

新幹線鉄道の整備にかかる要望書

高速鉄道は、国民経済の発展や国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資する重要なプロジェクトであり、国土の均衡ある発展と地域の活性化に不可欠な社会インフラである。

しかるに我が国の新幹線鉄道は、昭和47年までに基本計画路線として告示され昭和48年に整備計画が決定された路線については、整備に一定の目処がついたものの、昭和48年に基本計画路線として告示された路線については、リニア中央新幹線を除き、整備計画の前提となる調査がなされないまま40年以上が経過しており、建設の目処が立っていない。

国土の双眼構造への転換を図り、関西が我が国の成長を牽引する担い手となるためには、高速鉄道をはじめとする広域交通インフラの整備が必要であるが、新幹線鉄道は、東京を起点とする路線がリニア中央新幹線を除きすべて整備済みであるのに対し、大阪を起点とする路線は東海道・山陽新幹線にとどまっており、東京と比較して大きく遅れている。

加えて、東京を起点とする路線を中心として整備が進められ、地方と地方を結ぶ地域間相互の交流や連携を強化する路線が整備されなかった結果、東京への一極集中を加速させるとともに、整備されている地域とされていない地域の間では、観光や産業の振興等において差が生じている。

新幹線鉄道網の整備は、東京一極集中を是正し、日本海国土軸・太平洋新国土軸をはじめとする複数の国土軸並びに地域間を結ぶ地域連携軸を形成するために必要不可欠であり、整備により、全国を一つの経済圏に統合する地方創生回廊の創出や災害時におけるリダンダンシーの確保、国土の強靱化が図られる。

とりわけ、関西を始め西日本における新幹線鉄道の整備と、関西国際空港への高速アクセスの整備は急務である。

以上のことから、下記の事項について要望する。

記

基本計画路線である四国新幹線、山陰新幹線、北陸・中京新幹線について、整備計画として決定し、関西国際空港への高速アクセスの確保と併せて早期実現を図られたい。

平成29年3月5日

関西広域連合長 井戸 敏三（兵庫県知事）

関西広域副連合長 仁坂 吉伸（和歌山県知事）

与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム
北陸新幹線（敦賀以西）ルート決定にかかる意見書

先般、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて、北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会による中間報告を踏まえ、北陸新幹線（敦賀以西）のルートについては、敦賀駅－小浜駅（東小浜）附近－京都駅－新大阪駅を結ぶルート（小浜京都ルート）とすることが決定された。

同検討委員会での４月の中間とりまとめ後、国土交通省において３ルートにかかる調査が速やかに実施され、早期にルートが決定されたことは評価できる。

今後、政府・与党において、下記の事項の対応を求める。

記

- １ 京都－新大阪のルートについて、国土交通省の追加調査だけでなく、地域経済に対する効果などを勘案した上で、関西の地元意見を十分踏まえ、早急に決定すること
- ２ 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保した上で、一日も早い大阪までの着工並びに開業を行うこと
- ３ 地方負担について、沿線自治体に過度の負担が生じないように、コスト縮減や十分な地方財政措置を講じること
- ４ 並行在来線の取扱いについては、西日本旅客鉄道株式会社から分離されることは受け入れられない。分離されることのないよう国において必要な措置を講じること

