・与党ＷＧの資料は、“足し算引き算”をしたものと思ってほしい。将来の貸付料を既着工区間の増嵩分に充当することを示したものではないと認識してほしい。また、財源は新規とセットで探している状態である。

（佐賀県）変更認可のタイミングもその辺に合わせてくるということか。

（国交省）各線区で置かれている状況が違うので、九州の博多・新八代は少し急いでやらなければいけないかもしれない。なお、認可の際には、自治体からも納得してもらった形で行うことになる。

（新潟県）各線区で認可の日がばらばらになるという話だが、いつ頃までに決めたいというものはあるか。

（国交省）新規と同じ議論になるが、今年末までに決着をつけたいと考えているので、それを目指して動いていく。

以　上

整備新幹線に係る地方自治体説明会

日　　時：　平成２１年１月７日（水）１３：３０～

場　　所：　国土交通省　３号館１０階　共用会議室Ｂ

説明事項：　整備新幹線の既着工区間総工事費に係る
　　増嵩内容について

資料１：既着工線区の総工事費

資料２：既着工線区（九州（鹿児島）・北陸・北海道・九州（長崎））
　　の総工事費

資料３：建設物価の推移

資料１

既着工区間の総工事費

（億円）

線区	計画額（平成15年4月価格）	見直し額（建設物価の将来上昇分を含む）	増減	完成予定年度
合計	**35,800**	**39,900**	**＋4,100**	－
北陸　（福井駅部）	80	50	△30	平成20年度末
東北　（八戸～新青森）	4,590	4,590	0	平成22年度末
九州　（博多～新八代）	8,130	8,920	＋790	平成22年度末
北陸　（長野～金沢）	15,700	17,900	＋2,200	平成26年度末
北海道（新青森～新函館）	4,700	5,600	＋900	平成27年度末
九州　（武雄温泉～諫早）	2,600	2,800	＋200	認可(20.3)から概ね10年程度

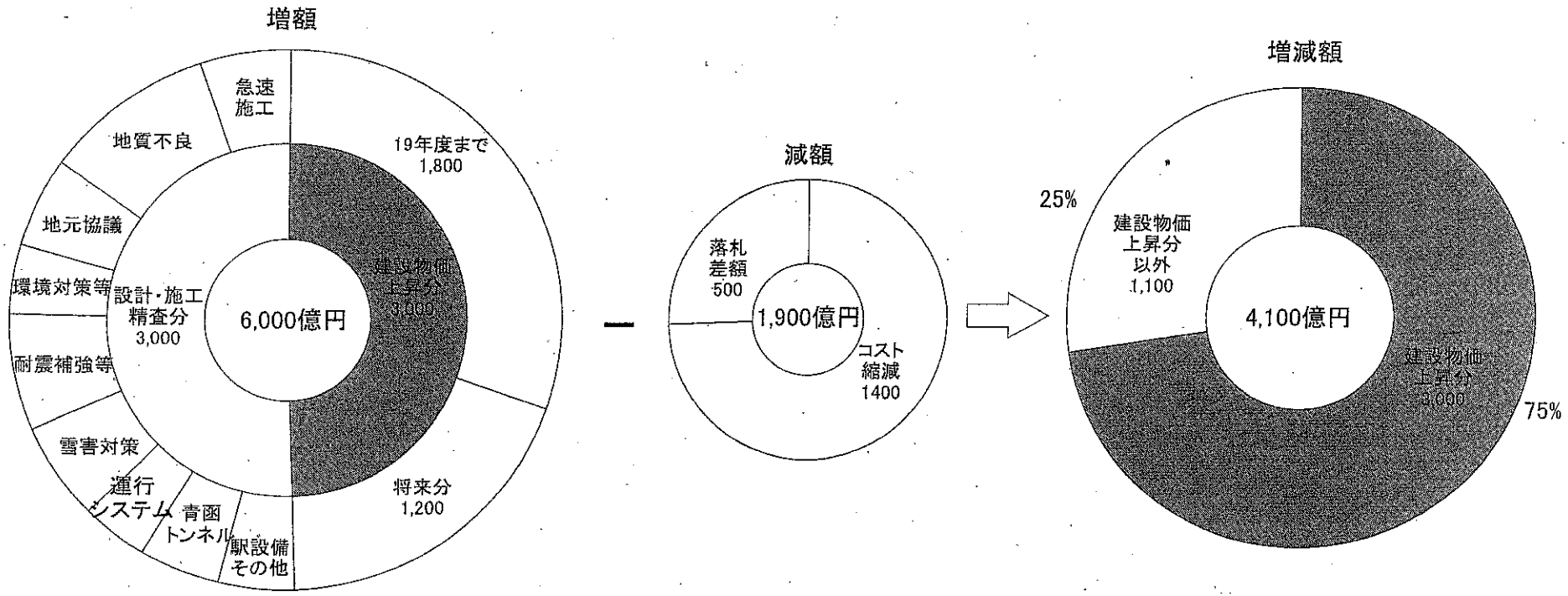
注1）見直し額は１６年申合せ時の計画額（平成15年4月）を現在価格（平成20年4月）で見直すとともに、完成年次までの建設物価の将来上昇分を含め、さらに地質不良等による増嵩見込み及びコスト縮減等を含めた

注2）九州（武雄温泉～諫早）の計画額は平成19年4月価格

注3）端数処理の関係で、合計は必ずしも一致しない

資料２

既着工線区（九州（鹿児島）・北陸・北海道・九州（長崎））増減内訳



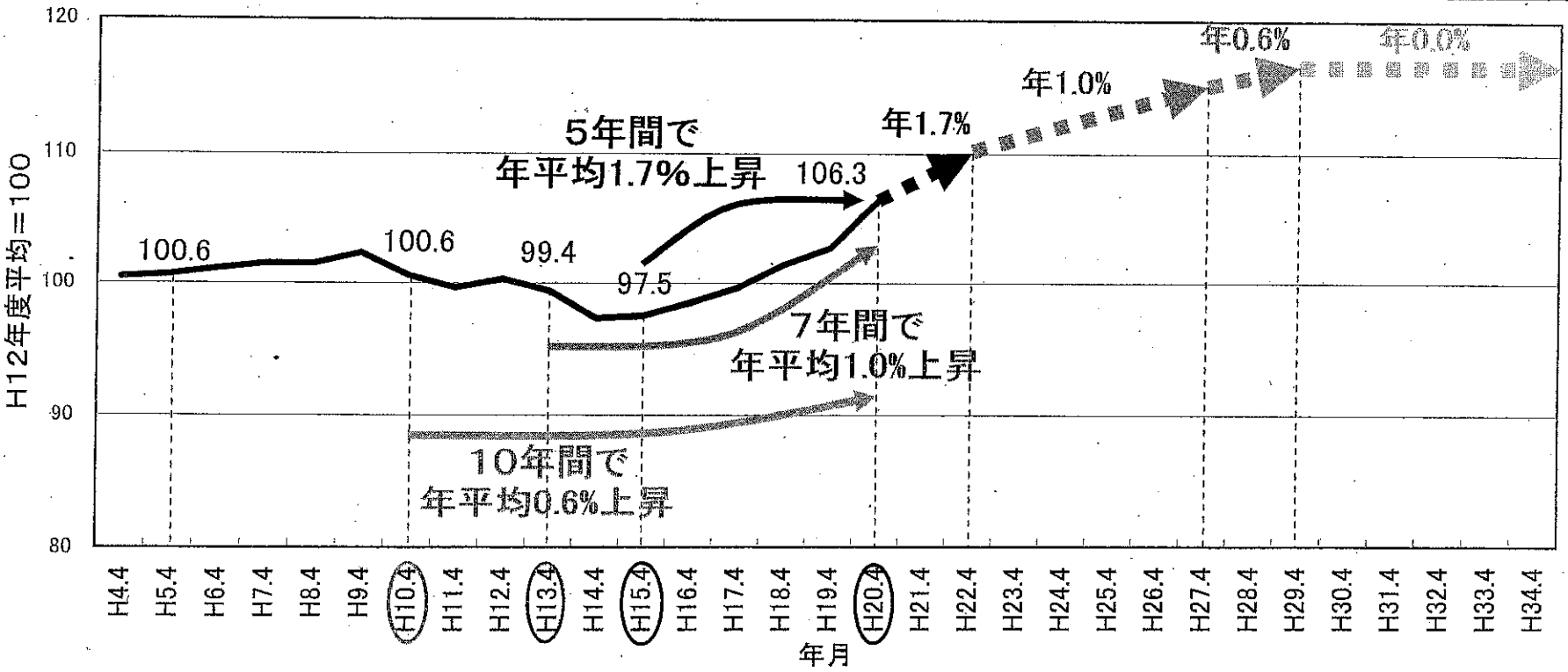
※ 増減には福井駅の縮減分約30億円を含む

資料３

建設物価の推移

ポイント

建設物価は、この5年間（平成15年4月～20年4月）で、9．0%増加（年平均1.7%）
建設物価は、この7年間（平成13年4月～20年4月）で、6．9%増加（年平均1.0%）
建設物価は、この10年間（平成10年4月～20年4月）で、5．7%増加（年平均0.6%）



建設工事費デフレーター（公共事業）
国土交通省総合政策局情報管理部まとめ

出張（会議）報告書　取扱注意

局　長	副局長	課　長	参　事	課長補佐	政策企画員	班　　員

会議年月日	平成21年1月16日（金）　13:00～14:15
出席者	交通政策局長　高橋　総一 交通政策課長　戸松　裕 交通政策課　主任　陶山　将人
会議場所	局長室
会議内容	**北陸新幹線（長野・金沢間）建設工事費増嵩についての説明**

【説明者】　鉄道・運輸機構本社新幹線部　秋田担当部長（北陸新幹線担当）
〃　北陸局　佐藤次長（計画担当）、堀口計画課長
〃　北陸二局　滝谷次長（計画担当）、高久計画課長

【概　要】

（1）　鉄道・運輸機構説明

・ 北陸新幹線（長野・金沢間）の総工事費については、現行の15,700億円から約2,200億円増嵩し、17,900億円となる。新潟県の負担は現行の約1,420億円から約220億円増嵩し、約1,640億円となる。何とかご了解をいただきたい。

【内訳】　※線区全体の内訳のみで県別内訳はなし

①増額（3,150億円）	建設物価上昇分	＋1,450億円
	設計・施工・精査分	＋1,700億円
②減額（　950億円）	コスト縮減	△　750億円
	落札差額	△　200億円
増減額（2,200億円）	①－②	

（2）交通政策局からの回答

・ ちょっとお粗末ではないか。本県は平成5年から長期間工事しており、認可当時の積算は今よりもずっと高かったはず。さらに、一番物価が上がった平成19～20年には事業量が落ちている。なぜこれほど上がるのか理解できない。

