



北陸新幹線（敦賀・大阪間）建設促進大会及び中央要請の実施結果について

令和5年12月16日

本 部 事 務 局

1 建設促進大会

- (1) 開催日時 令和5年11月30日（木）11時00分～12時00分
- (2) 開催場所 ホテルグランドアーク半蔵門 4階 富士の間（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) 出席者 主催者・来賓 約120名

【主な来賓】

関西広域連合構成団体関連国会議員、国土交通省鉄道局長、
 鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事長、西日本旅客鉄道株式会社代表取締役社長、
 福井県知事、福井県議会議長、敦賀市長、大阪府議会副議長 等

(5) 概 要

- ①主催者挨拶 三日月大造 関西広域連合長
 鈴木貴典 京都府副知事
 森岡武一 大阪府副知事
 檜原誠慈 関西経済連合会副会長
- ②来賓挨拶 西田昌司 参議院議員(自由民主党整備新幹線等鉄道調査会鉄道のこれからを考えるプロジェクトチーム座長)
 高木 毅 衆議院議員(与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム敦賀・新大阪間整備委員会委員長)
 稲田朋美 衆議院議員(自由民主党整備新幹線等鉄道調査会会長)
 杉本達治 福井県知事(北陸新幹線建設促進同盟会会長)
- ③来賓紹介
- ④決 議 岡本富治 関西広域連合議会議長

- (6) 発言要旨 別添1のとおり

2 中央要請

(1) 実施日 令和5年11月30日（木）13時00分～16時00分

(2) 要請者 三日月大造 関西広域連合長

鈴木貴典 京都府副知事

森岡武一 大阪府副知事

檜原誠慈 関西経済連合会副会長

杉本達治 福井県知事（自民党 梶山幹事長代行、自民党 稲田衆議院議員への要請に参加。それ以外は武部衛 未来創造部新幹線・交通まちづくり局長が代理参加。）

(3) 要請先

自民党 梶山弘志 幹事長代行

稲田朋美 自由民主党整備新幹線等鉄道調査会会長

公明党 北側一雄 副代表

竹内 譲 衆議院議員

中川宏昌 衆議院議員

鰐淵洋子 衆議院議員

石川博崇 参議院議員

山本香苗 参議院議員

国土交通省 こやり隆史 大臣政務官

(4) 要望書 ・北陸新幹線（敦賀・大阪間）の整備促進に関する要望書（別添2）
・北陸新幹線（敦賀・大阪間）の早期開業に関する要望書（別添3）

発言要旨

○主催団体

(三日月 関西広域連合長)

- ・東京一極集中を是正し国土の双眼構造を構築するためにも、北陸新幹線を1日も早く大阪まで繋げていくということが大変重要であり、切望する路線である。
- ・関西広域連合としては、機運醸成を図るため、10月27日に大阪市内でシンポジウムを実施しており、オンライン視聴も含めて約350名の方々に参加いただいた。
- ・大阪まで繋がれば、新大阪・福井間で所要時間が約50分短縮され55分に、新大阪・金沢間は約70分短縮され1時間20分になる。これによる経済効果・波及効果は極めて大きく、リダンダンシーを確保するという防災面での効果もある。こういった効果をしっかりと皆様方にご理解いただく取組を進めてまいりたい。
- ・関西広域連合の要望としては7点ある。1点目は、環境アセスメントの丁寧かつ迅速な実施。2点目は、大阪までの早期整備に必要な財源の確保。3点目は、沿線自治体との情報共有を徹底しながら、北陸新幹線事業推進調査の実施を加速させることにより、事業費抑制・工期短縮に努め、施工上の諸課題を早期に解決すること。4点目は、新大阪駅における利用者利便性等を考慮した駅位置の早期確定。5点目は、地方負担について沿線の地方自治体に過度の負担を生じないようにすること。6点目は、敦賀・新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ない。国においてこの考え方を確認すること。7点目は、金沢駅・敦賀駅間の開業から新大阪駅まで全線開業するまでの間、スムーズに乗り換えられるダイヤの設定や料金の負担軽減など、敦賀駅での乗換利便性を向上させること。

