



北陸新幹線（敦賀・大阪間）建設促進大会及び中央要請の実施結果について

令和4年10月27日

本部事務局

1 建設促進大会

- (1) 開催日時 令和4年10月24日（月）11時00分～12時00分
- (2) 開催場所 ザ・キャピトルホテル東急 鳳凰 1階（東京都千代田区永田町2-10-3）
- (3) 主催 関西広域連合、京都府、大阪府、関西経済連合会
- (4) 出席者 主催者・来賓 約150名

【主な来賓】

関西広域連合構成団体関連国会議員、国土交通省鉄道局長、
 鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事長、西日本旅客鉄道株式会社代表取締役副社長、
 福井県知事、福井県議会副議長、小浜市長、大阪府議会議長 等

(5) 概要

- ①主催者挨拶 仁坂関西広域連合長、松本関西経済連合会会長
- ②来賓挨拶 西田昌司 参議院議員(自由民主党整備新幹線等鉄道調査会鉄道のこれからを考えるプロジェクトチーム座長)
- 佐藤茂樹 衆議院議員(与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム敦賀・新大阪間整備委員会委員長代理)
- 高木 毅 衆議院議員(与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム敦賀・新大阪間整備委員会委員長)
- 稲田朋美 衆議院議員(自由民主党整備新幹線等鉄道調査会会長)
- 山崎正昭 参議院議員(元参議院議長)
- 山谷えり子 参議院議員(元国家公安委員会委員長)
- 杉本達治 福井県知事(北陸新幹線建設促進同盟会会長)
- 森 和臣 大阪府議会議長(大阪府議会リニア中央・北陸新幹線早期全線開業実現議員連盟会長)
- ③来賓紹介
- ④決議 井出関西広域連合議会議長
- (6) 主な発言要旨 次ページ以降

2 中央要請

- (1) 実施日 令和4年10月24日（月）13時15分～17時30分
- (2) 要請者 仁坂関西広域連合長、松本関西経済連合会会長、杉本福井県知事
鈴木京都府副知事、田中大阪府副知事
- (3) 要請先
- 財務省 宮本周司 政務官
自民党 梶山弘志 幹事長代行
公明党 北側一雄 副代表、浮島智子 関西方面副本部長、
杉久武 党大阪府本部副代表、鰐淵洋子 党大阪府本部副代表
新妻秀規 党石川県顧問・富山県顧問、高橋光男 党兵庫県本部幹事長代行
中川宏昌 党北陸信越方面本部長
自民党 額賀福志郎 与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム座長
国交省 西田昭二 政務官
- (4) 要望書
- ・北陸新幹線（敦賀・大阪間）の整備促進に関する要望書（別紙1）
 - ・北陸新幹線（敦賀・大阪間）の早期開業に関する要望書（別紙2）

○主催団体の主な発言要旨

（仁坂関西広域連合長 ※主催者である関西広域連合、京都府、大阪府の3者を代表して発言）

- ・北陸新幹線が早く大阪までつながることを一日千秋の思いで願っている。東京から伸びていくものはリニアを除きほとんど完成しているが、関西の方はなかなか完成しない。日本は双眼構造でなければならないが、東京からだけ新幹線が繋がっていくと、その実現がなかなか難しくなる。早く大阪が東京なみに新幹線をたくさん発出していく街になれば良いと思っている。
- ・関西全体の一般の方々にもっと北陸新幹線をお願いする状況にならないといけないので、今年11月25日に大阪で大きいシンポジウムを開き、機運醸成に努める。
- ・関西広域連合の要望としては7つある。1番目は環境アセスメントの丁寧かつ迅速な実施。2番目は大阪までの早期整備と財源の確保。3番目は施工上の諸課題を解決し説明すること。4番目は新大阪駅の駅位置を早期確定し説明すること。5番目は地方負担について沿線の地方自治体に過度の負担を生じないようにすること。6番目は敦賀・大阪間の整備に伴って並行在来線の議論になるかと思うが、これまで他県の路線が並行在来線になったことはなく、また通勤で使う路線が並行在来線になったことはないため、ご配慮いただきたい。7番目に金沢駅・敦賀駅間の開業から新大阪駅まで全線開業するまでの間、敦賀での乗換え、あるいは敦賀までの在来特急の確保について、ご配慮いただきたい。

(松本関西経済連合会会長)