・ 後年度には、新幹線負担金の起債の返済だけではなく、並行在来線の維持経費もかかる。これに並行在来線の初期投資分の起債も加われば、負担が二重三重にかかる。負担増は簡単に了解できる話ではない。

・ まずは以下の事項について回答を求める。

① 過去の認可時点での積算、その後の認可における見直し時点での積算の変遷
② 物騰の変遷
③ 鉄道・運輸機構における落札率（年度別）

※ なお、別紙説明資料中、取扱注意との記載のある資料（ほぼすべて）については、外部へ公表しないでほしい旨、1月19日、鉄道・運輸機構から要請あり。

【詳細は次ページ以降へ】

【詳　細】

1　鉄道・運輸機構説明（秋田担当部長）

・昨年 11 月 12 日の与党ＰＴ資料については、多くの問合せをいただいた。北陸新幹線長野・金沢間の内訳について１月７日の省の説明会を受け、本日説明させていただく。

《資料１》ＰＴ提出資料

・昨年のＰＴ資料として公になったものだが、回収となったものである。

・その１分としては、これまでの 8,034 億の事業費に加え、今後 5,000 億程度が必要となる。

・総工事費としては、整備新幹線既着工区間の増嵩 4,100 億のうちの 2,200 億円が北陸新幹線分となる。増額の内訳としては物騰と事柄増で 3,150 億、減額の内訳はコスト縮減等で 950 億である。

《資料２》詳細資料（その２認可を含んだ県別事業費試算値等）

・その２認可は 20 年度末で予定を組んでいたが、増嵩の財源手当てと新規着工の議論で遅れ気味となっている。機構としては早く工事をやりたいので、できるだけ早く認可をいただきたいと考えている。

・新潟県分の事業費は現行では 3,519 億で見積もっていたが、これが 4,050 億程度に増嵩する見込。

《資料３》建設費の推移（増減の内訳；ただし線区全体）

増嵩内訳(建設物価上昇分を除く)　　単位:億円

	金額 ①+②	その1分①	備　考	その2分②	備　考
地質不良	494	494	トンネル強化(本県の高峰T、飯山T含む)、杭基礎見直し	–	—
耐震補強等	328	286	斜面防災(共通費新松ノ木SS対策工)、耐震への対応	42	斜面防災(共通費新松ノ木SSの方式変更等)
雪害対策	348	24	除雪基地増設	324	除雪方式(市街地等における融雪パネル区間の増加)等
その他	565	312	地元協議、環境対策等、運行システム、駅設備、その他	253	運行システム、市街地対策、駅設備等
合計	1,735	1,116		619	

縮減内訳　　単位:億円

	金額 ①+②	その1分①	備　考	その2分②	備　考
工法・工程見直し	169	169	有効活用(付替道路、トンネル発生土)、橋りょうスパン変更等	–	—
設計見直し	153	112	積雪地域高架橋開発、高強度鉄筋、長大橋りょうスパン見直し等	41	駅上屋外装・軌道設計・レール締結箇所等の見直し
落札差額	214	214	予定価格と契約額の差額		
その他	424	239	用地縮減、新資材開発、設計規模見直し、管理費等精査、更なる縮減	185	新資材開発、施設規模見直し、電波障害精査、更なる縮減
合計	960	734		226	

《資料４》増額概要（ポンチ絵付き）

《資料５》減額概要（　　〃　　）

・資料のとおり

《別　紙》概要負担額試算（説明の最後に別途配付）

・新潟県の負担は現行の約 1,420 億円から約 220 億円増嵩し、約 1,640 億円となる。何とかご了解をいただきたい。

2　主な質疑応答

（高橋局長）（その１の残工事分としては）400 億～500 億の隙間があるのか。

（秋田部長）そうである。

（高橋局長）その２分の上昇はいくらになるのか。

（堀口課長）現在はその２分は 700 億の計画である。その２分の上昇は 270 億程度となる。

（高橋局長）なぜ残り 400 億～500 億の認可の現行の枠が５割もアップするのか。これはすごい状況である。なぜこんな時に改訂するのか。

（秋田部長）その２分では雪害対策の割合が大きい。当初安いということで機械式を採用したが、実際にやってみると増えざるを得なくなった。

（高橋局長）なぜそうなってしまったのか。北越急行で十分経験がある方が設計したはずのではないのか。いかがなものか。技術力の機構としてはちょっとお粗末ではないか。私は長野新幹線の時の総額改訂（当初 5,883 億円の認可が、物騰及び計画変更等によりＨ７．３末に 8,424 億円に変更となった）を鉄道局施設課の総括として担当したので、言いたいことは山ほどある。

改訂のチャンスはあったと思うがそこでどう対応したのか。うちは平成５年（糸魚川・魚津間スーパー特急方式）から長い間工事をやっている。H10 の長野・上越（仮称）間の認可、H13 の上越（仮称）・富山間の認可、H18 の長野・金沢間の変更認可でそれぞれの額がある。それぞれの段階で額の見直しがどうなったのか教えてほしい。（長野・金沢間の 15,700 億円はH15．４価格だというが）我々の価格はH15 以前だと思う。

（秋田部長）一回認可で出した数値は変えにくいということもある。水準は認可ごとに変えてはいるとは思うが。

（高橋局長）H10 頃の水準は県では高い。県では当時のデータを持っている。本県の工事は早い時期のはず。その頃からすれば水準は下がっているはず。変遷を教えてほしい。

我々の立場は、早くから工事がスタートしているはずなのに、何でこれだけの率で上がらなきゃならないのかということ。東北新幹線盛岡・八戸、八戸・新青森間、九州新幹線新八代・鹿児島中央間は総工事費が変わっていない。

（秋田部長）東北や九州ではトンネルや住民対策も想定どおりだった。

（高橋局長）それを言うなら、飯山トンネルの試験施工のノウハウはどこへ行ったというのか。

（秋田部長）飯山トンネルはそれなりに大変だった。二回ばかり陥没をしている。

（高橋局長）県が長いだけに、こちらは時系列に分かっている。物騰はすごく短期集中である。一番物騰していたH19～20 年の２年間は本県の負担金は 120 億分しかやっていない。工事費ベースでも 360 億しかない。にもかかわらずなぜ上がるのか理解できない。知事もそう思うであろう。この増嵩をどう分かりやすく説明するのか。昨年は本県も物価スライドを初めて使ったが、どれくらい上がったかを理解している。

（秋田部長）１～２％の増は発注するときに入っている。機構でも昨年からスライドをやっている。

（高橋局長）国が使う総合デフレータの問題もあるような気がする。

（秋田部長）国が説明会で出した資料は、機構の整理とほとんど同じである。

（高橋局長）その資料は見た。本県においては、物騰したのではなくてＨ５からイコールに推移しているはず。だから、H10、H13、H15 等、それぞれの認可時点での数字を教えてほしい。本県は一発で認可されていない。それから、機構は平均落札率はどのくらいか。

（秋田部長）90％くらい。機構では総合入札方式を入れている。

（高橋局長）そこも教えてほしい。年度別で、Ｈ５～の工事で総額にはね返ってくる部分をお願いしたい。

（秋田部長）最近は入札でも不調に終わることも多い。

（高橋局長）それから、落札差額は普通、コスト縮減とは呼ばない。要は人に後ろ指を指されない数

字がどうか。機構の入札は高止まりではないかとの話もある。

（秋田部長）理解できるように準備したい。各県とも財源の話で挨拶に見えるけど、厳しい状況を言って帰っていく。市町村の絡みも入る。また、将来の新幹線貸付料の財源の話もある。

（髙橋局長）率直に、将来の新幹線貸付料を、新幹線の既着工区間の増嵩に充てるのは賛成できない。我々としては並行在来線の措置を求めている。将来の新幹線貸付料については、新幹線整備に行くのか貨物調整金に行くのかということがあるが、本県の場合、貨物調整金の拡充をお願いしているので、新幹線整備に先喰いされるのは望ましくない。知事は整備費よりも並行在来線の財源について求めているので、なし崩しに決まるのかどうか。安易に行けばそこになるのは分かるが。

（秋田部長）財源については難しい。

（髙橋局長）昔、故金丸議員が鉄道局に来たとき、新幹線の整備費用はいくらと聞かれ、だいたい２兆円と答えたところ、何だ、道路特財の２年分かと言われ、改めてそのとおりだと思った。

地方の立場としては、新幹線整備に起債・交付税措置がなされるにしても、並行在来線のランニングコストもかかる。当面出せたとしても、これに並行在来線の初期投資に対する起債が加われば、この後の財政事情の見込がない中では、ダブル・トリプルの負担となる。また、本県は県庁所在地を通っているわけではない。

負担増については、簡単に了解できる話ではない。対外的に説明できる工夫をお願いしたい。それにしても楽な話ではなく、すんなり通るとは思えない。

以　上

甲第４号証

「北陸新幹線建設負担金に関する要望」

独立行政法人
鉄道建設・運輸施設整備支援機構
理事長　石川　裕己　様

北陸新幹線建設負担金に関する

要　望

平成21年２月

新　潟　県

北陸新幹線建設負担金について

北陸新幹線は、高速交通体系の中軸として国土の均衡ある発展に不可欠なものであり、沿線地域の飛躍的な発展を図るうえで極めて大きな効果をもたらすものであります。

今回、建設物価の上昇などを理由として、北陸新幹線の建設費が増嵩するとのことで、それに伴う増嵩分の地方負担を国土交通省から求められているところです。

本県を始めとする地方公共団体は、地方交付税の大幅な削減等により財政状況が著しく悪化しており、限られた予算の中で各種施策に対する県民からの要望に応えるべく工夫をしている中、突然新幹線の負担金が増嵩するのは対応が極めて困難であります。加えて、今後、並行在来線への負担もあることから、容易に県民からの理解が得られるものではありません。

つきましては、次の事項について要請いたします。

1　平成18年に認可済みの本県の建設費が、近年、実勢価格が下がっていると考えられる中で増嵩する理由を、県民から理解いただけるよう説明すること

2　本県の今後の建設費が増嵩する根拠を明確に示すこと

3　北陸新幹線建設費の圧縮について努力すること

平成２１年２月１２日

新潟県知事　泉田　裕彦

甲第５号証

「国土交通大臣への説明資料」

北陸新幹線建設費増嵩に関わる疑問等

平成21年10月

新潟県

北陸新幹線と上越新幹線の建設費比較

大宮～新潟 間 昭和57年11月15日開業
高崎～長野 間 平成 9年10月 1日開業
長野～金沢 間 平成26年末 開業予定

	区間	建設費/1km	対 上越新幹線
上越新幹線	大宮～新潟	44.75億円	—
北陸新幹線	高崎～長野	70.55億円	1.58倍
	長野～金沢	78.51億円	1.75倍

