

北陸新幹線 敦賀以西ルート 検討の動向について



平成27年11月10日

滋賀県

1. ルート選定の状況

直近の動向

H27.3

H27.8

～H29.8

H27年1月14日
政府・与党申合せ
与党方針

政府・与党申合せ

- ①金沢～敦賀開業をH37年度→H34年度へ前倒し
- ②福井駅の早期活用の検討

与党方針

- 以下の2点を与党PTで検討
- ①金沢～福井の先行開業(夏までに結論)
 - ②未着工区間の取扱い

与党 福井駅先行開業等検討委員会

H27年3月～8月 全14回開催

最終とりまとめ(H27.8,28)

与党の報告書ポイント

- ①金沢～福井の2年前倒しによる2020年度の先行開業の可能性はある。
- ②予算の編成過程で一刻も早く福井県に新幹線を開通させるよう検討する。

国土交通省の方針ポイント

- ①敦賀までの更なる前倒し開業の検討を含め、早期開業に最大限努力。
- ②敦賀駅は新幹線と在来線の上下乗換えや連絡通路での接続を促進。
- ③福井駅は在来線の中二階を活用して接続する。

与党 北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会

○委員 (H27.10.7現在)

(敬称略)

自由民主党	公明党
高木 毅[衆](福井県・委員長)	漆原 良夫 [衆] (比例北信越)
橘 慶一郎[衆](富山県)	佐藤 茂樹 [衆] (大阪府)
大岡 敏孝[衆](滋賀県)	竹内 譲 [衆] (比例近畿)
岡田 直樹[参](石川県)	
西田 昌司[参](京都府)	
太田 房江[参](大阪府)	
滝波 宏文[参](福井県)	

○開催状況

- 第1回(8月6日) ・今後の進め方等について
・北陸新幹線(敦賀・大阪間)について
- 第2回(9月10日) ・北陸新幹線に係る整備計画について
・平成28年度整備新幹線関係予算概算要求概要について
- 第3回(10月7日) ・北陸新幹線に係る整備計画について(鉄道局より説明)
・敦賀以西の整備について福井県より意見聴取
- 第4回(10月7日) ・敦賀以西の整備について石川県より意見聴取
- 第5回(10月7日) ・敦賀以西の整備について富山県より意見聴取

今後のスケジュール

- ①ルート決定について「1年以上かかると思うが、2年以上かけてはいけないんじゃないか。」(8月6日 高木委員長)
- ②「立地自治体の意見を聞かないといけないと思っている。」「鉄道・運輸機構、JRの意見も聞かなければならない。」(9月10日 高木委員長)
- ③「今後は関西、滋賀県も含めて京都、大阪の自治体に集まっていただいてヒアリングしたい。」
「(高木委員長が復興大臣になったため)次の委員会日程は誰が委員長になるのかによる。」(10月7日漆原委員長代行)
- ④国土交通省は来年度、各ルートの総工費等を調査予定。データが揃う時期について「早くても来年夏以降」(10月7日国土交通省)

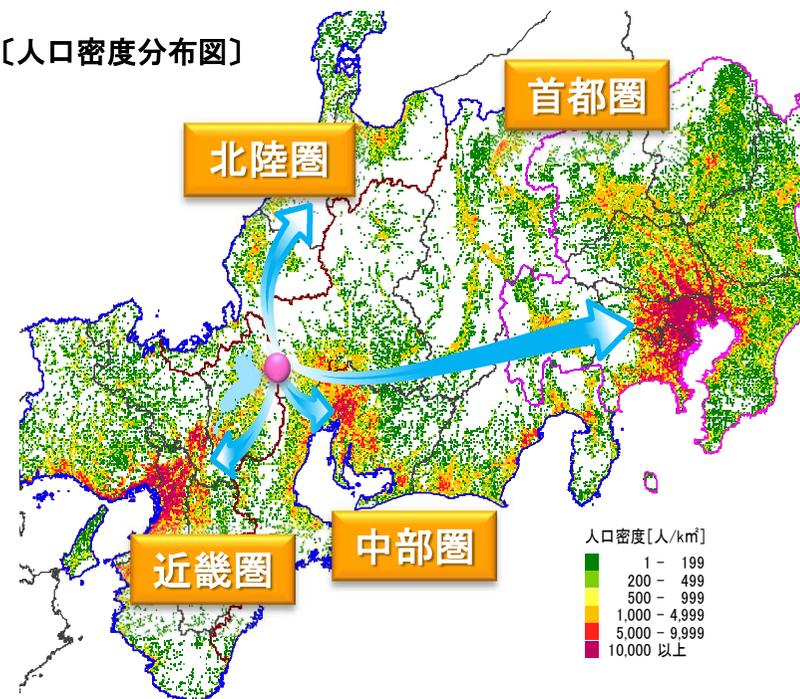
2. 基本的なスタンス — 投資効果、工期に優れる「米原ルート」を推奨。

○ 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。

〔人口密度分布図〕



○ 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のH39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」の受益者数増を見込む。
- ✓ 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。

3. 基本的スタンス — 並行在来線の経営分離は受け入れられない。

○ 並行在来線の定義

- ✓ 整備新幹線の建設に伴い、同区間を走行する在来線の優等列車が新幹線に移る線を並行在来線という。
(平成8年与党整備新幹線検討委員会)
- ✓ 整備後の新幹線と並行在来線とともに経営することは、営業主体であるJRにとって過重な負担となる場合がある。
この場合においては、並行在来線をJRの経営から分離させざるを得ないが、その経営分離について沿線自治体の同意を得るものとする。
(平成21年整備新幹線の整備に関する基本方針)

○ 北陸新幹線敦賀以西ルートに関する滋賀県の考え方（抄） (平成25年3月28日 関西広域連合あて提出意見)

- ✓ 北陸新幹線（敦賀以西）の整備にあたっては、滋賀県として、大きな2つの課題がある。一つは、現行の属地主義による建設費負担の考え方では、滋賀県にとって便益に比して財政的負担が極端に大きいこと。もう一つは、北陸新幹線の整備に伴って、地元住民生活に不可欠な交通手段である北陸本線や湖西線が「並行在来線」として取り扱われる可能性もあり、JR西日本から経営分離されると、県民にとって大きな負担に繋がることである。この2点については、県民の理解が得られない。
- ✓ 北陸新幹線（敦賀以西）に並行する在来線区間（北陸本線、湖西線）については、平成15～18年度にかけて、多額の地元負担により、直流化工事を実施し、京阪神地域と一体となった交通ネットワークを形成する幹線交通として、重要な役割を果たしている。それゆえ、今後とも、「並行在来線」としてJR西日本の経営から分離されることなく、引き続き、JR西日本が一体的運行を維持されること。

○ 北陸新幹線（敦賀以西）ルート提案に係る取組方針（抄） (平成25年4月25日 関西広域連合)

- ✓ ルートの整備に伴い発生する並行在来線（北陸本線、湖西線を想定）については、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交通として、重要な役割を果たしていることから、関西広域連合は、当該並行在来線の経営がJR西日本から分離されることは受け入れられず、分離されないよう、国やJR西日本に求めていく。