



北陸新幹線の建設促進に係る取組について

令和3年11月18日

本 部 事 務 局

I 令和3年度 北陸新幹線（敦賀・大阪間）建設促進大会及び中央要請について

北陸新幹線の1日も早い大阪までの全線開業の実現を、沿線の関係自治体、経済団体等が一致団結し、国等に対して強く訴えていくことを目的に、北陸新幹線（敦賀・大阪間）建設促進大会及び中央要請を実施する。

1 建設促進大会

- (1) 開催日時 令和3年11月26日（金）11時～（概ね1時間）
- (2) 開催場所 ホテルグランドアーク半蔵門 富士の間 4階（東京都千代田区隼町1-1）
- (3) 主 催 関西広域連合、京都府、大阪府、関西経済連合会
- (4) 来 賓 沿線自治体等選出の国会議員、主催団体の議会議長、国土交通省、福井県、西日本旅客鉄道株式会社、鉄道建設・運輸施設整備支援機構 他
- (5) 次 第
 - ・主催者挨拶
 - ・来賓挨拶
 - ・来賓紹介
 - ・決 議
- (6) 備 考 北陸新幹線延伸に対する関西全体の盛り上がりに向けて、関西広域連合、京都府、大阪府、関西経済連合会の連名でパンフレットを作成した。（別添）
本大会で配布することで、1日も早い大阪までの全線開業を訴えていく。

2 中央要請

- (1) 実 施 日 建設促進大会の同日午後
- (2) 要 請 者 関西広域連合、京都府、大阪府、関西経済連合会、福井県
- (3) 要 請 先 与党（自民党・公明党）、関係省庁

Ⅱ 北陸新幹線建設促進同盟会（事務局：福井県）による建設促進大会及び中央要請の実施結果について

1日も早い全線開業を実現するため、必要な財源の確保、環境アセスメントの丁寧かつ迅速な実施、施工上の諸課題の解決、新大阪駅位置の早期確定、地方負担の軽減、全線開業までの敦賀駅での乗換利便性の確保、湖西線は並行在来線には該当しないことについて国等に対して強く訴えた。

1 建設促進大会

(1) 開催日時 令和3年11月9日（火）10時30分～12時00分

(2) 開催場所 明治記念館 「富士の間」（東京都港区元赤坂2-2-23）

(3) 主 催 北陸新幹線建設促進同盟会

(4) 出席者 北陸新幹線建設促進同盟会

福井県 杉本知事、石川県 谷本知事、富山県 新田知事
京都府 鈴木副知事、大阪府 田中副知事、長野県 関副知事
新潟県 交通政策課長、群馬県 東京事務所副所長

関西広域連合（仁坂広域連合長）、北信越五県議会協議会（五十嵐会長）

経済団体（北陸経済連合会 金井会長、関西経済連合会 松本会長）

来 賓 国会議員、鉄道建設・運輸施設整備支援機構 他 約200名

- (5) 次 第
- ・役員選任（会長が富山県知事から福井県知事に交代）
 - ・来賓挨拶（高木毅 与党北陸新幹線敦賀・新大阪間整備委員会委員長）
 - ・来賓紹介
 - ・要 請（出席知事・副知事、北陸経済連合会、関西経済連合会、関西広域連合）
 - ・決 議

2 中央要請

(1) 実施日 令和3年11月9日（火）13時00分～17時15分

(2) 要 請 者 北陸新幹線建設促進同盟会

福井県 杉本知事、石川県 谷本知事、富山県 新田知事
京都府 鈴木副知事、大阪府 田中副知事、長野県 関副知事

関西広域連合（仁坂広域連合長）、北信越五県議会協議会（五十嵐会長）

北陸経済連合会（金井会長）、関西経済連合会（松本会長）

- (3) 要 請 先 自民党 古屋 政務調査会長代行、細田 与党整備新幹線建設推進PT座長、
高木 与党敦賀・新大阪間整備委員会委員長
稲田 自民党整備新幹線等鉄道調査会会長
公明党 石井 幹事長、竹内 政務調査会長 他
国交省 中山 国土交通副大臣
総務省 田畑 総務副大臣