国内企業物価指数
H形鋼価格/労務単価指数

＊平成17年のH形鋼価格、設計労務単価を100として各年の価格、単価を指数化。

＊H形鋼の価格は(財)建設物価調査会のデータ。

＊昭和55年、60年の設計労務単価は(財)建設物価調査会のデータ、それ以降は新潟県設計労務単価。

＊設計労務単価は、主要11職種(特殊作業員、普通作業員軽作業員、とび工、鉄筋工、運転手(特殊)、運転手(一般)型枠工、大工、左官、交通誘導員)の労務単価を合計し、単純平均で算出。

＊平成7年以前の指数は「交通誘導員」を除く主要10職種。

平成17年＝100	総平均	H形鋼価格	設計労務単価 (11職種平均) 新潟県
昭和 55年 1985年	116.0	106.3	66.6
60年 1985年	116.7	86.8	76.7
平成 2年 1990年	110.8	93.6	94.9
7年 1995年	106.6	52.4	154.5
12年 2000年	102.4	43.7	115.8
16年 2004年	98.4	95.5	102.1
17年 2005年	100.0	100.0	100.0
18年 2006年	102.2	96.3	99.3
19年 2007年	104.0	100.0	99.4

北陸新幹線建設負担金増嵩の問題点

長野・金沢間(白山総合車両基地含む)の
一括変更認可(H18.4.28)
総事業費における本県負担額
1，423億円

2年9ヶ月後 →

建設物価上昇等により
本県負担額
220億円増額の要請(H21年1月)

○ 問 題 点

＜建設物価上昇による増嵩＞

・本県土木工事におけるH15～20年の推移は、平均落札率、労働単価とも下落しており、実勢価格の上昇は疑問

・H20年4月以降の物価上昇を推計しているが、最近の落ち着いた物価状況を反映していない

＜事柄増による増嵩＞

・認可額は長野新幹線の施工実績を基本に積算しており、概算額となっているが変更する場合の事前の協議はない

・事前協議等によるチェック機能が働いていない
・事業費の変動リスクが知らされていない

十分な情報開示が必要

北陸新幹線　新潟県内区間工事　工事単価等
～トンネル工事を例に～

番号	工区名	発注年度	延長(m)	予定価格（税抜き）（円）	落札価格（税抜き）（円）	～H20の実績累計（税込み）（円）	執行率	予定価格km単価（円）	落札価格km単価（円）	落札率	1者入札	落札業者
1	飯山T(新井)	H10,12	3,345	5,992,500,000	5,770,000,000	6,204,363,748	102.4%	1,791,479,821	1,724,962,631	96.3%	△	間・鴻池・加賀田・丸山特定JV
2	飯山T(東菅沼)	H11,14	3,800	6,808,800,000	6,690,000,000	9,866,459,203	140.5%	1,791,789,474	1,760,526,316	98.3%	△	西松・東亜・植木・中元特定JV
3	飯山T(木成)	H11,14	3,800	8,384,800,000	8,205,500,000	14,606,151,118	169.5%	2,206,526,316	2,159,342,105	97.9%	△	大成・錢高・第一・松本土建特定JV
4	飯山T(板倉)	H11,13	3,660	6,299,900,000	6,200,000,000	14,600,410,916	224.3%	1,721,284,153	1,693,989,071	98.4%	△	大林・大豊・松村・田中特定JV
5	高田T	H13	2,750	4,280,000,000	4,170,000,000	6,548,105,965	149.6%	1,556,363,636	1,516,363,636	97.4%		大林・三井住友・名工・高舘特定JV
6	松ノ木T(東工区)	H13,18	3,600	5,751,000,000	5,572,000,000	9,614,510,201	164.3%	1,597,500,000	1,547,777,778	96.9%	△	鉄建・東洋・みらい・岡田土建特定JV
7	松ノ木T(西工区)	H13,16	3,167	5,480,000,000	5,325,000,000	8,022,977,923	143.5%	1,730,344,174	1,681,401,958	97.2%	△	西松・五洋・本間・相村特定JV
8	桑取T	H14	1,945	3,744,672,352	3,598,851,833	4,083,436,892	108.1%	1,925,281,415	1,850,309,426	96.1%		鴻池・不動テトラ・岩田地崎・櫛谷特定JV (橋りょう・桁工事　三井住友・大豊・昭和コンクリート特定JV)
9	峰山T(東工区)	H13,16	3,403	5,967,000,000	5,830,000,000	9,542,146,343	155.9%	1,753,452,836	1,713,194,240	97.7%	△	奥村・青木あすなろ・真柄・牛木特定JV
10	峰山T(西工区)	H13,15	3,815	6,236,458,000	6,093,000,000	9,933,879,906	155.3%	1,634,720,315	1,597,116,645	97.7%	△	清水・竹中土木・三菱・笠原特定JV
11	新木浦T	H15	2,781	4,455,300,000	4,300,000,000	6,984,870,286	154.7%	1,602,049,622	1,546,206,401	96.5%		前田・あおみ・大和小田急・丸運特定JV
12	高峰T(東工区)	H13	1,971	3,670,000,000	3,580,000,000	6,386,957,341	169.9%	1,861,998,985	1,816,336,885	97.5%		飛島・福田・坂田・谷村特定JV
13	高峰T(西工区)	H13,17,19	3,538	6,910,450,000	6,704,000,000	8,082,598,385	114.8%	1,953,208,027	1,894,855,851	97.0%	△	熊谷・勝村・森・後藤特定JV (一部橋りょう等工事　熊谷・本間・後藤特定JV)
14	名引T	H11,13	874	1,752,000,000	1,727,000,000	2,775,934,235	153.1%	2,004,576,659	1,975,972,540	98.6%		竹中土木・名工・後藤特定JV (桁工事　(株)日本ピーエス)
15	上野T	H12	237	340,000,000	335,000,000	1,015,526,889	288.7%	1,434,599,156	1,413,502,110	98.5%		竹中土木・名工・後藤特定JV
16	青海T	H7,9,10,12	4,300	7,260,000,000	7,216,000,000	10,096,546,262	133.3%	1,688,372,093	1,678,139,535	99.4%	△	佐藤・錢高・植木特定JV
17	新親不知T東工区	H8,10,17	4,242	6,512,650,000	6,440,000,000	16,738,205,401	247.5%	1,535,278,171	1,518,151,815	98.9%	△	大成・若築・矢作特定JV
18	新親不知T西工区	H5,7,9,11	5,259	9,318,770,000	9,222,000,000	11,741,920,041	121.3%	1,771,966,153	1,753,565,317	99.0%	△	間・東急・福田特定JV (一部橋りょう　(株)IHI)
計・平均			56,487	99,164,300,352	96,978,351,833	156,845,001,055	154.0%	1,755,524,286	1,716,826,028	97.8%	12区	

※同一工区で複数年にわたり分割発注されている例が多く、2回目以降は1者入札(随契？)となっている。

※執行率とは、当初の落札価格×消費税1.05に対する、～H20までの実績の累計額の比。

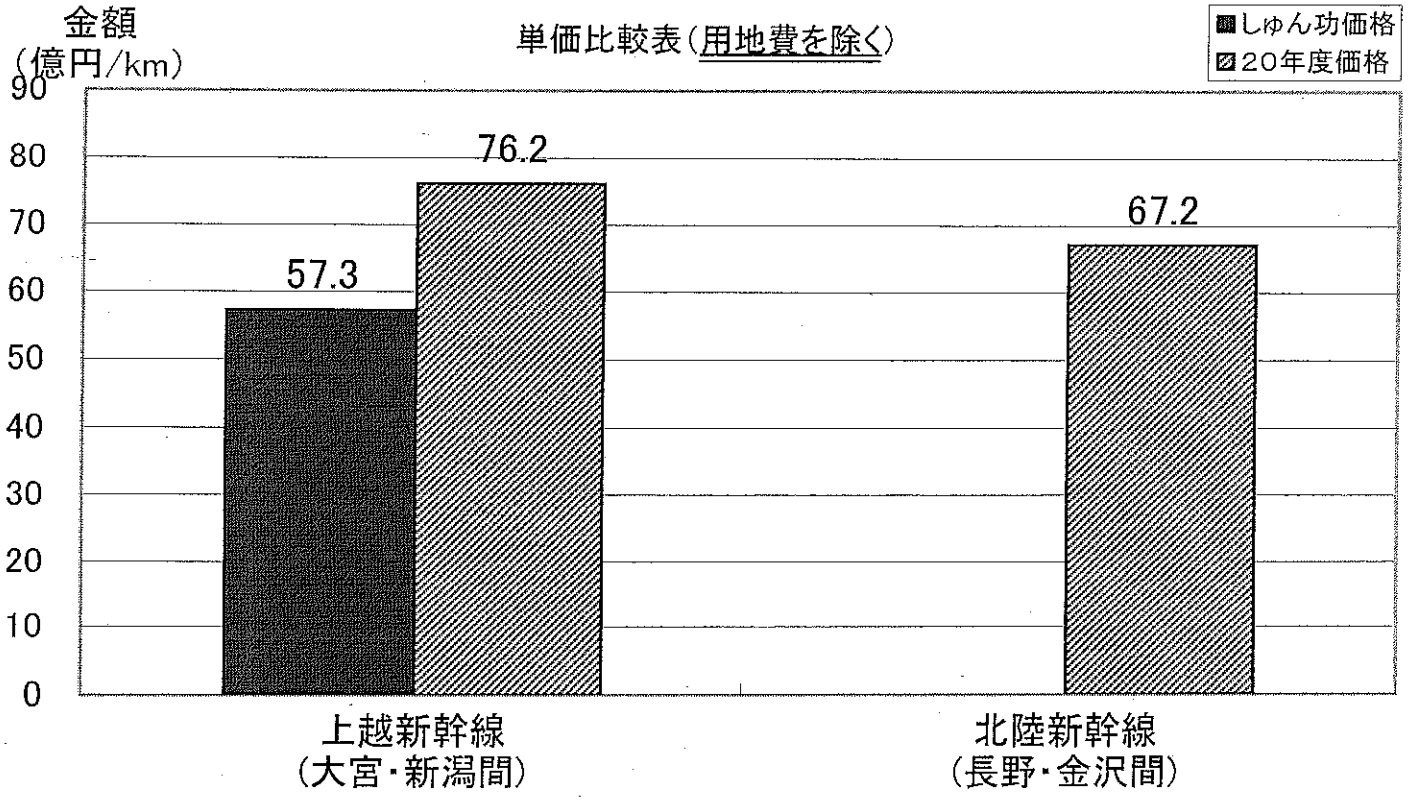
<鉄道・運輸機構からの説明資料> 新幹線の建設費比較(H20年度価格)