平成 28 年 12 月 22 日

関西広域連合長 井戸 敏三（兵庫県知事）
関西広域副連合長 仁坂 吉伸（和歌山県知事）

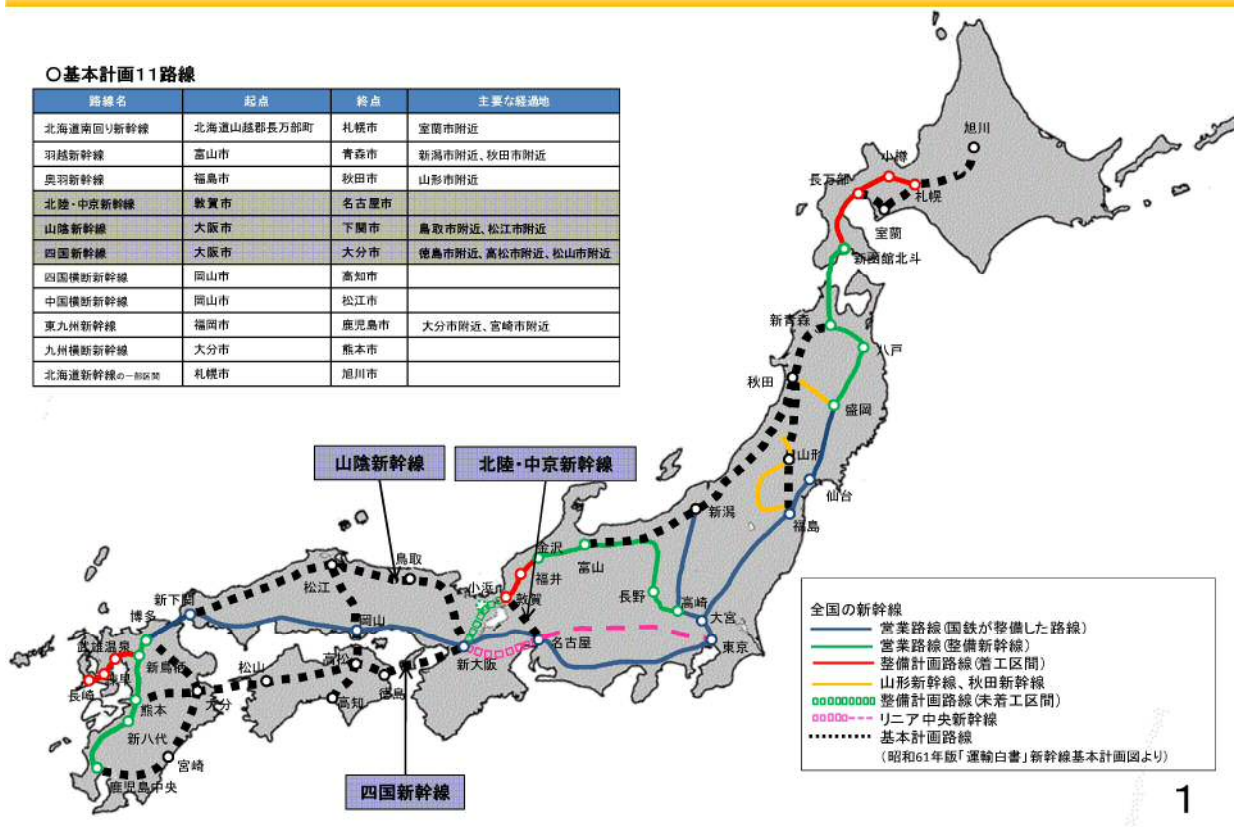
高速鉄道関係資料

和歌山県作成

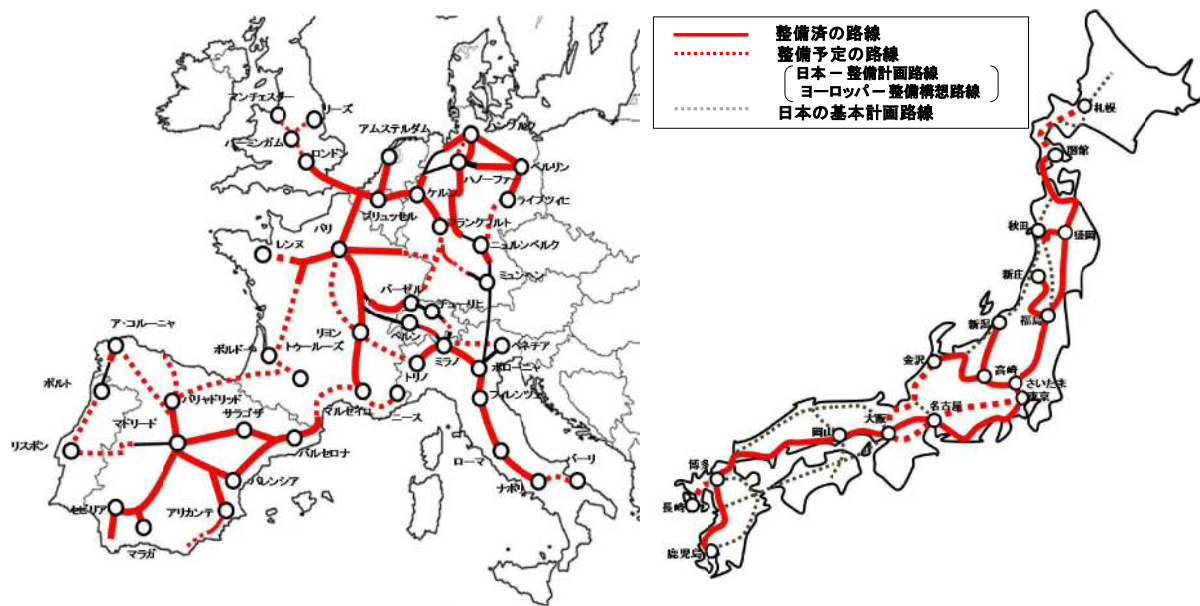
新幹線の計画と整備の状況

○基本計画11路線

路線名	起点	終点	主要な経過地
北海道南回り新幹線	北海道山越郡長万部町	札幌市	室蘭市附近
羽越新幹線	富山市	青森市	新潟市附近、秋田市附近
奥羽新幹線	福島市	秋田市	山形市附近
北陸・中京新幹線	敦賀市	名古屋市	
山陰新幹線	大田市	下関市	鳥取市附近、松江市附近