- ・北陸新幹線は日本全体の経済活性化や国土強靱化に資する国家プロジェクトであるとともに、歴史的に強い絆で結ばれてきた北陸と関西がさらに連携を密にして、一層の発展を遂げるために、極めて重要なインフラである。
- ・北陸経済連合会と大阪商工会議所、関西経済連合会が行った試算において、全線開業が16年前倒しできた場合の経済効果として、累計で4兆3千億円、年平均2,700億円の経済波及効果が出るとしている。
- ・関西では、大阪関西万博、IR誘致などに続き、2030年度には、関西国際空港と新大阪駅を直結する鉄道のなにわ筋線が開業する予定であり、北陸新幹線の早期全線開業との相乗効果により沿線の地域は大いに活性化すると期待している。
- ・敦賀・新大阪間2023年度当初の着工を実現するためには、建設財源の確保など今が正念場である。着工の実現には我々関西の機運醸成が重要であり、推進力になると考えている。
- ・是非、関西の熱い思いを届け、年末の予算編成においてしっかりと来年度からの着工に必要な予算が確保されるよう、関西の自治体と経済会が一体となり、北陸の皆さんとともに全力を尽くしたい。

○来賓の主な発言要旨

(西田昌司参議院議員)

- ・北陸新幹線のコースを決める時の議論では、山陰新幹線、四国新幹線を含む新幹線のネットワークをこれからしっかりやることが与党間で確認され、その中で今のコースが決まったということであるが、残念ながらこうしたことが関西の方々になかなか全部伝わっていない。
- ・我々はそういうネットワークを完成させていき、その中で事業化されているのが北陸新幹線で、早期完成のため莫大な予算が当然必要となるが、関西圏の皆さんの世論を醸成するには、このネットワーク議論をしていかなければいけない。
- ・こうしたネットワーク議論をしていく中で財源を確保し、住民の皆さまにとっても納得のいく形でコースが決められ、みんなが賛成していこうという空気を醸成するために我々一丸となってやっていかなければならない。

(佐藤茂樹衆議院議員)

- ・令和2年の年末に与党PTで決議した令和5年当初に着工するという決議を何としても重く受け止めていただき、年末の予算編成過程の中でしっかりと予算を計上させる、そういう決意で取り組んでいる。
- ・環境影響評価の進捗状況について、一部の地域で若干の遅れはあるが、しっかり進めていると報告を受けている。
- ・施工上の課題について、3点ほどがこれから課題になると考えている。1点目は建設発生土。2点目は地下水の対策。3点目は整備新幹線史上で初めて大都市部の地下にターミナル駅を建設する可能性について。新大阪駅の軟弱地盤対策をどうしていくのか、駅の位置をどうしていくのか。京都については史跡や文化財等があり、交通の要所にもなっている地域であるため、大きな課題である。
- ・こういったことの解決に向けた議論をしっかりとしていくことも必要不可欠であり、取り組んでいるところである。

- ・様々な課題はあるが、国全体を考えた時、災害に強い国土を作っていくための国家プロジェクトであり、時間短縮効果等で地域の活性化や産業・観光の振興にも効果を秘めているプロジェクトである。
- ・委員会でしっかりと議論し、金沢・敦賀間の開業に続いて一気に敦賀・新大阪間の着工に向けてしっかりと努力する決意であり、今後も北陸新幹線建設・開業に向けての機運醸成を、共に連携を取りながら進めていきたい。

(高木毅衆議院議員)

- ・私たちの合言葉はとにかく1日も早い大阪までの全線開業。何としてでも来年4月には着工していただきたい。
- ・敦賀・新大阪間はこれまでの整備新幹線とは違う、異次元のレベルの工事。都市部の問題や新大阪駅・京都駅に地下駅をつくることや、残土の問題など課題を挙げれば尽きない。
- ・大阪まで1日も早く開業させること、令和2年度の決議を政府は重く受け止めていただきたいということ、ただしこれまでとは違う大きな重い課題があること、という3点を認識して我々は大事な時を進めていかなければならない。
- ・環境アセスについても、全ての地域で順調に進んでおり、鉄道局や鉄道・運輸機構にはしっかりと進めていただきたい。財源についても、しっかりとJR西日本とも協議をしながら確保しなければならぬ。
- ・今大事なことは、本来ならば着工認可できてからするような工事であっても、先ほどの3点のこともあるので、今できることをとにかくしっかりとやるということ。例えば用地や設計の問題など、本来なら着工認可後にやるのが普通だったものを、それを待たずに今やっていくこともまさに1日も早い大阪までの全線開業につながるものだと思っている。

(稲田朋美衆議院議員)