上越新幹線(大宮・新潟間)
S58年価格
57.3億円/km

↓

H20年価格
76.2億円/km

北陸新幹線(長野・金沢間)
H20年価格
67.2億円/km



北陸新幹線　東京・上越(直江津)間の所要時間と課題

東京―直江津間における北陸新幹線開業前と開業後の所要時間等の比較　（県の試算）

	運行本数	所要時間	料金(片道)
【現　行】 上越新幹線・ほくほく線利用ケース(現行) (越後湯沢乗り換え)	とき・はくたか 13往復 (直江津駅　特急はくたか停車数)	(平均) 2時間15分	9，190円
【開業後　想定】 北陸新幹線・在来線等利用ケース(想定) (上越(仮称)駅乗り換え)	<運行パターン> 各駅タイプ ? (上越(仮称)駅停車数)	2時間45分 ～3時間00分＊	9，250円 ～14，020円＊
	速達タイプ ? (上越(仮称)駅停車数)	2時間02分 ～2時間17分＊	9，250円 ～14，020円＊

＊　脇野田―直江津間を鉄道を利用した場合とタクシー利用の場合の所要時間及び料金

課　題

○　各駅タイプの列車が停車するだけでは、現行より時間がかかり利便性が低下
○　金沢主体の利用者を想定した場合、停車駅が間引かれる懸念
○　利便性を維持するためには、速達タイプを含めて上越(仮称)駅に停車させる必要がある

並行在来線の収支見込

開業後30年間の公共負担額は約386億円

＊イニシャルコスト及びランニングコストを含む

※試算の主な前提条件

○運賃　　・現行の1.6倍

○サービス水準　・信越本線列車キロを現行の1.3倍、北陸本線は現状維持
　　・新駅を信越本線は３駅、北陸本線は２駅設置
　　・貨物や寝台特急は現行利用並を想定

○運行体制　　・類似する第3セクター並みの人件費、要員数

＜参考＞
新潟県内並行在来線（約100km）の状況
信越本線（直江津～長野県境間　38．1km）
北陸本線（直江津～富山県境間　60．6km）

新潟県知事

泉　田　裕　彦　様

「信越本線－北陸本線」高速列車の

運行継続、拡充の推進について（要望）

平成21年9月3日

社団法人新潟県商工会議所連合会

会頭　敦　井　榮　一

2014年に上越～糸魚川～富山～金沢間の北陸新幹線が開業されますと、同区間の北陸本線及び直江津以南の信越本線は並行在来線となり、ＪＲの運行体系の見直し等により、「特急北越」等の高速列車の運行が無くなるのではないかと懸念しております。

さらに、「特急北越」等が廃止されますと、長岡～柏崎～直江津～糸魚川区間が高速鉄道網から取り残されることとなり、利便性の著しい低下により交流が減少し、実質的に県土が分断されて上越と中越・下越との一体感が失われることとなり、ひいては新潟県全体の活力低下を招く等様々な悪影響が発生するのではないかと強く憂慮しております。

つきましては、貴殿のマニフェスト「セカンドステージ創・新潟宣言」に「信越本線のミニ新幹線化を含む、一般鉄道高速化等を行うとともに在来線の経営強化について引き続き検討します」との記載がございますが、それらの早期実現に向けて、右事項についてすみやかにご対応下さいますようよろしくお願い申し上げます。

1．北陸新幹線金沢延伸開業後の信越本線－北陸本線の高速列車の維持・拡充について

北陸新幹線開業後も「特急北越」や「快速くびき野」等の高速列車の運行を維持することは新潟県全体の一体感を維持していくためには必要不可欠であることから、これらの維持について関係機関等に対する強い働きかけや県としての必要な対応をお願いいたします。

また、例えば大阪－富山間を運行している「特急サンダーバード」の新潟への延伸等信越本線－北陸本線の高速列車の拡充に向けた活動の展開もお願いいたします。

2．日本海縦貫高速鉄道交通体系の構築に向けた「ミニ新幹線、フリーゲージトレイン等」の導入について

新潟県の拠点性の強化や県土の均衡ある発展を促進させるためには、東北から新潟・北陸・近畿に至る日本海縦貫高速鉄道交通体系の構築も望まれ、その実現には上越新幹線と北陸新幹線とをミニ新幹線やフリーゲージトレイン等で結び、直通運行を図ることも必要ではないかと考えられますことから、その実現に向けて調査・研究組織を設置し(既存組織の活用も含む)、具体的検討を進めていただきますようお願いいたします。

3．「上越新幹線直行特急早期実現期成同盟会」の拡充による官民一体となった推進運動の展開について

現在同同盟会の構成範囲は当該信越本線の沿線地域となっていますが、その実現に向けて、活動をより一層広い範囲として全県的な運動として拡げていく必要があることから、会員の構成を拡大する等組織改編を図り官民一体となった推進運動を展開していただきますようお願いいたします。

以上

平成21年６月18日

国土交通大臣

金子一義　様

北陸新幹線貸付料の地方還元及び
新潟県内駅への全列車停車について

要　請　書

新潟県知事　泉田　裕彦
上越市長　木浦　正幸
糸魚川市長　米田　徹
妙高市長　入村　明

北陸新幹線貸付料の地方還元及び新潟県内駅への全列車停車について

北陸新幹線建設負担金については、全国新幹線鉄道整備法施行令第８条に基づき、３分の１が地方負担、３分の２が国の負担となっており、本県では、総額約1,400億円の負担が見込まれております。

さらに、新幹線開通に伴い、県内の信越本線（直江津・妙高高原間）及び北陸本線（直江津・市振間）については、いわゆる並行在来線として経営していく必要がありますが、今後、30年間で約386億円の公的負担が見込まれ、これについては、今のところ国の支援策が用意されていません。

一方、その成果である新幹線の施設から生じる新幹線貸付料は、現在、国で全て使途が決められる仕組みとなっておりますが、本来、貸付料については、建設費の負担割合に応じて、国と地方に還元されるべきであります。

停車駅や運行本数などの運行計画については、今後検討されるとのことでありますが、営業上の利益のみが優先されれば、本県内の上越（仮称）駅及び糸魚川駅を通過する列車が生じ、負担と受益が見合わなくなる事態が生ずるのではないかと危惧するところです。

また、新幹線については、より高い安全性が要求されますことから、安全確保の面からもＪＲ東日本、ＪＲ西日本の境界に位置する上越（仮称）駅で、乗務員の交替のため停車がなされるべきと考えます。

以上のことから、次の事項について要請いたします。

○　ＪＲが支払う新幹線貸付料については、地方負担に見合った配分が図られるよう、制度を構築すること

○　各県の負担に応じた利用機会を保証するとともに、安全確保の観点からも、ＪＲ東日本、ＪＲ西日本の境界に位置する上越（仮称）駅に全列車を停車させること

また、糸魚川駅に可能な限り多くの列車を停車させること

富山県知事政策局長　廣光　俊昭　様

北陸新幹線沿線各県における協調した国への働きかけについて

この度、国土交通省が行っている北陸新幹線工事実施計画（その２）の意見照会は、８月１１日の当県泉田知事との電話会談の中で、石井知事も御指摘のとおり、各県と国土交通省との間の問題として、基本的にはその中で整理すべきものであり、各県同士の間で協議するものではないと認識しております。

しかしながら、手続きを円滑に進めるためには、本県の立場にも配慮していただき、国土交通省に働きかけを行うべきと考えます。

つきましては、本県では、先に別紙のとおりその２認可に関する考え方を公表しているところでありますので、北陸新幹線建設促進同盟会の会長である富山県知事におかれては、国土交通省に対して申し入れを行われるよう求めます。

なお、建設費を負担する各県に１つずつ全列車停車の駅を設置すべきこと、及び、負担割合に応じた貸付料の還元について、協調できないとする場合は、その理由が明示されることが必要と考えます。

平成２１年９月１５日

新潟県交通政策局長　坂井　康一

別　紙

北陸新幹線その２認可にあたって

１　背景

本県において、国の補正予算に対応する予算措置を行ったのは，あくまでも現下の厳しい経済事情にかんがみ、景気対策を実施することについて国策に協力するためである。

しかしながら、本年１月に突然求められた新幹線建設費の増嵩について、未だ、当県から求めている情報開示が十分に進んでいない状況となっている。県民に対して十分な説明ができないまま、（その２認可を行って）次の工事に進むことは適切でないと考えている。

加えて、北陸新幹線建設に伴う多くの問題が本県で発生することが予想されている。公共事業は、公共インフラを建設することが目的ではなく、これを活用して県民の暮らしを、ひいては、日本国民の生活環境をどのように改善するかという点が、政策実施に当たって判断される必要がある。首都圏との往来時間がどのようになるのか、並行する在来線の運行がどのようになって日々の暮らしがどのように改善されるか等、諸課題を速やか且つ具体的に検討し、対応を行う必要がある。

２　今後について

本来、各県の利害が錯綜するような事業こそ、国家プロジェクトとして実施すべきであり、直轄負担金制度の一部として、新幹線負担金制度は廃止するよう５県で一致して国に求める必要がある。廃止されるまでは、この負担金が地方にメリットがあることを根拠に課せられている以上、納税者である本県県民が実質的に受益を享受できるよう、下記事項について、沿線５県で足並みをそろえて国に対応を求め、回答を得る必要がある。

記

・新幹線貸付料について、建設費の地方負担に見合う１／３を地方に配分すること
・整備新幹線の負担を求められている以上、負担に見合った受益が得られるよう、上越（仮称）駅に全列車停車を行い、糸魚川駅での利便性が現在より向上するダイヤとすること
・並行在来線問題（広義で、北越急行の経営問題も含む）や新潟～金沢間の優等列車の運行に必要な財源措置（起債、交付税措置を含む）等を、国として行うこと
・建設費の増嵩問題について、自治体からの情報開示要求に機構が誠実に対応するように、国が指導するか、国自身が情報開示を行うこと

※　その他情報開示等

・大宮－東京間で新幹線通行容量の限界があることから、上越新幹線を含む既存新幹線の大宮発着が囁かれている。東北新幹線青森開業及び北陸新幹線金沢開業後の想定時刻表の試案を示すこと
・資金負担者の実質的な受益を継続的に担保すること

平成21年１０月８日

国土交通大臣
前原誠司　様

新幹線整備などの新たな枠組みの
創設について

要　請　書

新潟県知事　泉田　裕彦

新幹線整備などの新たな枠組みの創設について

新幹線整備については、東海道新幹線など先行するものは国家プロジェクトとして進められてきましたが、途中から地方にメリットがあるという理由で制度変更が行われ、地方負担が求められるようになりました。また、旧政府・与党申合せにより、新幹線貸付料を主として新規着工区間の財源とするため、国がすべて使途を決めることになっており、利害関係の異なる各県の間で対立を招いております。

本県においては、総額約1,400億円の地方負担に加え、新幹線開業後の並行在来線の経営に、30年間で約386億円の公的負担が見込まれておりますが、負担に見合った受益（貸付料の1/3の地方還元や県内駅への全列車停車等）が担保されておりません。