(鈴木 京都府副知事)

- ・国や鉄道・運輸機構において、環境アセスメントや北陸新幹線事業推進調査を進めていただいているところであるが、自然環境の保全、地下水や建設発生土といった施工上の課題に対して、京都府としても、引き続き関係市町村と連携して、できる限りの協力をしていきたい。今後、ルート、構造、施工方法、駅の位置など様々なことを検討されるに当たり、慎重な調査と十分な

地元説明を確実にしていただきたい。

- ・京都府域の施工区間については、長大トンネル、大深度地下工事などによって相当な建設となることが懸念される。明かり区間の距離を伸ばすなど様々な面でコスト削減を図りながら、地方財政措置などによって、地方の負担を受益に応じたものとなるよう検討していただきたい。
- ・北陸新幹線がより大きな効果をもたらし、全府民から理解を得るためには、北部地域や南部地域の新幹線駅とのアクセスの向上が必要。JR片町線や山陰本線などの整備、さらには山陰新幹線の早期整備などについても検討していただきたい。

(森岡 大阪府副知事)

- ・国において、事業推進調査を実施しているが、敦賀・新大阪間開業までの期間を最大限短縮できるよう、年末までの政府予算案の編成において、必要額が最大限確保されることを期待している。
- ・北陸新幹線は新大阪までの全線開業により、その機能・効果が最大限発揮される。時間短縮効果により、元々文化的にも非常に近い北陸と大阪・関西との交流連携が更に深まり、関西の交流人口が約1,650万人増加、全国への経済波及効果も毎年2,700億円に上るという試算がされている。また、リダンダンシーが確保されることにより、国土軸が多重化され、国土強靱化にも寄与する。
- ・北陸新幹線の整備に向けては、建設発生土の受入先の確保、在来線や道路等が輻輳する新大阪駅の効率的な施工、既成市街地での用地取得などの諸課題が想定される。これらの課題を解決するために、事業推進調査に大阪府としても積極的に協力しているところ。
- ・新大阪駅は、今後、なにわ筋線、リニア中央新幹線の整備により、更にアクセスが強化され、広域鉄道ネットワークの一大ハブ拠点となる重要な駅である。昨年10月には、新大阪駅を含む周辺地域が都市再生緊急整備地域に指定され、現在、駅とまちが一体となった世界有数の交通ターミナルのまちづくりの実現に向け、官民一体で取組を進めており、具体的なまちづくり推進のためにも早期に駅位置を確定していただくことが必要。

(檜原 関西経済連合会副会長)

- ・関西では、2030年に日本初のIRが開業予定であり、その翌年には、なにわ筋線の開業を予定している。この近い時期に、北陸新幹線の全線開業ができると、北陸から関西空港まで直通で繋がりと、さらには、首都圏と関西圏

との新幹線でのループができ上がる。これにより、例えばインバウンドの周遊効果により絶大な経済の活性化に資するものと期待できる。

- ・関西経済界としても、敦賀までの開業への盛り上がりを全線開業に向けた弾みにしようと、より一層力を入れていこうと考えている。関西広域連合と一緒に、機運醸成のための大規模なシンポジウムを開催しており、今後も、引き続き力を入れていきたい。

○来賓

(西田 参議院議員)

- ・このままでいくと、北陸新幹線の大阪までの全線開業に30数年かかるというようなことになってしまい、全く意味がない。
- ・我々与党側がやるべきことは、これから詳細設計が決まり、実際に建築工事ができる状況になったときに、完成年度をしっかりと示していくこと、併せて建設の財源をどういう形にするのか、ということを議論していかななくてはならない。
- ・今までのいわゆる整備新幹線のやり方では当然できない。この整備新幹線の新しいルールを、これから工事が始まるまでの間に、与党内で議論して、政府にしっかりと実現させていくというのが政治家の役割である。その点について、我々の考え方は概ね一致しているところ。

(高木 衆議院議員)

