

北陸新幹線（敦賀以西）の早期整備を求める要請

平成28年11月11日、国土交通省から与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームに北陸新幹線（敦賀以西）3ルートにかかる調査結果が報告されました。

関西広域連合では、これまでも、北陸新幹線（敦賀以西）の整備について、一日も早くルートを決し、大阪までの整備を早期に実現するよう提案してきたところです。

しかしながら、今回の費用便益比の算出にあたっては、各ルートにおける着工時期を北海道新幹線整備後の平成43年に設定しており、北陸新幹線（敦賀以西）の整備がリニア中央新幹線（名古屋－大阪間）にも遅れる計画となっています。

北陸新幹線（敦賀以西）の着工時期を他の新幹線の整備後とすることは、これまでに複数の新幹線を同時に整備してきた整備新幹線の経緯に反します。

また、先に整備計画が決定された北陸新幹線（敦賀以西）の整備が、リニア中央新幹線（名古屋－大阪間）に遅れることは、論理的にも成り立ちません。

東海道新幹線の代替補完機能の早期構築や日本海側の国土軸の早期形成、一刻の猶予もならない地方創生の推進を図るためには、一日も早い北陸新幹線（敦賀以西）の大阪までの整備が必要です。

このようなことから、関西広域連合は次の事項について強く要請します。

記

国においては、国土交通省の調査で設定している平成43年の着工時期にとらわれず、早期整備に必要な財源を確実に確保した上で、一日も早い着工並びに大阪までの整備を行うこと。

平成28年12月12日

関西広域連合

連合長 兵庫県知事 井戸 敏三

副連合長 和歌山県知事 仁坂 吉伸

北陸新幹線(敦賀以西)ルート提案に係る基本方針

北陸新幹線(敦賀以西)ルートについて、関西広域連合は、部会を設置し、費用便益分析、経済効果や課題等について鋭意検討を進めているところであるが、その検討に当たっては、以下の基本方針に基づいて行うことに、広域連合の各構成員は合意する。

1. 広域連合の各構成員は、北陸新幹線が災害時の東海道新幹線の代替機能を果たすとともに、北陸圏および北関東・信越圏と関西圏を結ぶ国土政策として、極めて重要で早急な整備が必要な事業であることを共有し、関西全体の利益を考慮する。そのため、ルート提案にあたっては、開業までの期間、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を主たる評価基準とし、総合的に判断する。

2. 広域連合の各構成員は、地元の意見を踏まえ、ルート提案に伴って発生する並行在来線の問題等、様々な地域課題やコスト負担のあり方について、関西全体で解決を図る。

3. 広域連合の各構成員は、部会での検討結果及び議会(連合議会・各府県議会)の意見を踏まえ、平成24年度末を目指して、全構成員の同意をもって、広域連合としてのルート提案に向けた結論を出す。

4. なお、国から提案されているフリーゲージトレインについては、利便性の向上や既存施設の有効活用などのメリットと同時に、安全性や定時性などの課題も考えられる。このため、広域連合としても、引き続き、メリット、デメリットを確認していくとともに、フリーゲージトレインについては暫定措置にすぎないため、あくまでも大阪までのフル規格での全線早期整備を求める。

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。

北陸新幹線（敦賀以西）の整備について

関西広域連合

- 1 北陸新幹線は関西にとって極めて重要なインフラであり、早期にフル規格で大阪まで整備されたい。
 - ・ 大規模災害時における東海道新幹線の代替機能
 - ・ 北陸圏及び北関東・信越圏と関西圏、さらに中京圏や西日本をむすび交流を一体化

- 2 スピード感を重視し、ルートについては、一日も早く、国において決定されたい。
(北陸新幹線建設促進同盟会では平成 28 年中のルート決定を要望)

- 3 ルートの選定に際して、以下の点に留意されたい。

- (1) 並行在来線の取り扱いを十分議論すること。

北陸新幹線（敦賀以西）の整備に伴い発生する並行在来線については、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、西日本旅客鉄道株式会社からの経営分離がなされないよう求める。

- (2) 関西全体の将来の広域交通網との関連にも配慮すること。

リニア中央新幹線（東京・大阪間の早期全線開業）、関空への高速アクセス、北陸・関西・中京圏のアクセスの確保、四国新幹線・山陰新幹線の整備計画への格上げなど、関西全体の将来の広域交通網との関連が議論されることを期待する。

北陸新幹線の大阪乗り入れの早期実現を期して、関西広域連合としても費用のあり方やその他の課題を関西全体として乗り越えるように取り組んでいく。