さらには、公共事業は、公共インフラを建設することが目的ではなく、これを活用して県民の暮らしを、ひいては、日本国民の生活環境をどのように改善するかという観点が重要であります。首都圏との往来時間がどのようになるのか、並行する在来線の運行がどのようになって日々の暮らしがどのように改善されるか等、諸課題を速やか且つ具体的に検討し、対応を行う必要があると考えます。

以上のことから、次の事項について要請いたします。

○　各県の利害が錯綜する新幹線整備は、国家プロジェクトとして実施し、新幹線負担金制度は廃止すること

○　負担金を課すのであれば、それに見合った受益を確保できるよう旧政府・与党申合せの枠組みの見直しを行うこと

○　地域の足としての公共交通を維持確保できる仕組みを構築すること

甲第６号証

「前原大臣会見要旨」

大臣会見

前原大臣会見要旨

2009年10月9日（金）11:00 ～ 11:35
国土交通省 会見室
前原 誠司 大臣

閣議・閣僚懇

まず、私の方から幾つかお話をさせていただきたいと思います。まず、防災担当大臣として皆様方にご報告をさせていただきます。昨日2年ぶりに上陸した台風18号によりまして、死者3名、負傷者118名のほか、住宅等の損壊や浸水などの被害が発生いたしました。今回の災害により亡くなられた方々のご冥福を心よりお祈り申し上げたいと思います。またご遺族にもお悔やみ申し上げたいと思います。また、被災をされた方々にも心からお見舞いを申し上げたいと思います。政府といたしましては、関係省庁一体となって地元自治体と連携をして、被害情報の迅速な把握に努めて、被災地の復旧等に適切に取り組んで参りたいと思っております。まだ、北海道を抜けて北海道では暴雨の地域がございますので、まだ抜けきったわけではないということで緊張感を持って取り組んでいきたいと思います。次に閣議の前に4閣僚懇談会がございました。これは米軍再編に関わる4閣僚懇談会でございますけれども、主に鳩山総理のご発言については三党合意のラインに沿ったものであると、こういう確認をし、そしてまた私が沖縄を訪問したり、昨日も仲井眞知事とお会いをしたことについての報告を行ったり、意見交換を行ったということでございます。次に閣議のご報告をいたします。2つありまして、1つは昨日地方分権改革委員会の第3次勧告が丹羽委員長から鳩山総理に提出がされました。これを進めていくために、各省庁に関係する事柄について整理をしてもらいたいということでございましたので、国土交通省としても政務3役で相談しながら、この3次勧告に沿った形でのあり方というものを整理していきたいと思います。次に、地方主権についての発言が総務大臣よりありまして、主に大きなポイントというのは、国庫補助負担金事業、直轄事業の見直しと、我が省に関わるテーマというのは沢山ございます。そういう意味で、我々といたしましては概算要求もありますので、総務大臣と財務大臣と相談をしながら、その方針に則った形で順次になると思いますけれども、全て直轄負担金をやめるということは技術的になかなか難しいと思いますので、財務大臣、総務大臣とご相談をしながら、順次、国庫補助負担金の見直しについて行っていきたいと思います。ちなみに、この概算要求の段階では15日に提出しなければいけませんので、どうするのかということについては、まだ財務省や総務省とは話し合いがまとまっておりませんけれども、提出期限が15日なものですから、一応仮置きという形で、直轄負担金の維持管理費の廃止というものを前提とした概算要求を出させていただく。この概算要求は決定ではありません。財務省と総務省とお話をしながら、どういう予算編成になっていくかということについては、まだ決めておりませんけれども、15日までには出さなければいけないものですから、我々の試算の前提としては維持管理費の直轄負担金の廃止ということで、概算要求を出させていただこうと考えております。また、それを閣議で発言し了解をいただきました。次にダム事業の見直しについてでございます。既に143のダム事業の見直しということを皆様方にもお話をしている訳でございます。全体像としては、平成22年度の予算編成がある程度固まった段階で、どういう割り振りをしていくのかということについては決めていくことになろうかと思いますが、基本的な考えといたしまして、直轄事業と水資源機構事業では、平成21年度内に用地買収や本体工事などの各段階には新たに入らないことといたします。また、補助事業における平成21年度の事業の進め方につきましては、基本的には各都道府県、各道府県知事のご判断を尊重いたします

が、我々ダムの事業の見直しの中で知事とご相談をする場合も出てくるかもしれないということでございます。次に福知山線脱線事故調査報告書についてでございます。今回の航空・鉄道事故調査委員会の元委員の情報漏洩等の問題によりまして、福知山線脱線事故調査報告書に対する国民の信頼が著しく損なわれている訳であります。このため、運輸安全委員会におきまして、今回のJR西日本からの働きかけや資料の未提出による報告書の影響に加え、報告書全般の信頼性を徹底的に検証するとともに、この検証結果を踏まえて必要な措置を講ずることといたしました。つまりは、検証のチームを作って、徹底的にこの報告書が本当に信頼のあるものなのかどうなのか、或いは問題があるとしたらどの点なのか、ということを検証していただくチームを作らせて頂こうと思います。この検証に当たりましては、具体的な検証の方法、テーマ等についてはご遺族、被害者の方や外部の有識者の指導をいただくこととしております。ですから、このチームには出来ればこちらからお願いをしてお引き受けいただければ、嫌なことを本当にお願いすることになって誠に申し訳ないという想いでいっぱいでございますが、ご遺族の方や被害者の方々にもお引き受けしていただける方には入っていただいて、この検証を一緒にしていただきたいとこのように考えているところでございます。この検証を通じて運輸安全委員会の事故調査について信頼回復が得られるように万全の努力をしていきたいと考えております。次に北陸新幹線工事実施計画変更認可についてでございます。北陸新幹線、長野－白山総合車両基地間の工事実施計画変更の認可にあたりまして、全国新幹線鉄道整備法第9条第4項の規定に基づき、本年8月4日付で、北陸新幹線の当該区間の沿線各県である長野、新潟、富山、石川県の知事に意見聴取をさせて頂いて参りました。これに対しまして8月14日には長野、富山及び石川の3県の知事からは異存無しという回答を頂いておりますが、新潟県知事からは意見聴取から2ヶ月を経過しても未だにお返事を頂いておりません。こうした事態を受けまして昨日私は4知事とお会いさせて頂きました。新潟県知事からはコストが高いのではないかとか、或いは上越駅だけ通過を前提とした工事になっているとか様々なご指摘を頂きました。コストの高さとか、特に今までの工事の落札率が極めて高いとか、或いは1社入札が多かったとかそういったことについては私も同じ気持ちだと。今後の工事については落札率をしっかりとチェックして徹底的な競争入札で複数の応札を求めていくことはお約束をしました。これは新潟県の泉田知事と私は全く同じ思いでありました。ただ全てのご要望についてもこれからしっかりと精査をしていきたいと思いますし、出来るだけ誠実にお答えをしたいと思っておりますけれども、行政手続きの遅延によって平成26年度末までの開業を遅らせてはならないということから、これを回避するために本日付けで認可を行うことといたします。なお新潟県知事からは回答は頂いておりませんけれども、引き続きご理解をいただくよう努めて参りたいと思っております。また法律に関しては意見を聞くということが法律事項でございまして、了解を得るということが法律事項ではないということも合わせて皆様方にはお伝えをしたいと思います。なお、平成21年度補正予算については、今日午後政務2役から具体的な方向性が示されることになります。最終的に我が省の凍結額におきましては、9169億円あまりということになる訳でございますけれども、整備新幹線につきましての733億円あまりについては凍結の対象にはしておりません。次に北方領土の視察についてでございますが、北方領土視察の日程が固まりましたので申し上げておきます。10月16日の午後から17日の土曜日にかけて根室管内を訪問させて頂きまして関係者からお話を伺うことにしております。詳細な日程につきましては確定次第お知らせをさせて頂きたいと思います。私から最後でございますが、国土交通省政務三役政策審議室の設置についてということでございます。今、政務三役で政策の意思決定をやっておりますけれども、これを省内にも反映させるために3名の常勤の官僚、そして5人の併任を今日辞令を発令致しまして合計8名に政策審議室に入って頂きまして政務三役とこの8人を中心に国土交通省の政策立案を行っていくということにしたいと考えております。詳細についてはまた資料をお配りさせて頂きたいと思います。私からは以上です。

質疑応答

(問)直轄負担金の問題ですが、維持管理費ですね、仮置きということなんですけど、概算を組む上では仮にもう取らないと、維持管理費について地方から負担を求めないと。その代わりに、穴が空く訳ですけれども、代替財源をどうするのかとか、或いは新規整備の分を削るのかどうか、その辺どのようにされているのでしょうか。
(答)先程、財務大臣と総務大臣と相談をしてということを申し上げたのは、正にそこにありまして、直轄負担金を無くすというのは民主党の方針でありますので、しっかりと国土交通大臣としても行っていきたいと思いますけれども、その代替財源なるものが無ければ、国土交通省の事業費だけが減るということになりますので、そこについては財務省と総務省と相談をしながら、そのことについて財源が国土交通省の不足にならないように、その点はしっ

かりと制度設計を連携しながら進めていきたいと考えております。

(問)維持管理費が無くなる分は、どこかから持ってくるという方向だということですか。新規整備の分を削ってそれを維持管理に当てるという方法は取らないということですか。
(答)これは内閣全体の話として取り組まなければなりません。つまりは、直轄負担金の負担が無くなるということは、当該道府県についてですね、その分お金がいらなくなるということでありますし、そうなった時に例えば交付税とかどうするのかというようなことで、何処でお金が余って何処でお金が不足をするということが当然ながら生まれてくる訳ですね。その点を事業費等も含めて適切に対応するために、この直轄負担金を廃止するのに直接関連する役所は国土交通省と農林水産省なんですね。ですから、こういったところが財務省、総務省と相談をしながら、あとは何年かけて全廃をしていくかという制度設計の問題もありますので、そのことも含めて相談をしていきたいと考えております。

(問)もう一点ダムの見直しの関係ですが、地方へはもう伝達をされたんでしょうか、これからでしょうか。
(答)これからするということになります。先程申し上げたように、ダム143の内56が直轄或いは水資源機構のダム87が地方が主管をするダムであります。直轄或いは水資源機構の分については国土交通大臣の判断によりということが可能でありますけれども、この間路木ダムのご質問をどなたかから頂きましたけれども、例えば熊本県が行われるものについて我々が補助を出すということでありますが、それについて基本的に我々がノーとかイエスということを直接的に申し上げる立場にはありません。ただ補助を出すかどうかというのは我々の判断になりますので、基本的には補助事業、地方自治体が行なう事業については知事のご判断を尊重したいと思っておりますけれども、ただ補助を出すか出さないかというところについては相談させて頂く機会も出てくるのではないかと思います。

