

知事の新幹線新駅に対する発言について

1 背景

○平成 23 年 5 月 12 日

国の交通政策審議会中央新幹線小委員会の答申において、リニア中央新幹線整備の意義の一つとして、リニア開通後の東海道新幹線の活用の可能性として、「ひかり」・「こだま」型を重視した輸送形態への転換やリニア開業後における東海道新幹線沿線地域の活性化に寄与する新駅の設置などの可能性が新たに示された。

○平成 23 年 5 月 26 日

リニア中央新幹線(東京～大阪間)の整備計画決定(基本計画は昭和 48 年 11 月 15 日に決定) ※東京～名古屋間は、平成 39 年開業予定

○平成 23 年 7 月 28 日

関西広域連合に「広域インフラ検討会」を設置し、その専門部会として「北陸新幹線検討部会」を設置し、北陸新幹線の敦賀以西ルートについて検討を開始

○平成 24 年 6 月 29 日

北陸新幹線(金沢～敦賀間)の工事实施計画の認可(平成 37 年度開業予定)

○平成 24 年 6 月

将来の滋賀の目指すべき交通の姿を展望する「滋賀交通ビジョン」の中間報告書において、リニア開通による周辺地域に対する滋賀県の地理的優位性の相対的低下への懸念を踏まえ、東海道新幹線を将来のリニア中央新幹線へのアクセス手段の中心と位置づけ、県内停車便数の充実など、その活用について検討を進めるとされた。

2 新幹線新駅発言の趣旨

- ・今後、リニア中央新幹線や北陸新幹線等の新しい高速鉄道輸送体系が、国家プロジェクトとして着々と整備されていくこととなり、本県として、直接、間接の影響が避けられないと見込まれる中、本県への波及効果や既存鉄道網の利活用等について、今から総合的に検討しておくことが必要。
- ・そうした中、8月6日に本県で開催した中部圏知事会議では、「リニア開業後の東海道新幹線の利活用」が話題となり、本県と同様にリニアのルートからはずれる静岡県知事から、静岡空港地下の東海道新幹線新駅設置の促進について、中部圏としても後押しして欲しい旨の提案があり、これを受け、同じ課題を抱える本県として、東海道新幹線の利活用方策の一つとして、米原～京都間における新駅の必要性について発言。

- ・今回の発言は、今後の30年から40年という長いスパンの中で、リニア開通により東海道新幹線の果たすべき役割が転換されることに対して、滋賀の将来のためにはどのような対応が必要か、新幹線新駅の設置などの可能性も含めて広く議論を喚起しようとしたものであり、議論の扉を開くきっかけになればとの思いから発言したものの。

3 新幹線新駅発言に関する経過説明

各会合において、知事から新駅発言にあたり配慮がなかった旨謝罪。

「地元や地権者の気持ちに十分思いを致すことができず発言したこと、事前に栗東市に相談しなかったことについて、誠に申し訳なく思っている。」

◇8月7日 自治創造会議で各首長に発言の趣旨等を説明

【首長からの主な意見】

- ・新駅中止の県の方向転換を受け入れてきた地元にとっては配慮に欠けるものであり、事前の協議があるべきだった。
- ・リニアが完成したら高コストの新幹線は成立しないだろう。
- ・新幹線中止の民意は置き去りにされていないか。

◇8月20日 知事が栗東市長、栗東市議会議長に発言の趣旨等を説明

【栗東市長、議長からの主な意見】

- ・発言にあたり事前に協議があるべきであった。
- ・今回の発言は説明不足、配慮のなさ、一定の誤解というものがある。
- ・栗東市民だけでなく、県民に向けて説明責任を果たしてほしい。

◇8月26日 知事が栗東市地元4自治会長・役員に発言の趣旨等を説明

【自治会長・役員からの主な意見】

- ・なぜ、このタイミングで新幹線新駅の議論をするのか。
 - ・地元が不信感を持ったことに対する説得力のある説明がほしい。
- ※今後、地権者や4自治会の皆さんに対して説明を行う予定

4 今後の新幹線新駅の検討

本県としては、リニア開業後の東海道新幹線の新駅設置については、その場所や費用、また、費用負担者などについて具体的な想定をしているものではなく白紙である。

今後、滋賀交通ビジョン懇話会において、新駅の必要性も含めて東海道新幹線沿線地域の活性化について議論をいただき、その結果を受けて、県議会、市町等の意見を伺いながら、県としての方向性を示していく予定。

【参考】

【交通政策審議 中央新幹線小委員会 答申(平成 23 年 5 月 12 日)】

2. 中央新幹線整備の意義について

(中略)

③東海道新幹線の輸送形態の転換と沿線都市群の再発展

中央新幹線が整備され、東海道新幹線の「のぞみ」型の旅客輸送が担っている輸送ニーズの多くが中央新幹線に移転することにより、東海道新幹線のサービスも相対的に「ひかり」・「こだま」型を重視した輸送形態へと変革することが可能となり、現在「のぞみ」型が停車しない駅における東海道新幹線の利用機会を増加させるほか、新駅の設置などの可能性も生じ、東海道新幹線利用者の利便性向上及び東海道新幹線沿線地域の活性化に寄与することが期待される。

【滋賀交通ビジョン中間報告書(平成 24 年 6 月)】

II. 広域交通の課題と対応の方向性

(中略)

4 具体的施策の方向性

(中略)

②リニア中央新幹線へのアクセス確保

今後の新しい国土軸となるリニア中央新幹線へのアクセス確保が非常に重要です。特に東海道新幹線は、速達性においてアクセス手段の中心的な役割を担うものと見込まれることから、県内停車便数の充実など、その活用について検討を進めます。