- ・今年が鉄道開設150周年ということで様々な式典などが催されたが、明治5年に日本に初めて鉄道が開設された時には、大隈重信と伊藤博文がまだ30代の若い大蔵官僚だった。西郷や大久保に反対されて予算がつかない中、詐欺にあいそうになったり全国の反対運動による暗殺に怯えながら、イギリスからお金を借り、たった2年で、しかも薩摩藩が立ち退かないため海を埋め立ててまで、新橋から横浜まで鉄道を敷いた。その先人の心意気を取り戻して、新幹線も1日も早く大阪までつながるよう頑張っていく。
- ・来年春の着工という決議をしており、もちろん環境影響評価や財源、着工5条件の問題など様々な課題があるが、何か一歩でもやることは必ずあると思っている。

(山崎正昭参議院議員)

- ・北陸新幹線の効果は全国的にも莫大的なものであると信じている。
- ・京都府や大阪府の皆さまの説得のためには、こういうことに将来はなる、というような期待の話をして納得いただくことが適切。例えば、関空。大阪府民でも京都府民でも、あくまで将来的にという話だが「関空まで行くんですか、それだったらいいんじゃないですか」ということもあるのではないかと。また、「山陰の方へも伸びていきますよ」という、このような発信も地域の皆さんの理解を得るために極めて大事である。

(山谷えり子参議院議員)

- ・関西と北陸は歴史的、文化的に長い長いつながりがあって、深い魅力がある。
- ・北陸新幹線を何としてもつなげて、交流人口が増え、産業・経済、観光・文化などへの経済効果が上がってくれば、若者がここでチャレンジしていくという気持ちになると信じている。
- ・北陸から関西に新幹線がつながることによって、大規模災害が起きた場合の被害の最小化や物流の円滑化が図られ、大きな力になる。自然災害が大規模化、激甚化していく中で、何としても必要な大動脈である。

(杉本福井県知事)

- ・北陸新幹線には多くのメリットがある。例えば大阪から福井や金沢の所要時間は半分にまで短縮される。また、関経連や北連経が試算した経済効果では、1年早まれば2,700億円ずつ経済効果が生まれる。交流人口は1,910万人のうち1,650万人は関西地域で増える。9割方新幹線の効果は関西地域に落ちる大きなメリットがある。さらに国土強靱化。もしこの新幹線がなければ、東海道のところで大きな地震が起きたときには、毎日10万人が行き来できなくなる。これを6割減らせるというメリットは大きいと感じる。
- ・北陸新幹線は来年度末に敦賀まで開業すると、全体の計画の8割の路線が出来る。残り2割。それができないと全体の大きな効果を発揮できない。これをクリアするためにも、2年前に決めていただいた令和5年度当初に着工する、政府はそれを重く受け止めて財源等の着工5条件の早期解決を図るということをや末までに何とか乗り切っていただきたい。

(森大阪府議会議長)

- ・大阪府議会では、昨年12月に、リニア中央新幹線と北陸新幹線、2つの新幹線の早期全線開通を実現するために議員連盟を超党派で立ち上げた。
- ・北陸新幹線は言うまでもなく、北陸と関西を強力に結びつけるもの。東京と大阪・関西を日本海回りで結び付け、大阪までつながることによって北陸新幹線の効果が最大限に発揮される。ネットワークが大事であり、関空から新大阪までのなにわ筋線が決定し、2030年に完成すると思われる。地方から国に対してお願いするだけでなく、私たちは私たちがやれることはやっいていく。大阪はウェルカムであり、早く大阪まで持ってきてもらいたい。
- ・新大阪駅周辺のまちづくりのことで都市再生緊急整備地域の指定を大阪府は目指している。本日の大会前に内閣府へお願いをした。前向きな答えもいただいているが、その指定をいただいても、我々はそこがスタートと思っている。

北陸新幹線(敦賀・大阪間)の整備促進に関する

要 望 書

令和 4 年 1 0 月

関 西 広 域 連 合
京 都 府
大 阪 府
関 西 経 済 連 合 会
福 井 県

北陸新幹線（敦賀・大阪間）の整備促進に関する要望書

北陸新幹線は、大規模災害時において東海道新幹線の代替機能を果たすとともに、東北・北陸・関西・山陰などをつなぐ日本海国土軸の形成に必要な不可欠な国家プロジェクトである。

そして、北陸新幹線の開業効果を早期に発現させるためには、1日も早い着工と新大阪駅までの全線開業が不可欠である。

こうした中、国土交通省では、令和2年12月に与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームの決議を受けて、「北陸新幹線の取扱いについて」を示したところであり、また、令和3年2月から同プロジェクトチーム内に設置された北陸新幹線敦賀・新大阪間整備委員会では、整備に向けた諸課題の検討が進められている。