(問)地方には今ご発表の方針は今日お伝えになるということですか。
(答)伝えます。

(問)今日中に。
(答)はい。

(問)今度の関西行きについて、12日のアジア太平洋航空局長会議がありますが、それに先だって大臣が橋下知事と面会なさると予定が発表されましたが、ここでどういうお話をなさるのか、お会いになるのは始めてだと思いますが関空会社の経営支援等についてもお話をされる用意があるのかお伺いします。
(答)先方から面会の要求がありまして、お会いをさせて頂くということにいたしました。残念ながら、国際会議にもできれば知事に出て頂きたかったのですが、国際会議には出られなくて、会談だけはお越しになるということでありまして恐らく30分程お話をさせて頂くことになると思います。お話をされたい思いを伝えに来られると思いますので、真摯に橋下大阪府知事のお話を聞かせて頂きたいと思っています。具体的な内容については承知をしておりません。

(問)大臣から何か提案というか、お伝えになるという事柄は無いのでしょうか。
(答)こちらからお願いした会談ではありませんので、どういうお話をされるのかなということをお聞きして、伺わせて頂いたことについては真摯に議論させて頂きたいと思っています。

(問)国会答弁の問題で、内閣法制局長官とか政府参考人を呼ぶことを禁ずるべきだという議論が出ていますが、このことについてどう思われるのかということと、出席について必要か、大臣でそれで対応出来るのかということについてお聞かせください。
(答)このことについては政府と与党の間でご相談を頂いて決まったことについては鳩山内閣の閣僚として従うという方針で臨みたいと考えています。

(問)直轄負担金の関係ですが、政府として何年かのうちに全廃するという方針は変わらないということでよろしい

ですか。
(答)そうです。ですからそのタイムスケジュールをどうしていくのか、その年毎にどういったものを段階を踏んでいくのか、そういった制度設計については財務大臣と総務大臣でお話し合いをされると、その時には国土交通省と農林水産省にはご相談があると思いますので、しっかりと相談をさせて頂きながら段階的に廃止していくということになろうかと思います。

(問)今年度、作業上の仮定として維持管理費はなくすということですが。
(答)これはまだ決まった訳ではないですよ。概算を出すにあたってそういう前提で概算で出させて頂くということで決まった訳ではありません。

(問)ただ、後になってやはり維持管理費は地方から頂きます、ということになる可能性も残っていると。
(答)それはありますね。正直申し上げて。制度設計はこれからですので、一応我々の仮置きとして、ですから来年は私の思いとしても何らかの一歩は踏み出さなければいけないと思っていますので、まずは維持管理費かなと思っております。全国知事会からも一挙にやってくれという要請は来ておりません。全国知事会もステップバイステップでやって欲しいということですので、一応、国土交通省、私の判断として維持管理費の廃止というものを仮置きした概算要求を出させて頂くということで、これが予算編成の中で見直すということになる可能性はございます。

(問)福知山線の検証チームについてですが、これは遺族、負傷者からの申し入れがあったから作られたのでしょうか。それとも大臣のお考えでこのように決められたのでしょうか。
(答)結論から申し上げれば、この検証チームについて相談があった時に、こういった被害者の方々、ご遺族の方々をサポートするNPOの代表の方のメンバーの名前はありましたが、直接ご遺族或いは被害者の方々に入って頂くという案はありませんでした。私の思いとしては一番苦しんでおられる方々またJR西日本に裏切られたと思っておられる皆さん方に直接出来ればこの検証チームに入って頂いて、ご自身がどの点を不審に思っておられるのか、信頼をおけないと考えておられるのか、そういったところを是非能動的に自らの視点で検証して頂きたいという思いで事務方に指示を致しました。ただ、まだまだ心の傷も癒えるような状況ではないと思いますし、また私自身もそういうことをお願いすることが果たしていいのかどうかということも逡巡をしたのもございます。しかしながら国民から見ても特に被害に遭われた方々、ご遺族の方々から見てこの報告書というものの信憑性を担保する上で一番良い方法というのは、被害者やご遺族の方々に入って頂くことではないかということで指示をしたところです。ただ、具体的に本当に入って頂けるかどうかということについてはこれからご相談をさせて頂きたいと考えています。

(問)関連してですが、検証チームがスタートする時期はどの位を考えていますか。もう1点ですが、今日負傷者の方々が運輸安全委員会に要望書を持っていらっしゃいますが、そういうことについて如何ですか。
(答)このチームは今月中に発足をさせたいと思っています。従いましてご遺族や被害者の方々にもお願いをして、出来れば本当につらいお願いで申し訳ない気持ちで一杯でありますが、入って頂ければと思っています。今日おこしになるということは存じ上げておりますし、私も12時からお会いさせて頂くことにしております。

(問)ダムの関係ですが、56箇所のダムの中には現在も工事が行われていたり調査を行われているものもあるのですが、この工事や調査についてはどのようになるのですか。
(答)繰り返しになりますが、56ダムについては直轄事業、水資源機構の事業でありますので、新たな段階には移行はしないということであります。

(問)現在工事中のところは工事を止めることはしない。
(答)本体工事が行われているものについては、止めることは致しません。そして本体工事に至っていない段階において、しかし何らかの事業が行われている事業については、新たな段階には移さないということです。

(問)ダムの件ですが、例えば川辺川ダムについては生活関連の工事が進められていると。こういったものは継続するとのお考えですか。

(答)はい。これは八ッ場ダムと川辺川ダムは私が直接現地にお伺いしてお約束をしたことであります。ダムの本体工事は中止をするけれどもダム事業は継続するということで、生活関連についてはこのまま川辺川ダムについても八ッ場ダムについても継続をさせて頂きます。

(問)先程の補助ダムの件ですが、地元と相談させて頂くというお話しですが、基本的に補助金を出さない方向でお話しなさるのか。それとも全くのゼロベースで地元の意向を伺うのかどちらですか。
(答)あくまでも主体は道府県でありますので、県がご判断をされることは基本的に尊重したいと思っていますが、国として補助金を出すということでありますので、そのダムについての検証を国としても加えて、そして相談させて頂くこともあるということです。

(問)沖縄の関係で4閣僚協議で3党合意を取ったという内容だったということですが、ゲイツさんやオバマさんの来日が決まっている中で今後どういった方針でやるかやスケジュール感についてそれぞれから出なかったのかということと、総理のご発言に関しては、社民党重野幹事長が要求をしたり福島さんも真意が分からないと仰っているのですが、こうした状況をどう受け止めていらっしゃるかお聞かせ下さい。
(答)今日の4閣僚懇談会は先程申し上げましたように、鳩山総理のご発言というものについての確認と意見交換ということでしたので、今後具体的なタイムスケジュールを決めてというものではありませんでした。社民党さんから福島党首や重野幹事長から申し入れを受けているということも今日官房長官から報告がありました。しかし外務大臣が当時3党合意をまとめられた時の幹事長でしたので、その経緯を詳しくご存じでしてあくまでも鳩山総理が仰ったことは3党合意に何ら齟齬を生じるものはないということを説明をされていました。

(問)閣僚の皆さんからは特にご意見は。
(答)ありませんでした。

(問)ダムの関係ですが、北海道の平取ダムで道路の入札が2件行われていたのですが、1件の入札に関しては開札し、1件の入札に関しては開札していないという状況でありまして、判断の根拠は国交省の指示を仰ぎましたとお話しをしていました。地域ではかなり混乱が生じているかなと思いますが、今日の方針を示されるということで地域の混乱は若干軽減されると思いますがそれに対する見解と、今開札していない入札に関しては開札をしないで止めるということで宜しいですか。
(答)結論から申し上げると、先程申し上げた全国のダム事業の見直しに連動させて平取ダムについても当面開札を延期をさせて頂きたいと考えています。

(問)北陸新幹線の認可の関係ですが、今後具体的に泉田知事にどのように理解を得ていこうとお考えですか。今日届け出認可ということは、タイムリミットが今日だというようなことでご決断をされたのかお考えをお聞かせ下さい。
(答)先程お話ししましたように、泉田知事が懸念を持っておられること、或いは疑問に思っておられることについてはごもっともなものもありますので、今までもそう対応してきたと聞いておりますが、ご指摘があればそれには逐一誠実に回答していきたいと思っています。JRから安全性を確保するためのシステム、特に別会社が一緒に乗り入れをする訳でありまして、安全性の担保をするためにはJRから実は9月末までに決定をして欲しいという要請はありましたが、4知事とのお話し合いというものがちょっとずれ込みまして昨日になりました。従って昨日4知事とのお話し合いを受けて私としてタイムリミットだと判断をして今日発表させて頂いたということです。

(問)北方領土視察ですが、地元の関係者とも意見交換をされるということですが、政権交代を受けて何か新たな政策の提案等する用意はあるのでしょうか。
(答)基本的に国家の主権に係わる問題であります。つまりは旧ソ連が不法に4島を占拠し、そして不法の占拠状態というものが今なお続いているということでありますが、1956年の日露間での交渉において、この領土問題を解決して平和条約を締結するということが決められている訳ですが、これについて領土問題が今なお解決していないということでありまして、これに対しての問題意識というものは前政権下においても今の政権においても基本的に認識は一致しているということであります。従って我々としては北方領土の返還運動というものをしっかりと鳩

山政権でも行っていくということ。そして北方領土の返還運動を行うに当たって旧島民の方々のご意見というものもしっかり伺う、或いは旧島民の方々というのはかなり高齢化されている面もありますし、人数もそのことによって減ってきている部分もあります。2世3世の方々ともお話しを伺いながら墓参を中心としたビザ無し渡航というものの実施ということも我々はしっかりと担保していくということが大事だと思います。今回の訪問は政権交代があっても今まで北方領土返還運動に携わってこられた皆さん方、或いはそれをサポートしてきた自治体の方々に政策変更はありませんと、むしろ1956年時の総理大臣は現総理のお爺さまに当たられる訳で、鳩山総理のこのことについての思い入れは人一倍強いと私も推察をしておりますので、そういったこともお伝えする中で現地のご要望もつまびらかにお伺いしたいと考えています。

プライバシーポリシー ｜ リンクについて・著作権・免責事項 ｜ 関連リンク集
Copyright© 2008-2009 MLIT Japan. All Rights Reserved.

