

平成 29 年 12 月 21 日  
本 部 事 務 局

## 関西広域連合等による北陸新幹線建設促進に係る 決起大会の開催及び中央要請の実施結果について(概要)

### 1 北陸新幹線（敦賀・大阪間）建設促進決起大会

- (1) 日 時 平成 29 年 12 月 5 日（火） 11 時～ 11 時 42 分
- (2) 会 場 ホテルグランドオーク半蔵門 4 階「富士（東）」
- (3) 主 催 関西広域連合、京都府、大阪府、（公社）関西経済連合会
- (4) 出席者 主催者、来賓及び随行者等 約 150 名
- <主な来賓>
- 地元国会議員、福井県知事、福井県議会議員、国土交通省鉄道局長、  
（独）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）取締役専務執行役員
- (5) 進 行
- ① 開 会
- ② 主催者挨拶 関西広域連合 井戸連合長、関西経済連合会 松本会長  
京都府 城福副知事、大阪府 新井副知事
- ③ 来賓挨拶 与党 P T 北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員長 西田参議院議員  
福井県 西川知事
- ④ 来賓紹介
- ⑤ 決 議 関西広域連合 仁坂副連合長（提案趣旨説明～決定）
- ⑥ 閉 会

### 2 中央要請（政府与党）

- (1) 日 時 平成 29 年 12 月 5 日（火） 14 時～ 16 時 45 分
- (2) 要 請 先 自由民主党（場所：自由民主党本部内）  
二階幹事長、竹下総務会長、金子政務調査会副会長  
公 明 党（場所：衆議院第二議員会館内）  
井上幹事長、石田政務調査会長、太田北陸信越方面副本部長  
※ 三者合同で実施
- (3) 要 請 者 関西広域連合 井戸連合長、仁坂副連合長、三日月委員  
関西経済連合会 松本会長、大竹副会長  
京都府 城福副知事、大阪府 新井副知事、福井県 西川知事
- (4) 要 望 書 別紙 1 「北陸新幹線（敦賀・大阪間）の整備促進に関する要望書」  
別紙 2 「北陸新幹線（敦賀・大阪間）の早期開業に関する要望書」

### 3 中央要請（国土交通省）

- (1) 日 時 平成 29 年 12 月 15 日（金） 13 時 40 分～ 14 時
- (2) 要 請 先 国土交通省 石井大臣
- (3) 要 請 者 関西広域連合 井戸連合長  
（京都府、大阪府、和歌山県、滋賀県、福井県、関西経済連合会同行）
- (4) 要 望 書 「2 中央要請（政府与党）」と同じ

## 北陸新幹線（敦賀・大阪間）の整備促進について

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。

敦賀・大阪間については、本年3月の与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて、全区間のルートが決定されたところであるが、国土交通省の調査結果によると、新大阪駅までの全線開業時期は、約30年後の2046年となっている。

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

このため、政府・与党において、沿線地域の意見を踏まえながら、駅・ルート公表に向けた詳細調査および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られ、これと並行して、建設財源確保の見通しを早期に立てられ、新大阪駅まで一気に、フル規格による全線開業を1日も早く実現することを強く要望する。

平成29年12月5日

関西広域連合

広域連合長 井戸敏三

京都府

知事 山田啓二

大阪府

知事 松井一郎

公益社団法人関西経済連合会

会長 松本正義

福井県

知事 西川一誠

### 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、金沢・敦賀間の開業に続き、新大阪まで一気に、一日も早く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、駅・ルート公表に向けた詳細調査および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 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、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、新大阪駅まで一気に、フル規格による全線開業を1日も早く図ること。
- 3 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。
- 4 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存在しない。国においてこの考え方を確認すること。

平成29年12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）

## 並行在来線に関する考え方

第 180 回国会衆議院 国土交通委員会 穀田恵二委員の北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）に係る並行在来線についての質問に対する津川祥吾国土交通大臣政務官の答弁より

（第 180 回国会衆議院 国土交通委員会議録第 2 号（平成 24 年 3 月 14 日）より抜粋）

○津川大臣政務官 まず、私の考え方か会社の考え方かと先ほどありましたが、先生のおっしゃる問題意識は、私も実は十分によくわかっております。

ただ一方で、並行在来線というものの考え方がありますが、これは従来からの話がありますが、実は具体的に定義があるわけではないところでもあります。要するに、経営分離をすることとなるものがどういったものであるかという考え方についてはこれまで整理をしてきたところではありますが、一つには、今先生から御指摘があったように、まさに物理的に並行している区間というものが一つあります。もしくは、JRの旅客会社が現に経営をしている鉄道区間のうちに整備新幹線が開業することで旅客輸送量が著しく低下することが見込まれる路線という、この二つのどちらかということが一つ考え方として整理をされているところであります。

その上で、同一のJR旅客会社において整備新幹線と在来線の経営が二重投資になる在来路線、こういったものが並行在来線に該当するのではないかというふうに考えられるところでありまして、函館と新函館間というものが物理的に並行していないではないかという御指摘であります。これはJRの考え方ではありますが、JRの考え方としては、在来線の特急の需要というのがこの区間の需要の中心であって、まさに札幌から函館まで走るJRの現在の在来線の需要が新しく整備をされる整備新幹線に大きくシフトをする区間、そういうふうに説明を受けたところであります。