



滋賀県の幹線鉄道ネットワークの強化

【提案・要望先】国土交通省

1. 提案・要望内容

(1) 北陸新幹線敦賀・大阪間の整備に伴う、「並行在来線」が 存在しないことを国において確認すること

- 県民の暮らしに直結するとともに、京阪神と一体となった交通ネットワークを形成する幹線鉄道の維持

(2) 近畿圏、北陸圏、中京圏の結節点である米原駅の機能強化

- 北陸新幹線敦賀開業（2022年度）にあわせ、北陸新幹線と東海道新幹線のスムーズなアクセス手段の確保や利用者負担の軽減

2. 提案・要望の理由

(1) 以下の理由から「並行在来線」は存在しないと考える。

- ① これまでの整備新幹線で、新幹線の通らない県内で「並行在来線」の事例はない。
- ② 大都市近郊区間の在来線が「並行在来線」として経営分離された事例はない。
- ③ 特急列車が運行されていない区間は、新幹線への旅客転移は想定できず「JRにとって過重な負担」とはならない。

□ 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」（H29.12.5）

・「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存在しない。国においてこの考え方を確認すること。」

□ 近畿ブロック知事会「国土強靱化及び地方創生・生産性向上に資する高速交通インフラ整備推進に関する提言」（H30.2）

・「北陸新幹線については、（略）建設財源確保の見通しを早期に立て、整備に伴う並行在来線は存在しないことを確認すること。」

(2) 北陸新幹線敦賀開業（2022年度）を控え、北陸・中京圏の交流増加による更なる成長を図るため、米原を結節点としたアクセス改善、料金増の縮減が必要。

□ 北陸新幹線敦賀発着に併せた「米原アクセス列車」と東海道新幹線「米原停車」。

・国土交通省需要予測では、北陸新幹線敦賀開業後の敦賀発着48往復/日（フリーゲージの場合50往復/日）。米原に停車する東海道新幹線は現行ダイヤで34往復/日。

□ また、北陸新幹線敦賀開業後の北陸・中京間の利用者負担の増加

・現状、米原－福井間の特急料金は3,100円。敦賀延伸開業後には、5,240円（見込）。

(本県の取組状況と課題)

(1) 本県の北陸新幹線 敦賀・大阪間の整備に伴う並行在来線が存在しないと考える理由

① これまでの整備新幹線で、新幹線の通らない県内で「並行在来線」として扱われた事例はない。



② 大都市近郊区間の在来線が「並行在来線」として経営分離された事例はない。



③ 特急列車が運行されていない区間は、新幹線への旅客転移による影響は想定できず、「JRにとって過重な負担」とはならない。

(2) 北陸新幹線敦賀開業時点(2023年3月)の課題

① 「北陸新幹線」－「敦賀～米原」－「東海道新幹線」の運行本数のミスマッチ



② 北陸新幹線敦賀開業後の北陸・中京間における利用者負担の増加

●「福井⇄名古屋」間の特急料金の変化(イメージ)

現行の特急料金			敦賀延伸開業 2022年度～	小浜京都ルート開業 2046年度～ (国土交通省試算)
①-1 特急「しらさぎ」利用	①-2 米原から東海道新幹線 (「自由席」利用)	①-3 米原から東海道新幹線 (「指定席」利用)	② 北陸新幹線(敦賀乗換)	③ 北陸新幹線(京都乗換)
2,680円	2,580円	3,100円	5,240円	6,320円
福井 しらさぎ【指】 2,680円 名古屋 運賃 3,020円	福井 しらさぎ【指】850円 米原 東海道新幹線【自】 1,730円 名古屋 運賃 3,020円	福井 しらさぎ【指】850円 米原 東海道新幹線【指】 2,250円 名古屋 運賃 3,020円	福井 北陸新幹線【指】 2,360円 敦賀 しらさぎ【指】630円 米原 東海道新幹線【指】 2,250円 名古屋 運賃 3,020円	福井 北陸新幹線【指】 3,110円 京都 東海道新幹線【指】 3,210円 名古屋 運賃 5,080円

※北陸新幹線は、現在の料金体系から特急料金を試算