国土交通省 〒100－8918 東京都千代田区霞が関2-1-3
(代表電話)03-5253-8111

アクセス・地図

甲第７号証

「北陸新幹線の県内駅への全列車停車について」

国土交通大臣
金　子　一　義　様

北陸新幹線の県内駅への
全列車停車について

要　請

平成21年３月

新　潟　県

北陸新幹線の県内駅への全列車停車について

北陸新幹線は、高速交通体系の中軸として国土の均衡ある発展に不可欠なものであり、沿線地域の飛躍的な発展を図るうえで極めて大きな効果をもたらすものであります。

一方、新幹線の建設費については、全国新幹線鉄道整備法施行令第８条により、地方が３分の１を負担しておりますが、停車駅や運行本数などの運行計画については、ＪＲ東日本とＪＲ西日本が協議して決定すると伺っております。

これらについては、現時点ではまだ白紙であり、今後検討されるとのことでありますが、営業上の利益のみが優先されれば、本県内の上越（仮称）駅及び糸魚川駅を通過する列車が生じ、負担と受益が見合わなくなる事態が生ずるのではないかと危惧するところです。

また、新幹線については、より高い安全性が要求されますことから、安全面からもＪＲ東日本、ＪＲ西日本の境界に位置する上越（仮称）駅または、糸魚川駅で、乗務員の交替のため停車がなされるべきと考えます。

つきましては、次の事項について要請いたします。

○　各県の負担に応じた利用機会を保障するとともに、安全確保の観点からも、ＪＲ東日本、ＪＲ西日本の境界に位置する上越(仮称)駅または、糸魚川駅に全列車を停車させること

平成２１年３月９日

新潟県知事　泉田　裕彦

甲第８号証

「要望に対する回答」

整備新幹線に係る新潟県からの要望に対する回答の発出について

平成２１年５月８日
鉄道局幹線鉄道課

整備新幹線の補正予算の線区別配分に関連して、新潟県から、県の要望事項に対する鉄道局の基本的な考え方を説明するよう求めがありましたので、本日、別添の文書にて回答を行いました。

＜鉄道局回答のポイント＞

１．貸付料収入の使途について

- 貸付料収入の使途に関する現在の制度は、沿線地域の要望も踏まえ、累次の政府・与党申合せに基づき決定。
- 限られた財源である貸付料収入の使途を考えるためには、新規着工区間の扱い、並行在来線の負担の問題と同時に結論を出すべく、総合的に検討を行うことが必要。
- 昨年末の政府・与党ＷＧ合意事項に基づく「国と地方の負担の在り方」の検討の中で、本年末までに結論を得られるよう検討。

２．列車の停車駅について

- 上下分離方式の下では、列車の停車駅の設定は営業主体であるＪＲが決定。
- 停車駅の設定については、地域での利用の見通しや観光誘客のビジョンを検討しつつ、営業主体であるＪＲにご相談いただく事柄。

【問合わせ先】　鉄道局幹線鉄道課
英　（内 40311）
森　（内 40302）

新潟県の要望事項に対する鉄道局の考え方について

本年3月9日付けで新潟県からいただいた要望書（「北陸新幹線貸付料の地方還元について」「北陸新幹線の県内駅への全列車停車について」）に関して、鉄道局の考え方をお伝えいたします。

新潟県におかれましては、今回の補正予算の処理方針に関しての意見の表明を留保されています。補正予算に関しては、経済危機対策という性格上、予算成立までには線区別配分を決定し、早期に執行できるようにする必要があると考えておりますので、早急に補正予算に対する県の意見をお示しいただきますようお願い申し上げます。

1. 貸付料収入の使途について

完成した新幹線をJRに貸し付けることによって開業後に得られる貸付料収入は、現行制度では、まず、①その線区の租税・管理費、②過去の借入金の元利返済、③並行在来線のための貨物調整金、に充当しております。そのうえで、なお残余がある場合には、その時点で建設中の区間の新幹線の建設費に充当することとしております。（実際に、北陸新幹線高崎・長野間の貸付料収入は、平成10年度から14年度までの5年間、北陸新幹線の新潟県内区間を含む当時建設中の区間の整備に充当されております。）

整備新幹線の建設方策に関しては、沿線各地からの新幹線建設に対する強い要望も踏まえながら、これまで政府・与党で議論を重ねてまいりました。その結果として、貴重な財源である貸付料収入は、新たな路線の建設に充当し、整備新幹線の建設を加速することが適当であるとの結論に達し、累次の政府・与党申合せに基づいて現在の制度が定められております。新潟県に関しましても、平成10年の長野・上越間の着工の際、またそれ以降も数回の意見聴取の機会がありましたが、このような制度に関して特段の意見はいただいておりません。
（資料　過去の意見聴取時の新潟県からの意見）

いずれにしても、限られた財源である貸付料収入の使途を考えるためには、新規着工区間、建設中区間、開業済区間のそれぞれの事情を考え合わせて、新規着工区間の扱い、並行在来線の負担の問題と同時に結論を出すべく、総合的に検討を行うことが必要となります。新規着工をめぐる平成19年からの議論の結果、昨年末にまとめられた政府・与党ワーキンググループ合意事項においては、今後の財源確保の一環として、「国と地方の負担の在り方」についても検討を行うこととされており、合意事項に則って本年末までに結論を得られるよう、検討を進めてまいりたいと考えております。

2. 列車の停車駅について

整備新幹線では、民間企業であるJRの経営能力を活かしつつ社会的に必要となる新幹線の整備を進める観点から、上下分離方式が採用されており、鉄道・運輸機構が建設主体として施設建設を行ったうえで、これを営業主体であるJRに貸し付け、JRが自社路線として営業し列車を運行させることになっております。

このような役割分担の下では、列車の停車駅の設定は、鉄道会社としてのマーケティング能力を持つJRが、利用者の利便の最大化を目指し、地域の利用見通しや速達性などを考慮しながら、利用実態に見合った形で決定することが適切と考えております。このため、現在の制度においては、営業主体の決定や施設の貸付けに際し、JRと停車駅についての調整を行う制度は設けられておりません。

現在建設中の北陸新幹線長野・白山車両基地間についても、このような制度の下で着工を決定しております。上記1. で述べたとおり、新潟県に関しても、着工時、またそれ以降も数回の意見聴取の機会がありましたが、停車駅に関して特段の意見はいただいておりません。停車駅の設定については、営業主体であるJR東日本及びJR西日本が判断することでありますが、新潟県におかれましては、地域での利用の見通しや観光誘客のビジョンを検討いただきつつ、ご相談いただく事柄であると考えております。

平成21年5月8日

国土交通省鉄道局長　　北村　隆志

資　料

交資　第　２１３　号

平成１０年1月１４日

運輸省鉄道局長　小幡　政人　様

新潟県知事　平山　征夫

並行在来線の東日本旅客鉄道株式会社からの
経営分離について（回答）

平成１０年１月１２日付け鉄幹第２号の２により照会のありました標記について、下記のとおり回答します。

記

1　北陸新幹線（長野・上越間）の並行在来線である信越本線（長野・直江津間）については、当該新幹線開業時に東日本旅客鉄道株式会社が経営分離を行うことに同意する。

2　経営分離後は、長野県と協議し、沿線市町村の協力を得ながら、県が責任をもって存続を図る。

交資 第 255 号
平成10年2月27日

運輸大臣 藤井 孝男 様

新潟県知事 平山 征夫

北陸新幹線長野・上越（仮称）間工事実施計画（その1）
について（回答）

平成10年2月20日付け鉄施第24号の3で照会のあった標記について、異存ありません。

10. 2. 27
鉄受第 94 号
施設課

交政第１１号
平成13年4月19日

国土交通省鉄道局長　安　富　正　文　様

新潟県知事　平　山　征　夫

並行在来線の西日本旅客鉄道株式会社からの経営分離について（回答）

平成13年4月18日付け国鉄幹第5号により照会のありました標記について、下記のとおり回答します。

記

1　北陸新幹線（上越・富山間）の並行在来線である北陸本線（直江津・富山間）については、当該新幹線の開業時に西日本旅客鉄道株式会社が経営分離を行うことに同意する。

2　経営分離後は、富山県と協議し、沿線市町の協力を得ながら、県が責任を持って存続を図る。

交政第１３号
平成13年４月25日

国土交通大臣　林　寛　子　様

新潟県知事　平　山　征　夫

北陸新幹線上越（仮称）・富山間工事実施計画（その１）について（回答）

平成13年４月25日付け国鉄施第２１号により照会のありました標記について、異存ありません。

国土交通省
鉄施 第 70 号
13.4.25

交政第14号
平成13年4月25日

国土交通大臣　林　寛　子　様

新潟県知事　平　山　征　夫

北陸新幹線長野・上越（仮称）間工事実施計画の変更について（回答）

平成13年4月25日付け国鉄施第21号の7により照会のありました標記について、異存ありません。

国土交通省
鉄施　第　82　号
13.4.25

交 政 第 63 号
平成15年8月22日

国土交通大臣　林　寛子　様

新潟県知事　平　山　征夫

北陸新幹線長野・上越（仮称）間工事実施計画の
変更（その2）について（回答）

平成15年8月21日付け国鉄施第45号により照会のありました標記について、異存ありません。

国土交通省
鉄施 第243号
15.8.22

交 政 第 64 号
平成15年8月22日

国土交通大臣　林　寛子　様

新潟県知事　平　山　征夫

北陸新幹線上越（仮称）・富山間工事実施計画の
変更について（回答）

平成15年8月21日付け国鉄施第45号の2により照会のありました標記について、異存ありません。

国土交通省
鉄施 第244号
15.8.22

交政第　4号
平成１８年４月２４日

国土交通大臣　北側　一雄　様

新潟県知事　泉田　裕彦

北陸新幹線 長野・上越（仮称）間、上越（仮称）・富山間、富山・金沢間
工事実施計画の変更について（回答）

平成１８年４月１７日付け国鉄施第１５号により照会のありました標記について、異存ありません。

なお、一日も早く完成に向け御努力いただくとともに、建設費の更なる圧縮により地元負担の軽減を図られますよう、御配慮願います。

国土交通省
鉄施 第 79 号
18.4.25

甲第９号証

「旧新幹線鉄道構造規則（旧運輸省令）抜粋、
新幹線鉄道実施基準（鉄道・運輸機構）抜粋」

○新幹線鉄道構造規則（昭和三十九年九月三十日運輸省令第七十号、平成十四年三月三十一日廃止）

（乗降場）
第二十五条　乗降場の縁端からレール面に垂直の軌道中心面までの距離は、一・七六メートル（通過列車を運転する線路に沿う乗降場にあつては、一・八メートル）を標準とする。

２・３・４・５・６・７　略

○新幹線鉄道実施基準（鉄道・運輸機構）抜粋

（プラットホーム）
第４３条　７　直進におけるプラットホームの呂端からレール面に垂直の起動中心面までの距離は、１．７６ｍ（通過列車を運転する線路に沿うプラットホームにあっては、１．８ｍ）を標準とする。