- ・10月28日に整備委員会を開催した。年末にも開催する予定。
- ・その中で、来年3月16日に金沢・敦賀間が必ず開通するものだと確認した。また、来年度以降の事業推進調査に関する予算について、1日も早い大阪までの全線開業に資するための予算をしっかりと獲得することが大事だと確認した。
- ・事業推進調査において、例えば残土処理について、この期間にしっかりと予算を使って、残土の量だけでなく、その中身がどのような自然由来の重金属であるかということを詳細に判明させて、その上でどのように残土処理するか、こういった話は普通は工事計画が認可されてから進めるものであるが、我々としてはそうしたことをしっかりと事業推進調査の中でやらせていただく。
- ・来年に向けて、事業推進調査のための予算を、今の12億3,500万円よりは少なくとも何割かは多くして、しっかりとこの調査を更に進めて、1日も早く大阪まで繋げていきたい。

- ・着工5条件について、どれも大変厳しい課題ばかりではあるが、特に2兆1,000億円と言われている事業費、おそらく2兆1,000億円で収まることは難しいかと予想されている。そのため、特にこの財源というものをどうやってしっかり確保していくかという協議をもう始めなければならないということを国交省鉄道局にも話したところ。この財源の議論を速やかに始めて、しっかりと着工5条件というものを整える仕事をさせていただきたいと思っている。

(稲田 衆議院議員)

- ・福井県では、今、大変な盛り上がりを見せている。ただ、福井県民からすると、京都とか大阪、関西では実はそうでもないのかなと少し思っていたりする。しかし、本日、皆様のお話を伺って、シンポジウム等で盛り上げていただいていると聞いて、大変心強く思っているところ。
- ・委員会では、着工5条件、財源だとB/Cの問題など、いろいろと議論を始めている。認可が出たらすぐに進められるように、来年度の予算も昨年より上げてしっかりと獲得できるように頑張ってもらいたい。

(杉本 福井県知事)

- ・北陸新幹線の敦賀駅までの開業をとにかく成功させて福井ブームを起こす。これが、大阪に1日も早く繋ぐために重要であるとの決意を固め、様々な取組をしているところ。
- ・北陸新幹線は敦賀まで開業すると全体で700km。10の都府県を通り、沿線の人口は4,200万人。これが大阪までの残り2割ができ上がればその効果が最大化され、関西地域とこの4,200万人が1本で繋がるという効果は絶大である。時間短縮効果、交流人口の増加、経済効果、そして東海道新幹線の代替路線としての効果もある。東京と大阪が北陸新幹線で結ばれると、仮に南海トラフ地震が起きた際に約20万人が東西の行き来ができなくなるところだが、それが半分に減ることになる。
- ・プロジェクトの重要性が高いことは理解されていると思うが、このために、1日も早く、大阪とそれから東京の間をしっかりと結んでいただくことが重要だと思っている。そうすることで、大阪・関西が、東西の二極のうちの一極となって日本の成長を引っ張っていただける、これが本当に重要だと思っている。

北陸新幹線(敦賀・大阪間)の整備促進に関する

要 望 書

令和 5 年 1 1 月

関 西 広 域 連 合
京 都 府
大 阪 府
関 西 経 済 連 合 会
福 井 県

北陸新幹線（敦賀・大阪間）の整備促進に関する要望書

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不可欠な国家プロジェクトである。

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

こうした中、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・新大阪間整備委員会において、整備に向けた諸課題の検討が進められており、また、国土交通大臣は、令和2年12月に「北陸新幹線の取扱いについて」で、「関係機関と調整して着工5条件の早期解決を図る」ことを示し、令和4年12月には「北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の取扱いについて」で、「開業までの期間を最大限短縮するよう努めるとともに、施工上の課題を解決するなどにより、着工に向けた諸条件についての検討を深め、一日も早い全線開業を実現してまいりたい」と表明した。

このことを踏まえ、あらゆる手段を尽くして、新大阪駅まで一気に整備し、1日も早い全線開業を実現するため、政府・与党において、北陸新幹線の整備促進に関する次の事項を実現するよう強く要望する。