このことを踏まえ、新大阪駅まで一気に整備し、1日も早い全線開業を実現するため、政府・与党において、北陸新幹線の整備促進に関する次の事項を実現するよう強く要望する。

1 環境アセスメントの丁寧かつ迅速な実施及び敦賀・大阪間の1日も早い着工

令和2年12月に与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームの決議を受けて、国土交通省が示した「北陸新幹線の取扱いについて」で、「敦賀・新大阪間を令和5年度当初に着工するものとする」との決議の内容を重く受け止め、関係機関と調整して着工5条件の早期解決を図るとされたところであり、沿線地域の意見を踏まえながら、環境アセスメントを地元調整も含め丁寧かつ迅速に進めること。併せて、先般の概算要求において事項要求が行われ、予算編成過程で検討するとされたところであり、必要な整備財源を早急に確保するなど、あらゆる手段を尽くして、新大阪駅まで一気に整備し、1日も早い全線開業を実現すること。

2 施工上の諸課題の解決

施工に係る検討においては、事業費抑制・工期短縮に努め、施工上の諸課題を解決するとともに、地域の理解が得られるよう、早い段階で詳細かつ丁寧な説明や情報提供を行うこと。

3 新大阪駅における駅位置の早期確定及び駅機能の強化

広域交通ネットワークの一大ハブ拠点としての役割が期待される新大阪駅については、今後、駅周辺地域のまちづくりの検討を具体化し、駅の機能強化を図るため、地域の理解を得つつ関係者と連携して、利用者利便性等を考慮した駅位置を早期に確定すること。

4 全線開業までの間における敦賀駅での乗換利便性の確保

新大阪駅までの全線開業までの間、敦賀駅において新幹線と特急との乗換が生じることから、北陸・関西間の円滑な流動性を確保するため、既存の運行計画にも配慮しながら、乗換利便性の確保を図ること。