甲第１０号証

「国土交通大臣との面談に関する新聞報道」

前原誠司国交相と沿線知事が8日に会談した際、前原国交相と泉田知事が行ったやりとり（発言趣旨）は次の通り。

前原国交相

もうお帰りください

30分の制約がある中で、泉田知事が県独自の資料を手に10分以上、説明を続ける。

前原国交相「そろそろもうお帰りください」

泉田知事「いや、まだ説明を続ける。

前原国交相「いつまで説明があります。だからもご自分だけで（話すのでは）なく。他の知事さんもおられるので」

泉田知事はなお説明を続ける。

前原国交相「それなら、国交相が知事を制した後、他県の知事が一通り意見を話し終えると、5分ほど私は2時間（面会時間をとってほしいと（求めていた）」

前原国交相「それなら、時間が残る。

前原国交相「私の回答がなくてもいいのなら、どうぞお話しください」

再び泉田知事が説明を行う。

会談を終え、国交相が泉田知事に声を掛ける。

前原国交相「（途中で発言を遮るなど）失礼がありました」

【平成21年10月25日　新潟日報　7面】

甲第１１号証

「認可発表文」

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

平成２１年１０月９日
国　土　交　通　省

北陸新幹線（長野・金沢間）工事実施計画（その２）の認可について

全国新幹線鉄道整備法第９条第１項の規定に基づき独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構から申請のあった北陸新幹線長野・金沢間工事実施計画（その２）の認可申請について、平成２１年１０月９日付けで認可しましたのでお知らせします。

〔主な追加認可内容〕

○軌道、電気、駅舎等の建築等の開業設備

連絡先
国土交通省鉄道局施設課
林
TEL 5253－8111(代)内線40832
5253－8553(直通)

北陸新幹線長野・金沢間工事実施計画の概要

1．線路の概要

（1）区　　間　　長野・金沢間

(長野・上越(仮称)間、上越(仮称)・富山間、富山・金沢間)

（2）駅の位置　　長野駅　　(既設：長野県長野市末広町)

飯山駅　　(併設：長野県飯山市大字飯山)

上越（仮称）駅　　(新設：新潟県上越市大字脇野田)

糸魚川駅　　(併設：新潟県糸魚川市大町)

新黒部（仮称）駅　　(新設：富山県黒部市若栗)

富山駅　　(併設：富山県富山市明輪町)

新高岡（仮称）駅　　(新設：富山県高岡市黒田)

金沢駅　　(併設：石川県金沢市木の新保)

（3）車庫施設及び検査修繕施設の位置

白山総合車両基地（仮称）(石川県白山市北安田町、宮丸町、米永町、宮保町)

（4）線路延長　　２２８ｋｍ０３０ｍ

2．工事方法の概要

（1）最高設計速度　２６０ｋｍ／ｈ

（2）工事延長　約２３１．１ｋｍ

路　　盤：約　　３．７ｋｍ（約　２％）

橋りょう：約　２３．４ｋｍ（約１０％）

高 架 橋：約１０１．３ｋｍ（約４４％）

トンネル：約１０２．７ｋｍ（約４４％）

（3）当該区間の主要な施設概要

最小曲線半径　基本４，０００ｍ

最　急　勾　配　３０‰

軌　　間　１，４３５ｍｍ

軌道中心間隔　４．３ｍ以上

列車の制御方式　列車間の間隔を確保する装置による方法

通信設備の概要　光搬送設備及び列車無線設備

電車線の電気方式　交流２５ｋＶ

電車線の吊架方式　シンプルカテナリ方式

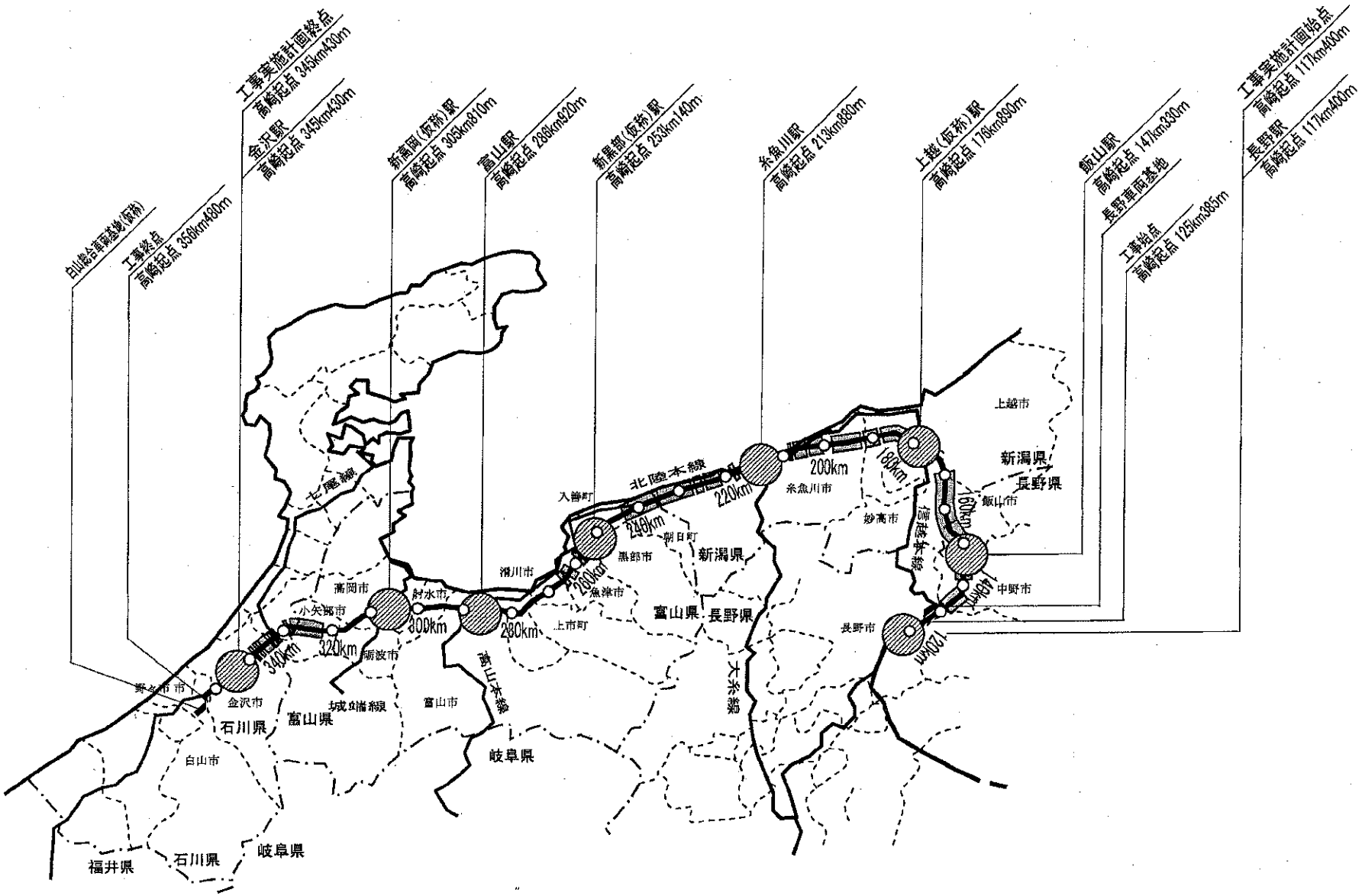
き電用変電所　６箇所

（4）工事費　　約１５，６６０億円

（5）工事の完了予定時期　　平成２６年度末

※下線部は、今回認可による追加・変更事項。

北陸新幹線　長野・金沢間　線路平面図



甲第１２号証

「早期回答要請文」

新潟県知事　泉田裕彦様

北陸新幹線工事実施計画（その２）について

鉄道行政の推進について、平素よりご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、北陸新幹線工事実施計画（その２）については、全国新幹線鉄道整備法第９条第４項に基づき本年８月４日付けで北陸新幹線沿線各県に意見聴取を行ったところであります。これに対し、８月１４日には貴県を除く各県（長野県、富山県、石川県）から「異存なし」との回答を頂いておりますが、貴県におかれては、意見聴取から１ヶ月を経過しましたが未だ回答を頂いておりません。

さらに今般、営業主体であるＪＲ東日本及びＪＲ西日本から、建設主体である独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に別添要望が提出されるに至り、「９月末までに着手できない場合、完成期限までに確実に完成させることを保証できません」等の指摘を受けるに至っております。

こうした状況に対し国土交通省としては、目標年次どおりの開業をより確実にするため、また平成２１年度補正予算の迅速な執行のため、可能な限り早期の認可を行いたいと考えておりますので、何卒早期の回答をお願い致します。

平成２１年９月４日

国土交通省　鉄道局長　本田　勝

鉄道建設・運輸施設整備支援機構
受 21.9.-2 付
鉄幹二第 6 号

本投第106号
総企第169号
平成21年9月1日

独立行政法人
鉄道建設・運輸施設整備支援機構
新幹線部長　市橋　学 殿

東日本旅客鉄道株式会社
総合企画本部　投資計画部長
西野　史尚

西日本旅客鉄道株式会社
総合企画本部　部長（投資計画）
杉岡　[illegible]

指令設備整備の委託契約の早期締結その他について（要望）

日頃より、多方面にわたるご指導を賜り、誠にありがとうございます。

北陸新幹線金沢開業のために必要となる指令設備の整備については、平成21年7月10日付け JR東日本・JR西日本連名文書により委託契約の早期締結の必要性について要望させていただきました。

このたび工程短縮の可能性を詳細に検討し、システム開発工程以外の部分において訓練運転期間にリスクとして考慮している障害日数（雪害等天候不順による訓練不能日数）を切り詰めることを決断し、着手期限は9月末といたしました。9月末までに着手できない場合、完成期限までに確実に完成させることを保証できません。

また、融雪装置についても、完成期限までに確実に完成させるためには、遅滞なく着手いただく必要があると考えております。

以上のことから、指令設備の整備については工事実施計画（その2）の認可に基づき、委託契約を9月末までに締結くださるようお願い申し上げます。

なお、さらなる工程短縮・コストダウンの可否を精査するためにも、早急に基本設計を実施することが必要です。

甲第１３号証

「北陸新幹線貸付料の地方還元について」

国土交通大臣
金　子　一　義　様

北陸新幹線貸付料の地方還元について

要　請

平成21年３月

新　潟　県

北陸新幹線貸付料の地方還元について

北陸新幹線建設負担金については、全国新幹線鉄道整備法施行令第８条に基づき、３分の１が地方負担、３分の２が国の負担となっており、本県では、総額約1,400億円の負担が見込まれております。

さらに、新幹線開通に伴い、県内の信越本線（直江津・妙高高原間）及び北陸本線（直江津・市振間）については、いわゆる並行在来線として経営していく必要がありますが、今後、30年間で約386億円の公的負担が見込まれ、これについては、今のところ国の支援策が用意されていません。

一方、その成果である新幹線の施設から生じる新幹線貸付料は、現在、国で全て使途が決められる仕組となっていると理解しています。

本来、貸付料については、建設費の負担割合に応じて、国と地方に還元されるべきであり、国で全て使途を決めることは、制度として公正さを欠くものと思料するところであります。

つきましては、次の事項について要請いたします。

○ ＪＲが支払う新幹線貸付料については、地方負担に見合った配分が図られるよう、制度を構築すること

平成２１年３月９日

新潟県知事　泉田　裕彦