

平成 25 年 4 月 25 日

関西広域連合

北陸新幹線（敦賀以西）ルート提案に係る取組方針

関西広域連合では、「北陸新幹線（敦賀以西）ルート提案に係る基本方針」（平成 24 年 3 月 25 日広域連合委員会決定）に基づき、北陸新幹線（敦賀以西）ルートについて、開業までの期間や費用対効果（時間短縮効果をはじめとする利用者便益/建設・事業コスト等）、開業による波及効果などの検討を進めてきた。

これらの結果を踏まえ、北陸新幹線（敦賀以西）ルートについて、下記のとおり取り組むこととする。

記

1. 北陸新幹線（敦賀以西）ルートについて検討した結果、
 - ①開業による波及効果では、関西にとって湖西ルートがやや優位であるものの 3 ルートともほぼ同等であり
 - ②小浜ルートは日本海国土軸の形成に一定程度寄与するが、
 - ③費用対効果、開業までの期間などを総合的に判断すると、「米原ルート案」が最も優位であると提案する。

（※）「米原ルート案」は、敦賀から米原を通り、新大阪に至るルートであって、リニア中央新幹線の大阪開業までは米原駅で東海道新幹線等に乗り換え、リニア中央新幹線開業後は乗り入れるものとする。
2. 「米原ルート案」については、リニア中央新幹線の開業が早まれば、米原駅での乗換の不便さが軽減され、また、乗換に伴う施設整備費用等が不要となることが期待されることから、北陸新幹線（敦賀以西）の早期整備と併せ、リニア中央新幹線の東京・大阪間の早期全線同時開業についても、国や JR 東海に対し求めていく。
3. 上記 1 により提案するルートの整備に伴い発生するコスト負担のあり方については、詳細な全体事業費の提示を国に求めた上で、国と地方の費用負担のあり方や地域の受益の程度などを勘案し、引き続き、関西広域連合として検討し、関西全体で解決を図る。
4. 上記 1 により提案するルートの整備に伴い発生する並行在来線（北陸本線、湖西線を想定）については、京阪神と一体となった交通ネットワークを形成する幹線交通として、重要な役割を果たしていることから、関西広域連合は、当該並行在来線の経営が JR 西日本から分離されることは受け入れられず、分離されないよう、国や JR 西日本に求めていく。
5. 上記 1 により提案するルートの整備に伴い発生する東海道新幹線への乗り入れ等技術的課題について、関西広域連合は、国や JR 西日本、JR 東海等が積極的な対応を図るよう求めていく。
6. なお、日本海国土軸の重要性について十分議論していく必要があり、今後、小浜ルートについては、山陰新幹線をはじめとする高速鉄道網等の整備検討の中で議論されることを期待する。