(4) 要 望 書 別紙1

要 望 書

令和 3 年 11 月

北 陸 新 幹 線 建 設 促 進 同 盟 会
北陸新幹線建設促進北信越五県議会協議会
北 陸 経 済 連 合 会
公益社団法人 関西経済連合会
関 西 広 域 連 合

北陸新幹線の整備促進について

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る。

平成27年3月の金沢開業以来、長野・金沢間の乗車人員は開業前の3倍近い高い水準が続いてきたほか、移動時間の短縮やビジネス・観光の交流促進などに大きな効果をもたらしてきたことから、収支採算性に優れた路線であることが証明された。

また、東日本大震災を契機に、災害時における交通機能の重要性が改めて確認され、多重系の輸送体系の確立による災害に強い強靱な国土づくりがこれまで以上に求められる中、北陸新幹線は、これまでの大雪の際も、ほぼ通常どおりの安定運行が図られるなど、雪害等に強く、国土強靱化に資することも証明されたところである。

このような観点から、大規模災害時等においては東海道新幹線の代替補完機能を有するとともに、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国家プロジェクトである北陸新幹線に求められる役割がこれまで以上に大きくなっている。

こうした中、敦賀・大阪間について、令和元年5月に環境アセスメントが開始され、手続きが進められてきた一方で、令和4年度末の開業を目指してきた金沢・敦賀間の工期が1年遅延し、事業費が再び増加する事態となり、国土交通省では、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、昨年12月16日に「北陸新幹線の取扱いについて」を示したところである。

については、今後、金沢・敦賀間の整備を着実に進めるとともに、敦賀・大阪間を一気に整備し、沿線住民の長年の悲願である北陸新幹線のフル規格による全線整備が一日も早く実現されるよう、次の事項について格段の配慮をされるよう要望する。

- 1 現在建設中の金沢・敦賀間について、令和5年度末までの開業を確実に実現すること。
その際、国による適切な監督の下、工事工程や事業費の管理を徹底するとともに、沿線の地方自治体に対し、適時・適切にかつ分かりやすく情報提供を行うこと。
加えて、金沢・敦賀間の開業に向けたまちづくりや観光など様々な取組みに対し、工期遅延に伴う対策も含め、必要な支援を行うこと。
また、関西・中京圏等と北陸圏との間の円滑な流動性を図るため、敦賀駅等における乗換利便性を確保するとともに、在来線特急の運行本数の維持・拡大など、関西・中京圏等とのアクセス向上を図ること。
- 2 敦賀・大阪間について、「北陸新幹線の取扱いについて」で「12月15日の与党PTの「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、あらゆる手段を尽くして、北海道新幹線札幌開業（令和12年度末）頃までに大阪までの全線整備を図ること。

- 3 これらを実現するため、収支採算性に優れた北陸新幹線の事業費として上記「北陸新幹線の取扱いについて」等を踏まえ、令和4年度予算を含め、金沢・敦賀間の建設財源を十分に確保するとともに、敦賀・大阪間の着工を見据え、新幹線への公共事業費の大幅な拡充・重点配分、貸付料財源の最大限の確保（前倒し活用や算定期間の延長等）、既設新幹線譲渡収入や鉄道・運輸機構の特例業務勘定の利益剰余金の活用、必要に応じ財政投融資の活用等により必要な財源を早急に確保され、整備スキームを見直すこと。
- 4 地方負担については、沿線の地方自治体に過度の負担が生じないように、より一層のコスト縮減や、国家プロジェクトにふさわしい十分な財政措置を講ずるとともに、各県への停車の配慮など負担に見合う受益の確保を図ること。
- 5 北陸新幹線開業に伴う並行在来線は、従来にはない長大な区間であり、地域住民の交通手段であるとともに、国の物流政策や大規模災害時における物資輸送のリスク分散の観点から極めて重要な貨物鉄道の広域ネットワークの一部を担っている。こうした並行在来線の初期投資に係る地方負担に対しては、財政措置が講じられているが、既に経営が分離されている第3セクターも含め、並行在来線が健全に経営できるよう、引き続きこれまでの枠組みの再検証・見直しを行い、ＪＲからの協力・支援のあり方や並行在来線の赤字解消相当分も含まれている貸付料の活用、令和13年度以降の貨物調整金制度の見直しへの対応など幅広い観点からの財源確保の方策も含め、法制化の可能性も視野に入れ、新たな仕組みを早急に構築するとともに、老朽化した車両の更新など設備投資に係る支援制度の拡充や予算枠の確保など、支援施策の充実を図ること。
- また、金沢・敦賀間の工期遅延によって発生する並行在来線の追加経費については国が責任を持って適切な支援措置を講ずること。
- 6 以上、北陸新幹線の整備促進、並行在来線への支援、地方負担の軽減等の諸課題に対応するため、公共事業費の拡充・重点配分、ＪＲからの貸付料の活用など、幅広い観点から十分な財源を確保すること。

