



鉄道ネットワークの維持・改善

- 地域の鉄道ネットワークを守るため、鉄道事業法の手続の見直しを図るとともに、北陸新幹線整備については、開業による効果の最大化を図るための取組を支援されたい。

【提案・要望先】国土交通省

1. 提案・要望内容

(1) ダイヤ変更等に地域の意見が反映できる鉄道事業法の見直し

- 鉄道事業者のダイヤの変更について地域の意見が反映できる手続への見直し

(2) 北陸新幹線敦賀・大阪間の整備に伴う「並行在来線」が存在しないことの確認

- これまで経営分離された「並行在来線」には、整備新幹線の通らない県や大都市近郊区間の在来線はない

(3) 北陸新幹線「敦賀」開業に伴う北陸・中京間のアクセスの向上

- 北陸・中京間の結節点である米原駅発着の新幹線の増便、敦賀・米原間のリレー快速の運行開始などにより、アクセスの向上を図ること

2. 提案・要望の理由

(1) ダイヤ変更等に地域の意見が反映できる鉄道事業法の見直し

- ・ 現行の利用状況と輸送力の乖離を是正するため、JR 西日本がダイヤの大幅見直し（R3 秋、R4 春）を発表
- 現行の鉄道事業法が、ダイヤの変更や路線の休廃止等を届出制としていることは、人口減少が進行する地域において、利用者の利便性を著しく阻害し、ひいては地域の魅力や活力に影響を及ぼすことから、鉄道事業者の独断による運行計画の変更が行われないよう、地域の意見が反映できる手続に見直しを図る必要がある。

(2) 北陸新幹線敦賀・大阪間の整備に伴う「並行在来線」が存在しないことの確認

①これまでの整備新幹線で、新幹線の通らない県で「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。



例：九州新幹線
博多・八代間
は鹿児島本線
として存続

(3) 北陸新幹線「敦賀」開業に伴う北陸・中京間のアクセスの向上

- 北陸新幹線の敦賀開業の効果を広域に発現させるとともに、中部圏地域（本県）の経済発展につなげる必要がある。

(本県の取組状況と課題)

(1) ダイヤ変更等に地域の意見が反映できる鉄道事業法の見直し

○休廃止はもとより、減便などの運行計画の変更は、通勤・通学など鉄道利用者の利便性に甚大な影響を及ぼすことから、鉄道事業者の判断だけでなく、地域の意見が反映されるよう手続の見直しを図る必要がある。

【同趣旨の要望】

- 本県他 21 道県合同「地方の鉄道ネットワークを守る緊急提言」(R3.8.2)
 - ・ 鉄道利用促進のための機運醸成
 - ・ JR を含めた鉄道事業者の経営基盤の安定化への支援
 - ・ 鉄道事業法における鉄道事業廃止等の手続の見直し

(2) 北陸新幹線敦賀・大阪間の整備に伴う「並行在来線」が存在しないことの確認

【同趣旨の要望】

- 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」(R2.11)
- 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の推進について」(提言)(R3.2 予定)
 - ・ 「北陸新幹線については、(略) 早期に必要な財源を確保すること。あわせて、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。」

(3) 北陸新幹線「敦賀」開業に伴う北陸・中京間のアクセスの向上

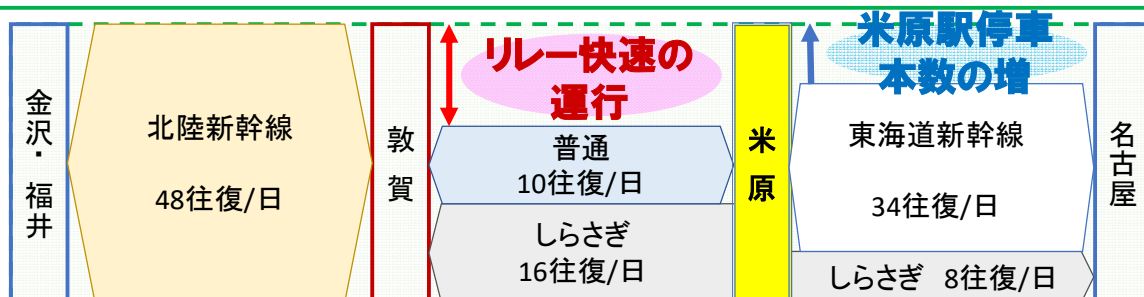
(敦賀開業時の課題)

北陸新幹線の金沢 - 敦賀間の運行本数は 48 往復/日と想定されているのに対し、敦賀～米原間は特急「しらさぎ」と各駅停車で計 26 往復/日、米原～名古屋間は東海道新幹線と特急「しらさぎ」で計 42 往復/日であり、輸送力に差異が発生。

(対策案)

①特急「しらさぎ」を補完する「リレー快速」等の運行

②東海道新幹線「米原駅」停車本数の時間あたり 1 本増(2 本/時⇒3 本/時)



☆ 北陸新幹線の開業効果がより広域に発現し、中部圏経済の発展につながるよう、東海道新幹線米原駅の積極的な活用が必要。

担当：土木交通部交通戦略課広域鉄道ネットワーク係
TEL 077-528-3684