



画像提供：
リニア中央新幹線
早期全線開業実現協議会

前進！リニア中央新幹線、北陸新幹線

2016年8月に閣議決定された「未来への投資を実現する経済対策」では、「リニア中央新幹線の全線開業を最大8年間前倒し、整備新幹線の建設を加速化する」ことが明記された。また、12月には北陸新幹線の敦賀・京都間のルートも決定。リニア中央新幹線の早期全線開業、北陸新幹線の大阪早期延伸に向けた動きが大きく前進した。今号ではここに至るまでの経緯と当会の取り組みを紹介する。

リニア中央新幹線早期全線開業に向けた取り組み

■ リニア中央新幹線の概要

リニア中央新幹線(以下、リニア)は、1973年に全国新幹線鉄道整備法に基づいて国が基本計画を策定した「中央新幹線」だが、長年、整備新幹線の5路線(p4参照)の建設が優先され、事業化のめどが立っていなかった。しかし2007年、東海旅客鉄道(以下、JR東海)が自らのイニシアチブと自己負担を前提に超電導リニアによる中央新幹線の建設を行うことを表明し、着工に向けた準備が進められた。2011年5月、国土交通大臣の諮問機関「交通政策審議会中央新幹線小

委員会」は、リニアの営業主体、建設主体および整備計画を決定する内容の答申を行った。答申には付帯意見として、リニアの整備効果を最大限発揮させるため、大阪開業をできる限り早く実現させることが極めて重要と記載された。その後、国土交通大臣よりJR東海に建設指示が発令され、正式に事業化が決定した。

リニアの建設は総額9兆円超の巨大プロジェクトである。しかし、その整備費用はJR東海が全額自己負担するため、資金調達スキームが課題となった。JR東海は、東京・名古屋間が開業する2027年には長期債務残高が約5兆円に膨れ上がることから、名古屋・大阪間の工事は8年間の債務圧縮期間を経た後に着工するという、

2段階方式での整備を計画。名阪間の開業は東名間の開業から実に18年遅れの2045年とされ、名阪間が開業するまでの18年の間に、関西の地盤沈下が進むことが懸念された。

■ 財政投融資の活用により大阪開業を最大8年間前倒し

当会では、リニアの効果を最大限に発揮させるためには、大阪までの同時開業が不可欠との認識のもと、2011年に「リニア中央新幹線研究会」を設置し、全線開業の前倒しに向けた機運醸成に努めてきた。2014年には、大阪府市や経済団体などとともに「リニア中央新幹線全線同時開業推進協議会」(以下、リニア協議会)を設立。シンポジウムの開催や国への要望活動等に官民一体で取り組んできた。

これらの活動が奏功し、政府においても全線開業の前倒しに向けた動きが加速した。2015年に閣議決定された国土形成計画(全国計画)では、リニアの早期整備・活用の必要性がうたわれた。そして、2016年8月に閣議決定された「未来への投資を実現する経済対策」において、「財政投融資の手法を積極的に活用・工夫することにより、リニア中央新幹線の全線開業を最大8年間前倒し」と明記されるに至った。11月には、JR東海へ財政投融資を活用した貸し付けを行うことを可能にする「鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律」が成立。JR東海には、2016年度中に1.5兆円、さらに2017年度に1.5兆円の融資が予定され、総額3兆円の長期・固定・低利の資金調達の実現し、8年間の債務圧縮期

間が不要となる。その結果、東名間の工事に連続して名阪間の工事に着手することが可能となった。

リニア協議会は、こうした政府・与党の取り組みやJR東海の決断により名阪間の開業が前倒しされることを歓迎し、名称を「リニア中央新幹線早期全線開業実現協議会」に改め、今後、関係者と連携し、より積極的に活動を進めて行くこととした。また、リニアの効果を最大限に発揮するために、①新大阪駅および周辺の整備、②環境影響評価等の手続きの円滑化、③建設残土処理のあっせんや受入れ協力、④リニア全線開業効果を可視化する調査といった地元協力策を検討・実施することにより、名阪間の早期着工・開業をさらに後押ししていく。