令和3年11月9日

北 陸 新 幹 線 建 設 促 進 同 盟 会

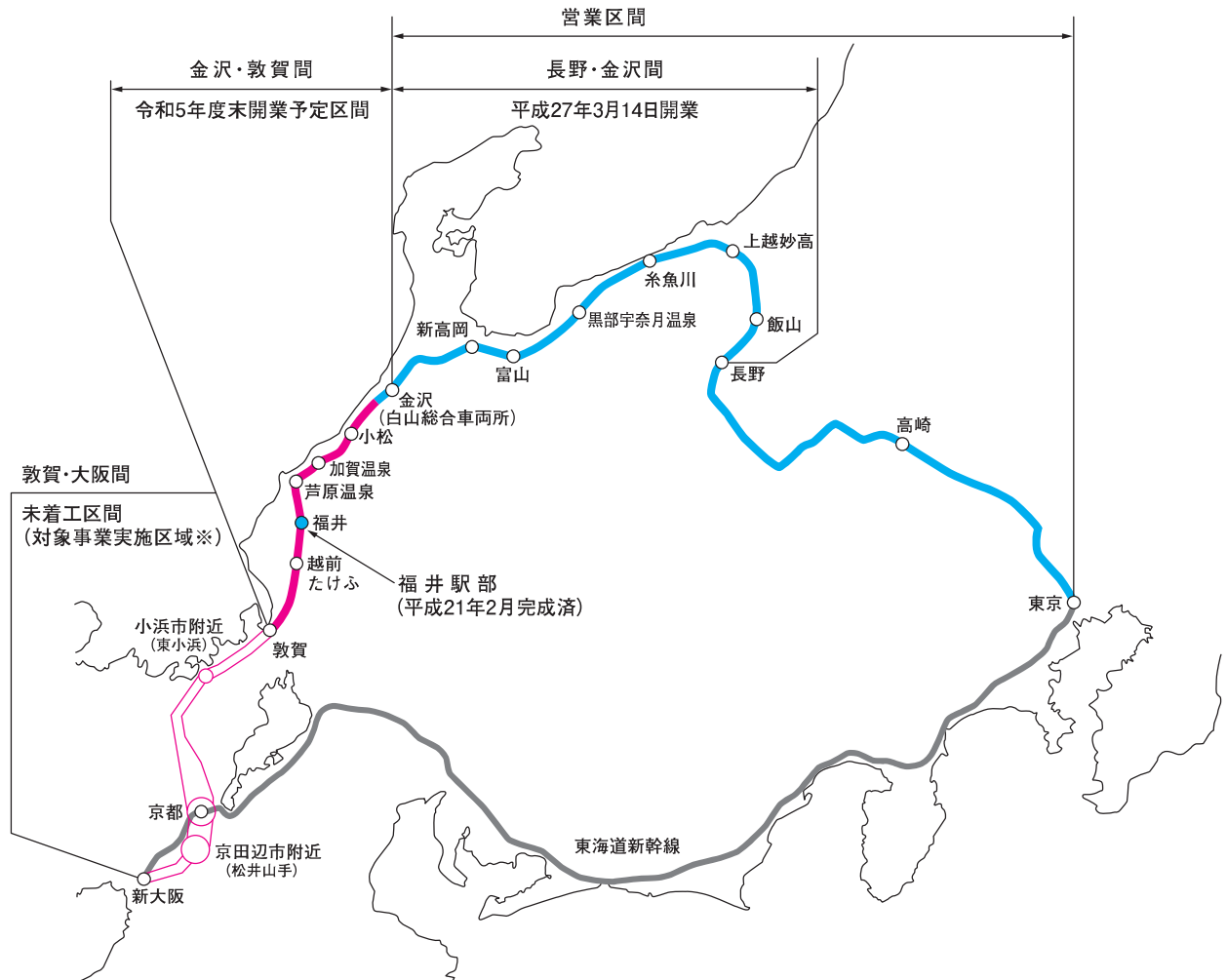
北陸新幹線建設促進北信越五県議会協議会

北 陸 経 済 連 合 会

公 益 社 団 法 人 関 西 経 済 連 合 会

関 西 広 域 連 合

「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

平成 29 年 3 月に敦賀・新大阪間のルートが決定され、北陸新幹線の敦賀以西の整備促進に向けた取組は新たなステージに入りました。関西としては、1 日も早い全線開業の実現に向けて、自治体と経済団体が一致団結し、北陸と連携を図りながら、新たな取組を強力に推進していく必要があると考え、関西広域連合と沿線の京都府、大阪府、そして関西経済連合会が連携して、整備促進に向けた活動を行うこととなりました。

●平成 29(2017)年 12 月 5 日

第 1 回北陸新幹線（敦賀・大阪間）建設促進決起大会開催・中央要請

関西初の取組として関西広域連合、京都府、大阪府、関西経済連合会により、建設促進決起大会を開催し、決議に賛同いただいた福井県とともに与党・関係省庁に対して要請活動を実施。

●平成 30(2018)年 11 月 30 日

第 2 回北陸新幹線（敦賀・大阪間）建設促進大会開催・中央要請

平成 29 年の決起大会に引き続き、関西広域連合、京都府、大阪府、関西経済連合会により、建設促進大会を開催し、決議に賛同いただいた福井県とともに与党・関係省庁への要請活動を実施。

●令和元(2019)年 11 月 26 日

第 3 回北陸新幹線（敦賀・大阪間）建設促進大会開催・中央要請

関西広域連合、京都府、大阪府、関西経済連合会により、建設促進大会を開催し、決議に賛同いただいた福井県とともに与党・関係省庁への要請活動を実施。