四国新幹線	大田市	大分市	徳島市附近、高松市附近、松山市附近
四国横断新幹線	岡山市	高知市	
中国横断新幹線	岡山市	松江市	
東九州新幹線	福岡市	鹿児島市	大分市附近、宮崎市附近
九州横断新幹線	大分市	熊本市	
北海道新幹線の一部区間	札幌市	旭川市	



ヨーロッパの高速鉄道と新幹線の整備状況



ヨーロッパ主要都市の状況

注1)ヨーロッパの高速鉄道は、250km/h以上の路線とした。

但し、高速鉄道は一部250km/h未満で運行する区間がある。

注2)黒線は、上記主要都市を結ぶ、概ね200km/h程度の路線。

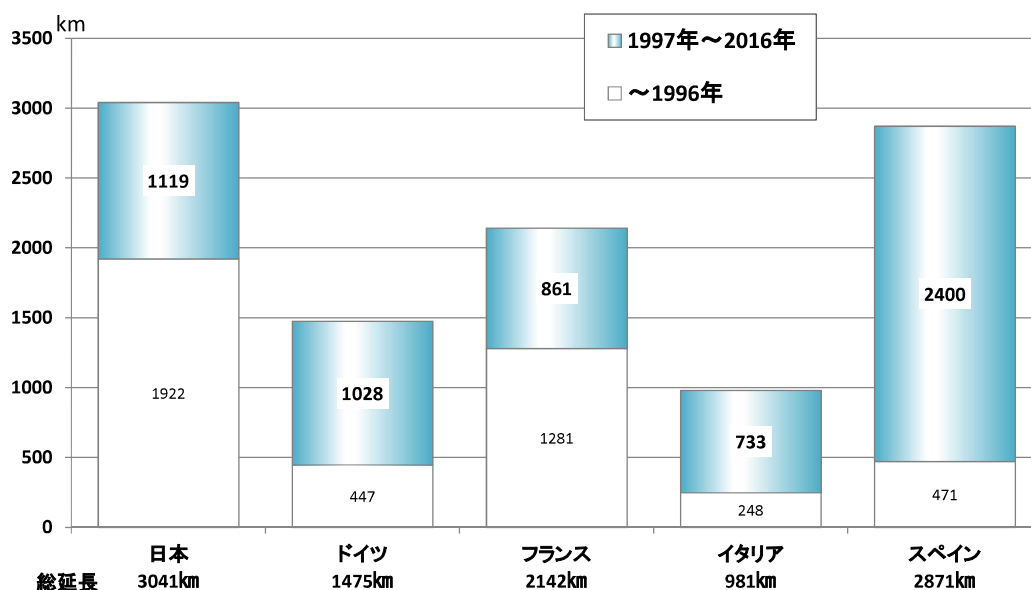
出典:「UIC HIGHTSPEED Congress 2015」資料 UIC/国際鉄道連合

