



## 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（概要）

平成30年12月25日  
本部事務局

### 1 北陸新幹線（敦賀・大阪間）建設促進大会

- (1) 開催日時 平成30年11月30日（金）11時～11時45分  
 (2) 会場 ホテルグランドアーク半蔵門 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 約110名

#### 【主な来賓】

地元国会議員、福井県議会総務教育常任委員会委員長、京田辺市長、  
国土交通省鉄道局審議官、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構副理事長、  
西日本旅客鉄道(株)代表取締役社長、地元経済団体役員 等

### (5) 進 行

- ① 開 会  
 ② 主催者挨拶 関西広域連合 井戸広域連合長、京都府 舟本副知事、  
大阪府 新井副知事、関西経済連合会 村尾副会長  
 ③ 来賓挨拶 稲田朋美衆議院議員（自民党整備新幹線等鉄道調査会会長）  
 ④ 来賓紹介 国会議員（代理含む）等  
 ⑤ 状況報告 (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構 小島副理事長  
 ⑥ 決 議 関西広域連合議会 中川副議長（提案趣旨説明～朗読～決定）  
 ⑦ 閉 会

### 2 中央要請

- (1) 開催日時 平成30年11月30日（金）13時～15時00分  
 (2) 要 請 先 国土交通省：石井啓一 国土交通大臣  
 公 明 党：井上義久 副代表  
 自由民主党：高木 毅 自民党北陸新幹線整備PT座長  
 西田昌司 与党整備新幹線建設促進PT北陸新幹線  
 敦賀・大阪間整備検討委員会委員長  
 (3) 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  
 〔広域連合長、京都府副知事、大阪府副知事、関西経済連合会副会長、  
和歌山県企画部長、福井県新幹線地域鉄道対策監〕  
 (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  
 （次頁以降参照）・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）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、昨年3月に全区間のルートが決定され、現在、駅・ルート公表に向けた詳細調査が進められているところであるが、国土交通省によると、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日も早い着工と新大阪駅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、これと並行して、早期に建設財源を確保するとともに、環境アセスメント終了後、間断なく敦賀・大阪間について一気に整備し、全線開業を1日も早く実現すること。

国土交通省の地方創生回廊中央駅構想において新幹線ネットワークのハブと位置付けられている新大阪駅についても、事業スキームの早期検討のための予算を確保すること。

あわせて、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、既存の運行計画にも配慮しながら、乗換利便性の確保を図ること。

上記について、強く要望する。

平成30年11月30日

関西広域連合  
広域連合長 井戸敏三  
京都府  
知事 西脇隆俊  
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」 駅・ルート図



※平成29年3月15日の与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームで決定されたルートを図示。

## 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整備し、全線開業を1日も早く図ること。
- 3 新大阪駅や京都駅については、既存の新幹線や多くの在来線との接続が生じること、加えて新大阪駅については北陸新幹線のほかにも新線の乗り入れも想定されていることから、駅利用者の利便性等、新線接続による整備効果が最大限確保されるよう、駅位置について早期に関係者間の調整を図ること。
- 4 国土交通省の地方創生回廊中央駅構想において新幹線ネットワークのハブと位置付けられている新大阪駅について、民間プロジェクトの組成など事業スキームの早期検討のための予算を確保すること。
- 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・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、在来線特急の運行本数の維持・拡大と、敦賀駅での乗り換え利便性の確保等アクセシビリティの充実に努めること。

平成30年11月30日

関西広域連合

広域連合長 井戸敏三（兵庫県知事）

副広域連合長 仁坂吉伸（和歌山県知事）