

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

連合長 井戸 敏三（兵庫県知事）

副連合長 仁坂 吉伸（和歌山県知事）