出典:昭和61年版「運輸白書」新幹線基本計画の図を基に作成。

2

ヨーロッパの高速鉄道と新幹線の過去20年間の延伸距離

- 新幹線は、ヨーロッパの高速鉄道よりも整備距離が長く、過去20年間でも同程度の距離が整備されている。



ヨーロッパの高速鉄道は、250km/h以上の路線。

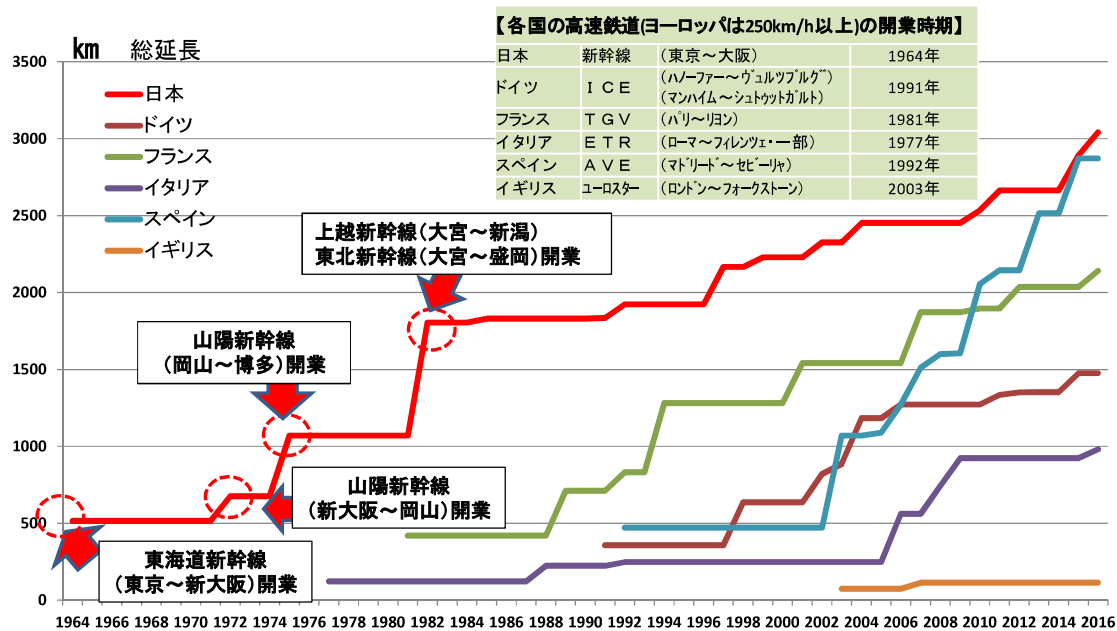
(同一路線内で一部250km/h未満となる区間がある路線を含む。)

出典:「HIGH SPEED LINES IN THE WORLD」(2017.2) UIC/国際鉄道連合

3

ヨーロッパと日本の高速鉄道延伸状況

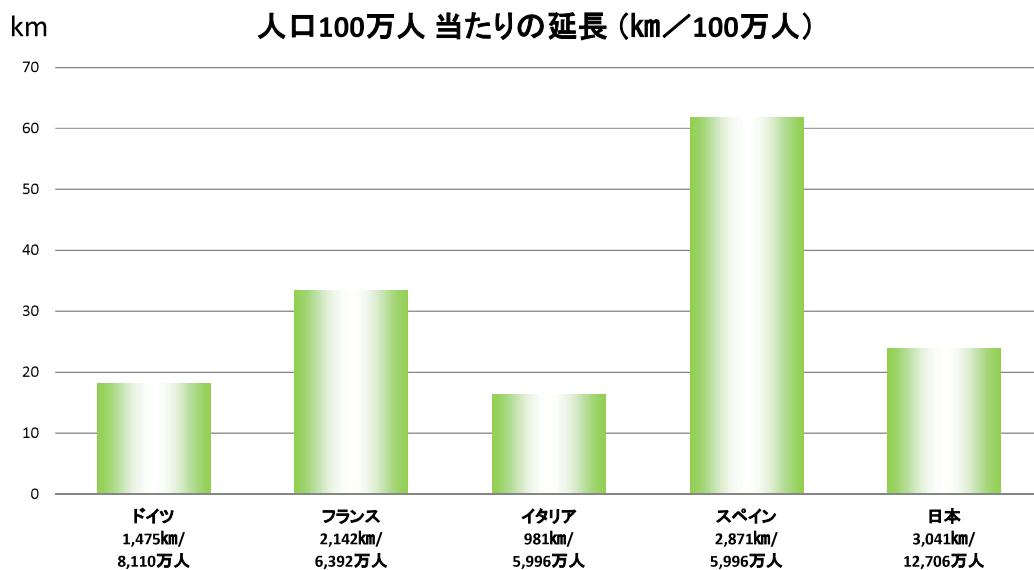
- 我が国では、上越新幹線(大宮～新潟)東北新幹線(大宮～盛岡)開業の1982(S56)年以降整備スピードが鈍化。