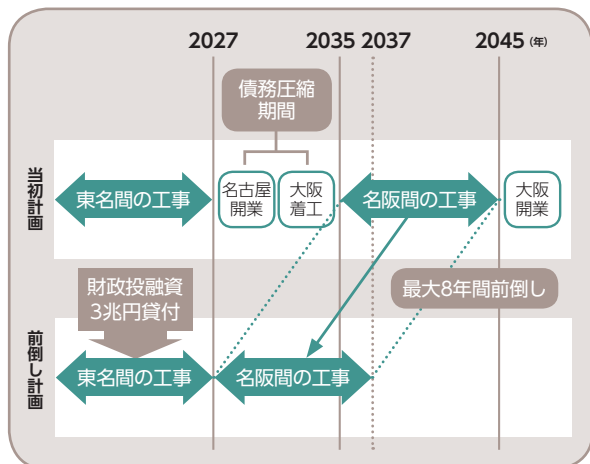
■ 複眼型スーパー・メガリージョンの実現に向けて

リニアの全線開業は、前述の国土形成計画(全国計画)における、「スーパー・メガリージョン」(以下、SMR)の実現に必要不可欠である。同構想の狙いは、少子高齢化や人口減少が急速に進むわが国において、新たな成長を生み出すことである。リニアで東名阪の三大都市圏が約1時間で結ばれることで、多様な地域の連携が生まれ、新たな対流を促し、生産性の向上やイノベーションを喚起することが期待される。

リニア協議会では、リニアと北陸新幹線の乗り入れが予定され、SMRの西の玄関口としての重要性が高まる新大阪駅およびその周辺の開発に関する検討・調査や、リニアの全線開業により形成されるSMRの効果に関する調査を実施している。また、2017年3月には中部圏と連携したシンポジウムを開催し、SMRにおける関西圏と中部圏のあり方等を議論する(シンポジウムの詳細はp22参照)。

関西は今後、産業や歴史・文化等の集積を生かし、アジアからヒト・モノ・カネ・情報を呼び込むゲートウェイとして、わが国の成長エンジンとなる必要がある。当会では、リニアの早期全線開業だけでなく、東京一極集中の是正や複眼型国土構造の実現、リダンダンシー確保等の観点から、SMRの実現に向けた具体的検討の必要性を訴えるとともに、SMRの一翼にふさわしい関西の発展戦略を描いていく。