令和4年10月24日

関西広域連合

広域連合長 仁 坂 吉 伸

京 都 府

知 事 西 脇 隆 俊

大 阪 府

知 事 吉 村 洋 文

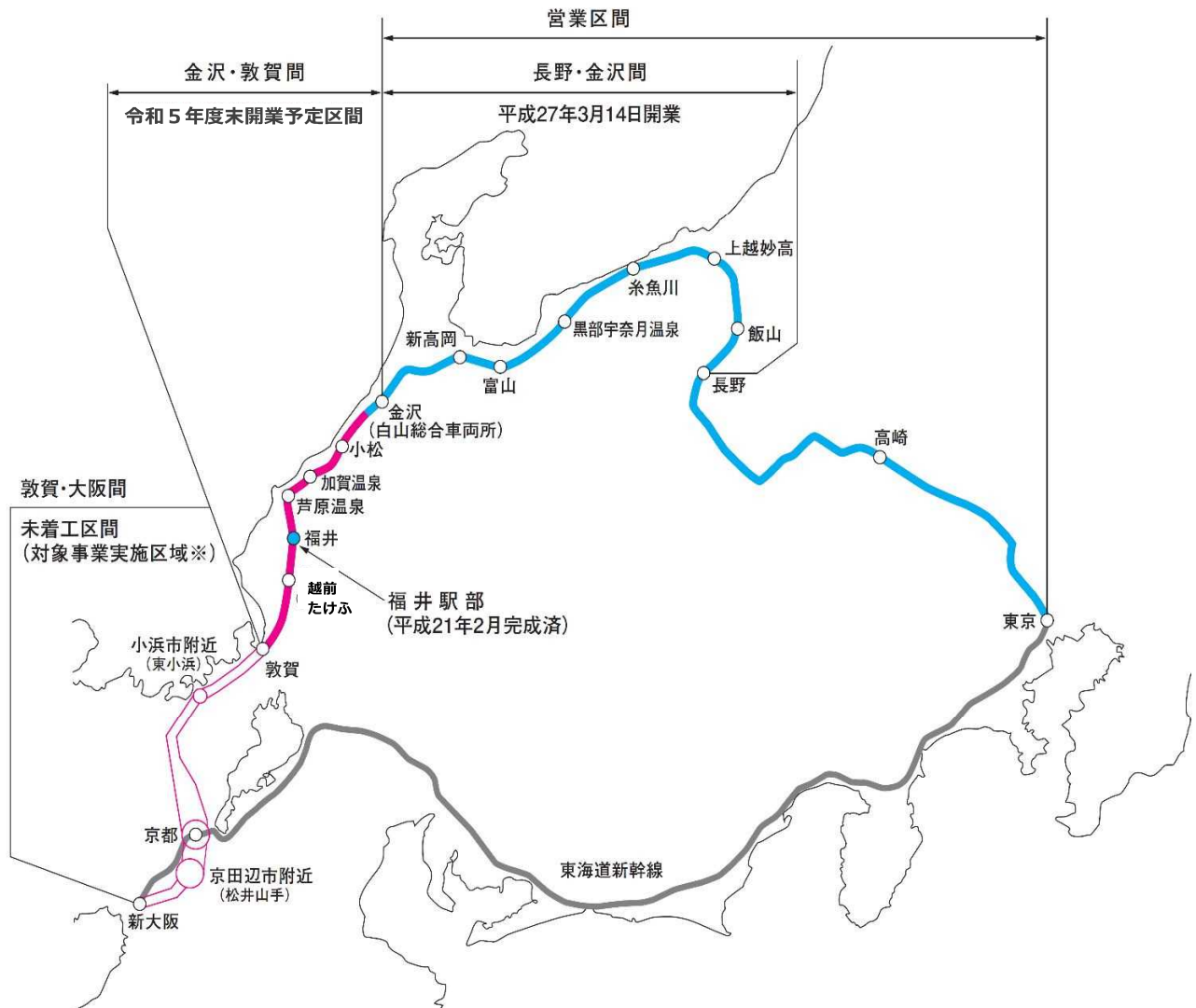
公益社団法人関西経済連合会

会 長 松 本 正 義

福 井 県

知 事 杉 本 達 治

「北陸新幹線」 駅・ルート図



※令和元年11月26日に鉄道・運輸機構が公表した環境影響評価方法書に示された概略の路線

北陸新幹線（敦賀・大阪間）の早期開業に関する要望書

要 望 書

令和 4 年 1 0 月

関 西 広 域 連 合

北陸新幹線（敦賀・大阪間）の早期開業に関する要望書

北陸新幹線敦賀・大阪間については、国土交通省において、令和2年12月に与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームの決議を受けて、「北陸新幹線の取扱いについて」で、「敦賀・新大阪間を令和5年度当初に着工するものとする」との決議の内容を重く受け止め、関係機関と調整して着工5条件の早期解決を図ると示されたところであり、また、令和3年2月からは同プロジェクトチーム内に設置された北陸新幹線敦賀・新大阪間整備委員会において、整備に向けた諸課題の検討が進められている。このことを踏まえ、新大阪駅まで一気に整備し、1日も早い全線開業を実現するため、政府・与党において、次の事項を実現するよう強く要望する。

記

- 1 敦賀・大阪間について、沿線地域の意見を踏まえながら、環境アセスメントを地元調整も含め丁寧かつ迅速に進めること。
- 2 先般の概算要求において事項要求が行われ、予算編成過程で検討するとされたところであり、新幹線への公共事業費の拡充・重点配分、貸付料の前倒し活用や算定期間の延長、既設新幹線譲渡収入の活用、必要に応じ、財政投融资の活用等により、敦賀・大阪間の建設財源確保の見通しを早期に立て、あらゆる手段を尽くして、新大阪駅まで一気に整備し、全線開業を1日も早く図ること。
- 3 施工に係る検討においては、事業費抑制・工期短縮に努め、施工上の諸課題を解決するとともに、地域の理解が得られるよう、早い段階で詳細かつ丁寧な説明や情報提供を行うこと。
- 4 広域交通ネットワークの一大ハブ拠点としての役割が期待される新大阪駅については、今後、駅周辺地域のまちづくりの検討を具体化し、駅の機能強化を図るため、地域の理解を得つつ関係者と連携して、利用者利便性等を考慮した駅位置を早期に確定すること。
- 5 建設財源の確保にあたっては、国家プロジェクトにふさわしい十分な予算措置を講じること。なお、その際、コストの縮減を図るなど、沿線の地方自治体に過度の負担が生じないようにすること。
- 6 敦賀・大阪間の整備に伴う並行在来線は存在しないと考えており、現にこれまでの整備新幹線で、新幹線の通らない県内の在来線や大都市近郊区間が、並行在来線として取り扱われた例はない。この考え方を確認すること。
- 7 金沢駅・敦賀駅間の開業から新大阪駅まで全線開業するまでの間、北陸・関西間の円滑な流動性を確保するため、在来線特急の運行本数の維持・拡大と、敦賀駅での乗り換え利便性の確保等アクセシビリティの充実に努めること。

令和4年10月24日

関西広域連合

広域連合長 仁坂吉伸（和歌山県知事）