出典:「HIGH SPEED LINES IN THE WORLD」(2017.2) UIC/国際鉄道連合 4

ヨーロッパと日本の高速鉄道の整備延長／人口100万人

- 日本はヨーロッパ諸国と比較して、人口当たりの高速鉄道の整備延長が長くはない。



出典:「世界人口統計」(2015)

「HIGH SPEED LINES IN THE WORLD」(2017.2) UIC/国際鉄道連合

フランス、ドイツ、日本の都市における高速鉄道整備状況

○人口20万人以上の都市において、フランスは全ての都市で、ドイツは6都市を残し整備済。
日本では、新幹線基本計画路線付近の都市だけでも10都市が未整備。

高速鉄道停車駅がない都市数／人口20万人以上の都市数 〔日本の中核都市の条件である人口規模20万人の都市を基準〕

フランス	ドイツ	日本 (人口20万人未満の県庁所在地3都市を含む。)
0 / 11 都市	6 / 39 都市	23 ^{※2} / 62 ^{※1} 都市 ↓ (整備計画路線が全て整備された場合) 17 ^{※3} / 62 都市

※1 人口20万人以上の108都市(東京都特別区を除く。)のうち三大都市圏の都市を除いた59都市に、人口20万人未満の県庁所在地の3都市を加えた62都市。

(三大都市圏:第3次地方制度調査会に示される東京圏、名古屋圏、関西圏)

※2 62都市のうち、新幹線が整備(当該都市に駅や路線・近隣市町村に路線が整備)済みの都市を除いた23都市。

※3 23都市のうち、新幹線整備計画において整備が予定されている都市を除いた17都市。

17都市のうち10都市は、新幹線基本計画路線付近の都市。

四国新幹線については関空付近を通るルート想定。

(10都市:旭川市、和歌山市、鳥取市、松江市、徳島市、高松市、松山市、高知市、大分市、宮崎市)

注) 都市人口については、フランス2014年、ドイツ2015年、日本2015年の値。

6

東京と大阪に繋がる新幹線路線数

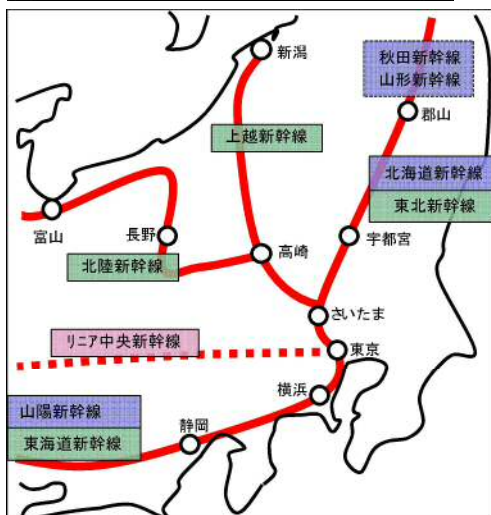
○東京を起点とする新幹線は、リニア中央新幹線を除く4路線が既に整備されている。

大阪を起点とする新幹線は、2路線しか整備されていない。



■東京、大阪に直接繋がる整備済の新幹線路線
 [東京]4路線 (東海道新幹線、北陸新幹線、上越新幹線、東北新幹線)
 [大阪]2路線 (東海道新幹線、山陽新幹線)

■東京、大阪から乗換を伴わずに利用できる新幹線路線
 [東京]4路線 (山陽新幹線、北海道新幹線、山形新幹線、秋田新幹線)
 [大阪]1路線 (九州新幹線)



7