

北陸新幹線について

1. 平成28年1月の動向

1月21日 **第8回与党検討委員会** (大阪府、大阪市ヒアリング)

○松井大阪府知事

「(与党検討委へ関西広域連合「米原ルート方針」を)無かったこととして思っていたいて結構ですと申し上げました。」

1月26日 **第9回与党検討委員会** (JR西日本、JR東海ヒアリング)

○JR西日本/真鍋社長

「早期の大阪までの開業が望ましい」「新大阪まで乗り換えなし」「小浜、京都を經由」

「(米原ルート乗り入れは)ダイヤの問題やシステム統合など技術的課題がある」

○JR東海/宮澤専務

「(東海道新幹線は)大変高密度で運転しており、(現時点で乗り入れは)到底困難」

○西田昌司議員(与党検討委/委員長)

「広域連合は、決定権と予算、負担する義務もないし、この際、関係ない」ので意見を聞かない。

1月28日 **関西広域連合委員会** 北陸新幹線(敦賀以西)ルートにかかる井戸連合長(兵庫県知事)コメント

(前略)状況が変化し、JR西日本の説明ではダイヤ問題と技術的システム問題があり、それを考えると、この基本方針を堅持しえないのではないかということになる。これまでの検討、論点を踏まえながら再検討せざるを得ないといたしました。

この「再検討せざるを得ない」の意味、いろいろあるのですが、時間が与党PTの決定まであまりありませんから、具体的ルートの提案は我々としては難しいかなということです。論点として、いかに大阪まで早くということ。並行在来線の取り扱いについても検討し、またリニアについても、また関西全体としてみた時に、関西全体としての交通の整備の将来展望を踏まえる必要があるのではないかと考えられますので、論点整理したいと考えております。

とはいえ、これからも北陸新幹線の大阪乗り入れの早期実現を期して、関西広域連合として費用負担やその他の課題を関西全体として乗り越えるように取り組んでまいりますので、よろしくお願いいたします。

2. 平成28年2月の動向

2月4日 **第10回与党検討委員会** (経済団体ヒアリング)

関西経済連合会、北陸経済連合会 「早期の大阪までのフル規格整備を」

2月9日 **滋賀県首長会議**(平成27年度第3回)

テーマ「北陸新幹線敦賀以西ルートについて」(提案:米原市)

【主な論点】

○関西広域連合委員会における取組方針の「再検討」に対する考え方について

○「米原ルート」をすすめるにあたって、県の方針や執行体制、地元市の取組について

○湖西線・北陸本線が「並行在来線」としてJRから経営分離される可能性への懸念について

以上

北陸新幹線 敦賀以西ルート に対する考え方

平成 27 年 12 月 11 日

滋賀県

本日お伝えしたいこと

- 1 ルート選定は、国家的観点で、データを示し定量的に選定すべし。
- 2 現時点の拠り所は、関西広域連合の試算結果のみ。
本県は、その結果として、最も優れている「米原ルート」を推奨する。
- 3 データが示されていない「小浜・京都ルート」や「舞鶴ルート」への論評はできない。
- 4 国家全体の便益 / 費用を最適化できないルートは同意できない。
- 5 国家の便益を最大化するルートが、仮に地域における利益と相反する場合、
国が責任を持って対処すること。

1. 基本的なスタンス

投資効果、工期に優れる「米原ルート」を推奨。

● 北陸新幹線の意義

北陸新幹線の整備は国家プロジェクト

- 我が国の一体的な発展。
- 太平洋側及び日本海側の国土軸の形成や充実。
- 近畿・北陸・中部や首都圏との広域交流の促進。



● 交通結節点としての「米原」

- 近畿・北陸・中部を結ぶ合理的なルートは「米原」経由。
- 歴史的にも「米原」を要とした交通網が発達。



● 総合的に優位な「米原ルート」

- 関西広域連合の調査によれば、費用対効果、開業までの期間などを総合的に判断すると「米原ルート」が最も優位。
- 更にリニア中央新幹線（品川～名古屋）の H39 年開業により中京圏の吸引力が増すことで、更に「米原ルート」の受益者数が増加。
- 本県も合理性・合目的性に秀でる「米原ルート」推奨方針を関西広域連合と共有。

5. 「定量的効果」でルート決定。

「定性的課題」は調整で解決可能。

- どのルートが国民の効用を最大化できるかが、選定の優先事項ではないか。
 - ☐ 現在を基準とし、我が国の将来に責任のあるルートを選定すべき。
 - ☐ ルート決定は、利用者便益と経済合理性を優先して判断すべき。
- 国民の効用を更に高める為、鉄道事業者間の調整を図るべきではないか。
 - ☐ ルート決定後、国が責任を持って「乗り入れ」の調整を行うことに期待。
 - ☐ 「乗り入れ」に関する運行管理システム上の対応は、山陽新幹線・九州新幹線の博多開業時に経験済み。
 - ☐ 事業者間の収益は新幹線貸付料で調整が可能。
- リニア中央新幹線 名古屋～大阪開業の前倒しとの比較考量の視座も必要ではないか。
 - ☐ 東京～名古屋～大阪間のリダンダンシーをリニア中央新幹線に期待。
 - ☐ 北陸新幹線敦賀以西ルートに多額の財源投入が可能ならば、合理的なルートで北陸新幹線敦賀以西を建設し、リニア中央新幹線の大阪への前倒し開業ができるよう支援すべきではないか。