●令和 2(2020)年 11 月 24 日

第 4 回北陸新幹線（敦賀・大阪間）建設促進大会・中央要請

関西広域連合、京都府、大阪府、関西経済連合会による建設促進大会及び中央要請が、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い延期となったことから、要望書を与党、関係省庁及び国会議員へ送付し、建設促進を訴えた。



令和元年度 北陸新幹線(敦賀・大阪間)建設促進大会の様子

北 陸 新 幹 線

～ 1 日も早い大阪までの

全線開業を～



関西広域連合、京都府、大阪府、（公社）関西経済連合会

北陸新幹線とは

北陸新幹線は、東京都を起点として、長野、上越、富山、金沢、福井等の都市を経由し、京都、大阪へ至る延長約700kmの路線です。このうち、高崎～長野間は平成9年10月に、長野～金沢間は平成27年3月に開業し、現在、金沢～敦賀間の令和5年度末の完成・開業に向けて建設工事が進められています。また、敦賀～新大阪間については、平成29年3月にルートが決定され、現在、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構において環境アセスメントの手続きが進められています。

北陸新幹線整備計画の概要

- 区間 東京都～大阪市間（東京都～高崎市間は上越新幹線と共用）
- 主な経過地 長野市附近、富山市附近、小浜市附近
- 線路延長 約700km
- 最高設計速度 260km/h

敦賀～新大阪間の概要

- 事業実施区域 敦賀駅～新大阪駅間に係る区域
- 事業規模 延長約140km
起点：敦賀駅 終点：新大阪駅
駅：小浜市（東小浜）附近、京都駅、京田辺市（松井山手）附近