1 環境アセスメントの丁寧かつ迅速な実施及び敦賀・新大阪間の1日も早い認可・着工

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ること。併せて、整備財源に関する議論を速やかに開始し、必要な財源を早急に確保するなど、着工5条件を早期に解決し、1日も早い認可・着工を実現すること。

2 施工上の諸課題の解決と駅位置・詳細ルート等の早期確定・公表

施工上の課題を解決するための「北陸新幹線事業推進調査」について、最大限の予算を確保し、早期に課題を解決するとともに、事業費抑制に努め、開業までの期間を最大限短縮すること。また、調査にあたっては、国により、沿線自治体との情報共有を徹底した上で、沿線住民の理解を得ながら進めること。これらを踏まえて、調査を加速させ、駅位置・詳細ルート等を早期に確定・公表するとともに、認可・着工の時期及び全線開業に向けたスケジュール感を早急に明らかにすること。

3 新大阪駅における駅位置の早期確定及び駅機能の強化

広域交通ネットワークの一大ハブ拠点としての役割が期待される新大阪の駅位置については、既存の新幹線や在来線との乗換等の利用者利便性等を考慮すること。また、新大阪駅周辺地域のまちづくりの推進のためにも早期に駅位置を確定すること。

4 沿線地域住民の理解促進

国が前面に立って国家プロジェクトとしての北陸新幹線の必要性や意義を説明し、早期全線整備に向けた理解促進を図ること。

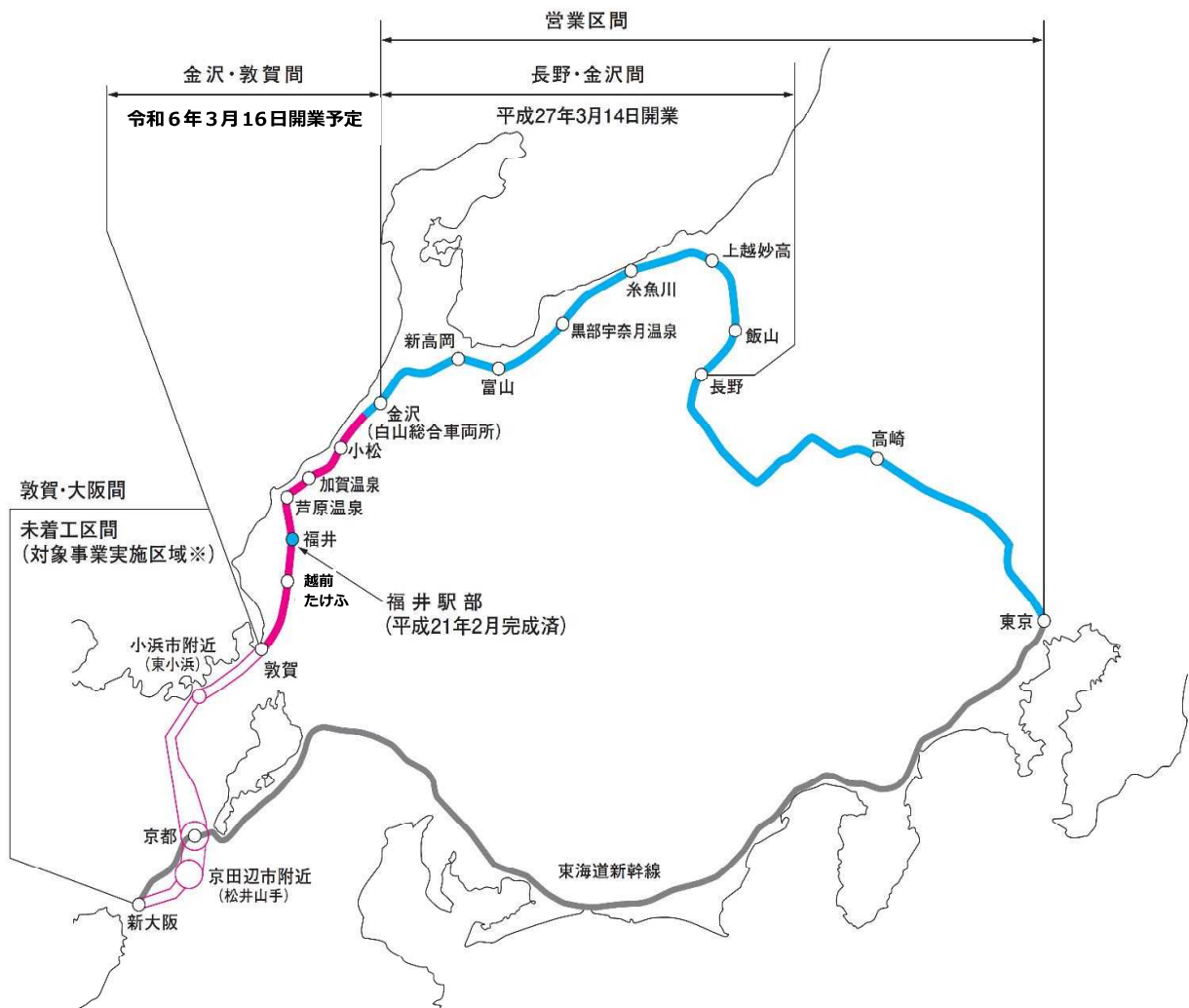
5 全線開業までの間における敦賀駅での乗換利便性の確保

新大阪駅までの全線開業までの間、敦賀駅において新幹線と特急との乗換が生じることから、北陸・関西間の円滑な流動性を確保するため、敦賀駅でのスムーズな乗り継ぎなど利便性の向上を図ること。

令和5年11月30日

関西広域連合	
広域連合長	三日月 大 造
京 都 府	
知 事	西 脇 隆 俊
大 阪 府	
知 事	吉 村 洋 文
公益社団法人関西経済連合会	
会 長	松 本 正 義
福 井 県	
知 事	杉 本 達 治

「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

北陸新幹線（敦賀・大阪間）の早期開業に関する要望書

要 望 書

令和 5 年 1 1 月

関 西 広 域 連 合