〈図 リニア大阪開業前倒しのイメージ〉



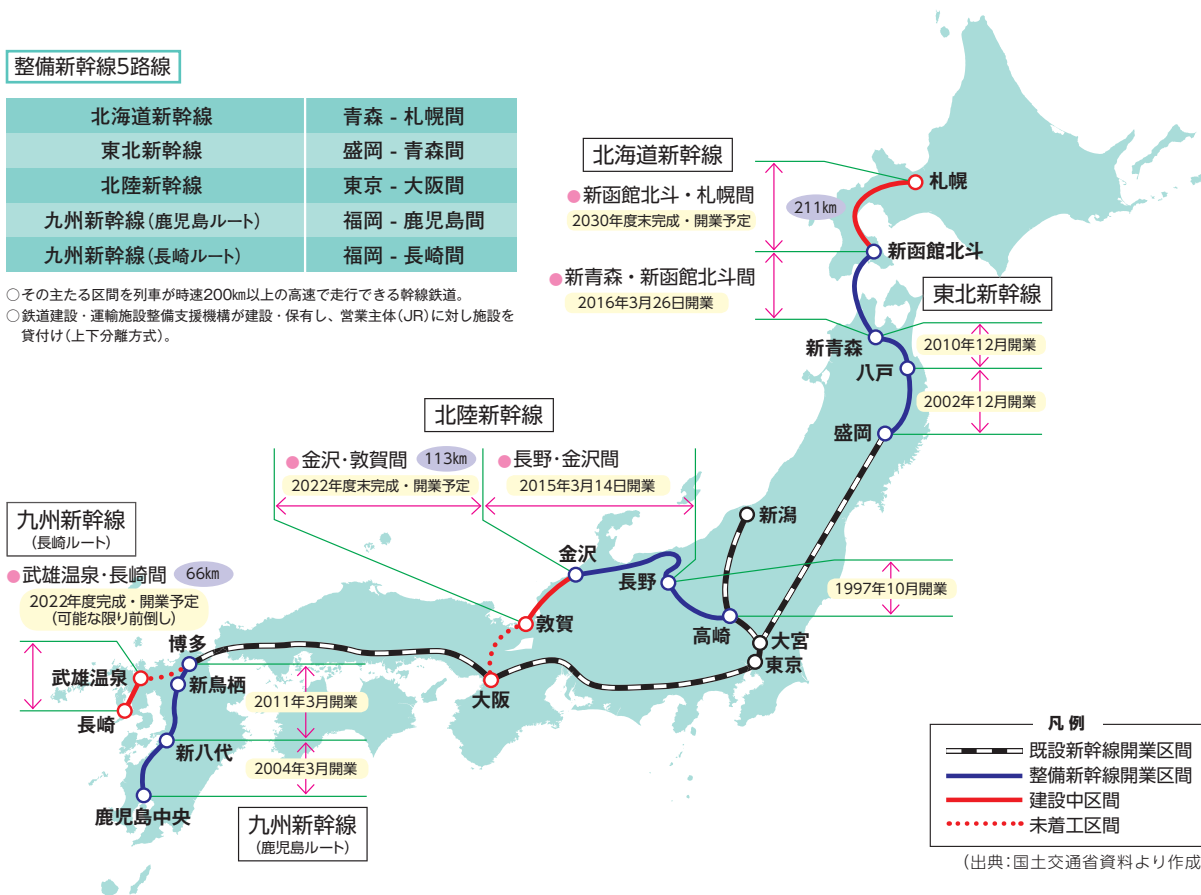
(出典：国土交通省資料より作成)

〈図 全国新幹線鉄道網の現状〉

整備新幹線5路線

| | |
|---------------|-----------|
| 北海道新幹線 | 青森 - 札幌間 |
| 東北新幹線 | 盛岡 - 青森間 |
| 北陸新幹線 | 東京 - 大阪間 |
| 九州新幹線(鹿児島ルート) | 福岡 - 鹿児島間 |
| 九州新幹線(長崎ルート) | 福岡 - 長崎間 |

○その主たる区間を列車が時速200km以上の高速で走行できる幹線鉄道。
○鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体(JR)に対し施設を貸付け(上下分離方式)。



(出典:国土交通省資料より作成)

北陸新幹線の大阪早期延伸をめぐる動き

■ 整備新幹線の概要

整備新幹線とは、1973年の「整備計画」により整備が行われている、北海道新幹線(青森・札幌間)、東北新幹線(盛岡・青森間)、北陸新幹線(東京・大阪間)、九州新幹線(福岡・鹿児島間、福岡・長崎間)の5路線を指す。整備にあたっては、鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体(JR)に対し施設を貸与する上下分離方式をとっている。

整備新幹線のうち、未着工であった、北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)、北陸新幹線(金沢・敦賀間)、九州新幹線(武雄温泉・長崎間)の3区間については、「与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム(以下、与党PT)」のもとで早期完成・開業に向けた検討が行われた。その結果、2015年1月の「政府・与党申合せ」により、北海道新幹線は2035年度から5年前倒しの2030

年度末、北陸新幹線は2025年度から3年前倒しの2022年度末、九州新幹線は2022年度から可能な限り前倒しと、それぞれ従前の完成・開業時期を前倒しすることとなった。

■ 敦賀・京都間のルート決定

北陸新幹線は、東京を起点として長野、上越、富山、金沢、福井等の主要都市を經由し、大阪に至る延長約700kmの路線である。1997年の高崎・長野間の開業、2015年3月の長野・金沢間の開業により、東京・金沢間の移動は1時間19分短縮され、2時間28分で結ばれた。金沢・敦賀間は、2022年度末の完成・開業をめざし、現在、用地買収と建設工事が進められている。