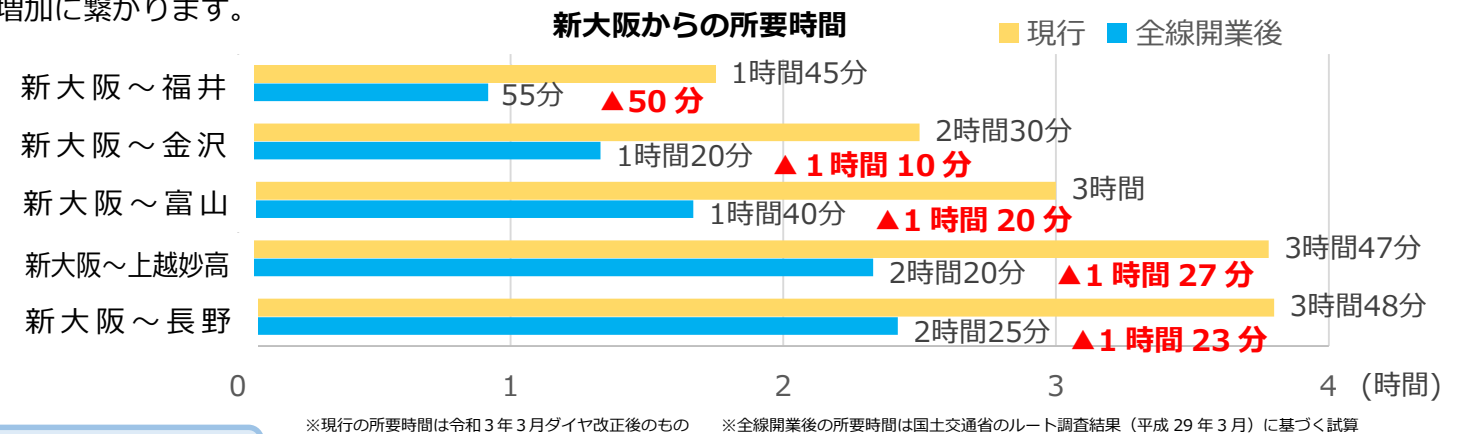
ルート図



期待される開業効果

時間短縮効果

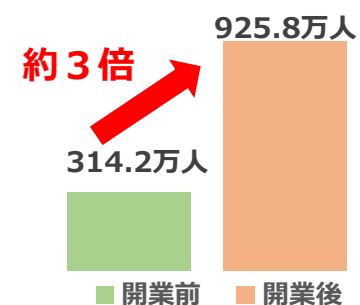
新大阪までの全線開業により、関西圏～北陸・信越圏間の移動時間が大幅に短縮され、各地域での滞在可能時間増加に繋がります。



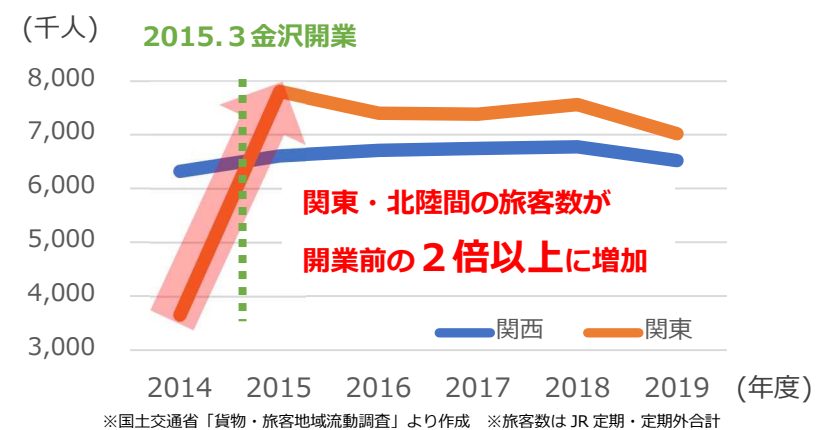
交流人口の増加

金沢～長野間の開業により、関東と北陸の交流人口は開業前と比べて大幅に増加しており、その効果は沿線の地域のみならず関東全体に及んでいます。このことから、新大阪まで全線開業することにより、北陸との交流人口が関西全体で拡大し、関西全体の活性化への寄与が期待されます。

長野～金沢間開業後1年間の 上越妙高～糸魚川間の乗車人員



関東・関西と北陸との旅客数の推移



リダンダンシーの確保

東海道新幹線の代替補完機能(リダンダンシー)を有する北陸新幹線が全線開業することで、日本経済の大動脈である大阪～東京の多重化が図られ、大規模災害発生等による東西の断絶リスクを大幅に軽減することができます。

東海道新幹線の代替補完機能