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・新大阪間については、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・新大阪間整備委員会において、整備に向けた諸課題の検討が進められており、また、国土交通省では、令和4年12月に同プロジェクトチームの決議を受けて、「北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の取扱いについて」で、「開業までの期間を最大限短縮するよう努めるとともに、施工上の課題を解決するなどにより、着工に向けた諸条件についての検討を深め、一日も早い全線開業を実現してまいりたい」と表明されたところである。このことを踏まえ、あらゆる手段を尽くして、新大阪駅まで一気に整備し、1日も早い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。

- 1 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、既設新幹線譲渡収入の活用、必要に応じ、財政投融资の活用等により、敦賀・新大阪間の建設財源確保の見通しを早期に立て、着工5条件を解決し、1日も早い認可・着工を実現すること。
- 3 施工上の課題を解決するための「北陸新幹線事業推進調査」について、最大限の予算を確保し、早期に課題を解決するとともに、事業費抑制に努め、開業までの期間を最大限短縮すること。また、調査にあたっては、国により、沿線自治体との情報共有を徹底した上で、沿線住民の理解を得ながら進めること。これらを踏まえて、調査を加速させ、駅位置・詳細ルート等を早期に確定・公表するとともに、認可・着工の時期及び全線開業に向けたスケジュール感を早急に明らかにすること。
- 4 広域交通ネットワークの一大ハブ拠点としての役割が期待される新大阪の駅位置については、既存の新幹線や在来線との乗換等の利用者利便性等を考慮すること。また、新大阪駅周辺地域のまちづくりの推進のためにも早期に駅位置を確定すること。
- 5 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。
- 6 敦賀・新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ない。この考え方を確認すること。
- 7 金沢駅・敦賀駅間の開業から新大阪駅まで全線開業するまでの間、北陸・関西間の円滑な流動性を確保するため、スムーズに乗り換えられるダイヤの設定及び料金の負担軽減などの敦賀駅での乗換利便性の向上を図ること。

令和5年11月30日

関西広域連合

広域連合長 三日月 大 造（滋賀県知事）