一方、敦賀・大阪間は、当初、「小浜ルート」(小浜市、亀岡市を通り新大阪駅に至るルート)、「米原ルート」(米原駅で東海道新幹線と合流するルート)、「湖西ルート」(湖西線に沿って、大津市を通り、京都駅で東海道新幹線と合流するルート)の3ルートが検討されていた。

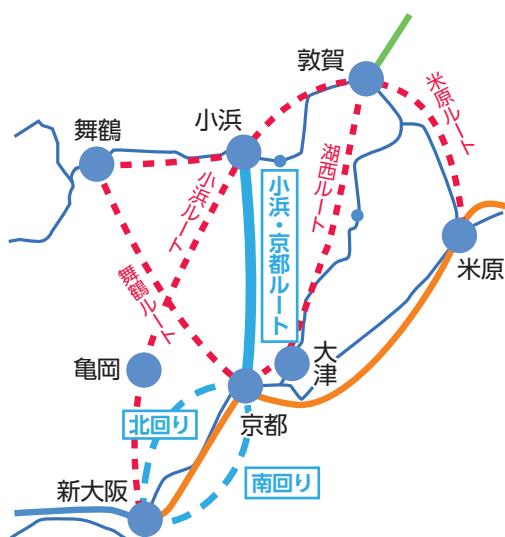
2015年8月、与党PTのもとに、富山・石川・

| 北陸新幹線に係る主な経緯 | |
|--------------|---|
| 1970年 5月 | 全国新幹線鉄道整備法制定 |
| 1973年11月 | 整備計画決定 |
| 1989年 8月 | 高崎・軽井沢間着工 |
| 1991年 9月 | 軽井沢・長野間着工 |
| 1997年10月 | 高崎・長野間開業 |
| 1998年 3月 | 長野・上越間着工 |
| 2001年10月 | 上越・富山間着工 |
| 2005年 6月 | 富山・金沢間着工 |
| 2012年 8月 | 金沢・敦賀間着工 |
| 2015年 1月 | 「政府・与党申合せ」で、金沢・敦賀間の開業時期を2025年度から3年前倒しし、2022年度末をめざすことを合意 |
| 2015年 3月 | 長野・金沢間開業 |
| 2016年12月 | 与党PTにて、敦賀以西ルートを「小浜・京都ルート」とすることを決定 |

福井・滋賀・京都・大阪の6府県選出の国会議員10名で構成される「北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会(以下、検討委員会)」が発足。また、JR西日本が同月、小浜ルートの変形として、小浜市から京都駅を経由する「小浜・京都ルート」を社内検討していることを明らかにし、検討委員会でも9月に、「小浜・京都ルート」を検討の対象に加える方針を示した。

さらに10月には、京都府北部の地域振興の観

〈図 北陸新幹線敦賀・大阪間の検討ルート〉



点などから、「舞鶴ルート(小浜・舞鶴・京都ルート)」が新たに検討ルートに加わり、これにより、敦賀・大阪間は、当初の「小浜ルート」「米原ルート」「湖西ルート」の3ルートに、「小浜・京都ルート」「舞鶴ルート」を加えた5ルートについて検討がなされた。

2016年4月、検討委員会は、敦賀・大阪間のルートについて「中間とりまとめ」を示し、敦賀・京都間は3ルート(米原ルート、小浜・京都ルート、舞鶴ルート)に絞り込む一方、京都・大阪間については2ルート(箕面市周辺を通る北回りルート、関西文化学術研究都市を通る南回りルート)を候補とすることとした。検討委員会は国土交通省に対し、それぞれのルートについて、所要時間、路線延長、概算事業費、需要見込み等、将来の着工の判断に資する項目の調査を行い、報告するよう求めた。

11月には国土交通省の調査結果が公表され、「米原ルート」「小浜・京都ルート」「舞鶴ルート」の費用対効果(B/C)、さらに参考として関西文化学術研究都市経由(南回りルート)を想定したB/Cが示された。調査結果では、「米原ルート」と「小浜・京都ルート」の2ルートについて、整備による効果がコストを上回る1.0以上であることが示された。

この結果をふまえ、12月14日の検討委員会では「小浜・京都ルート」が適切とする中間報告を取りまとめ、同月20日の与党PTにて、「小浜・京都ルート」が正式に決定した。工期を15年、建設費は約2兆700億円を予定し、着工時期を2031年度(2046年度の開業予定)と想定している。京都・大阪間のルートについては、詳細調査を継続し、2016年度末には決定する見込みである。

ただ、ルート決定後も、地元負担を含めた財源や並行在来線の問題など、大阪早期延伸に向けた課題は多い。

■ 関経連の取り組み

当会では2015年7月、国土・広域基盤委員会のもとに「リニア・北陸新幹線専門委員会」を設置し、リニアの早期開業とともに、北陸新幹線の大阪早期延伸に向けた活動を行っている。

2016年2月の検討委員会のヒアリングでは、

関西経済界を代表して辻卓史 国土・広域基盤委員会 リニア・北陸新幹線担当委員長が意見表明を行い、敦賀以西ルート of 早期決定および財源措置を要望した。

また、北陸の沿線自治体との連携強化のため、5月には、富山、石川、福井などの北陸新幹線の沿線10都府県で構成される北陸新幹線建設促進同盟会(会長：富山県知事)の北陸新幹線建設促進大会に、辻委員長が出席し、「2015年の東京・金沢間の開業効果を目の当たりにし、関西の地盤沈下につながるとの危機感を感じている」と一日も早い全線開業を訴えた。11月にも、北陸新幹線建設促進同盟会による国土交通省、総務省、自民党および公明党への要望活動に同行し、

敦賀以西の全線早期整備を求めた。

当会は、北陸新幹線の大阪早期延伸に向け、北陸・関西の沿線自治体と連携し、着工時期・完成時期の前倒しなど、引き続き、国に働きかけを行っていく。

(地域連携部 河田茂記、廣澤健太)



2016年11月 北陸新幹線建設促進同盟会要望

北陸の自治体、経済界からのメッセージ

北陸新幹線建設促進同盟会 会長
富山県知事

石井 隆一 氏



関西経済連合会の皆様方には、日頃から、北陸新幹線の建設促進にご理解、ご協力を賜り、心から感謝申しあげます。

北陸新幹線は、ビジネスや観光などにおいて沿線地域に顕著な開業効果をもたらすなど投資効果が高いほか、大規模災害時には東海道新幹線の代替補完機能を有しているなど、その全線整備は関西と北陸のみならず日本全体の発展に大きな意義があります。

今後とも、小浜・京都ルート of 決定をふまえ、貴会をはじめ、関西と北陸の経済界や沿線府県の関係の皆様と連携しながら、政府等関係各方面に対し、必要な整備財源を確保して、大阪までの早期着工、早期全線開業が実現されるよう強く働きかけてまいりますので、引き続き、ご支援を賜りますようお願い申しあげます。

北陸経済連合会 会長

久和 進 氏



北陸新幹線は2015年3月に金沢まで開業しました。利用者数は開業2年近く経っても開業前の約3倍を維持し、経済波及効果は開業前の予想を大きく上回り、北陸新幹線への評価が高まっています。大阪までの早期全線開業に向け、敦賀以西ルートについては昨年末に小浜・京都ルートで決定しました。北陸新幹線は大阪まで延伸してこそ存在意義を十分に発揮し、経済効果は関西を含め全国に広がるものであります。

今後、詳細ルート of 決定・環境影響調査が速やかに実施され、財源確保および地元同意等着工条件の充足により早期着工に向け沿線地域一丸となって取り組んでいく必要があります。関西地域の皆さまの「呼び込む声」が早期開業の大きな原動力となりますので、関経連をはじめとする関西経済界全体の今後の力強い働きかけを期待しております。