

北陸新幹線 全線開業への期待 ～大阪までの早期全線開通をめざした官民の取り組み～

北陸新幹線は、関東から上信越・北陸地方、そして大阪までを結ぶ計画で整備が進められている、整備新幹線5路線の一つである。2015年の長野・金沢間の開業は、金沢駅の周辺および富山県内の観光客の増加や地価の上昇といった動きを生み出し、同地域に大きな経済効果をもたらしている。今号では、北陸新幹線の整備にかかるプロセスを解説するとともに、一日も早い大阪までの全線開業をめざした官民一体の取り組みについて紹介する。



整備新幹線とは

「全国新幹線鉄道整備法」に基づく1973年の「整備計画」により整備が決定された路線を「整備新幹線」といい、北陸新幹線もこれに含まれる。新規整備は、独立行政法人である鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）が施設の建設・保有を担い、開業後は営業主体であるJRに対して施設を貸し付ける「上下分離」方式により進められている。建設財源に関しては、主に公共事業費（国が3分の2、地方自治体が3分の1を負担）とJRより支払われる貸付料等で賄うスキームとなっている。

工事着工には「安定的な財源見通しの確保」や「並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意」を含む5つの基本条件をすべて満たすことが求められる（図1）。

現在までに、東北新幹線（盛岡・新青森間）、九州新

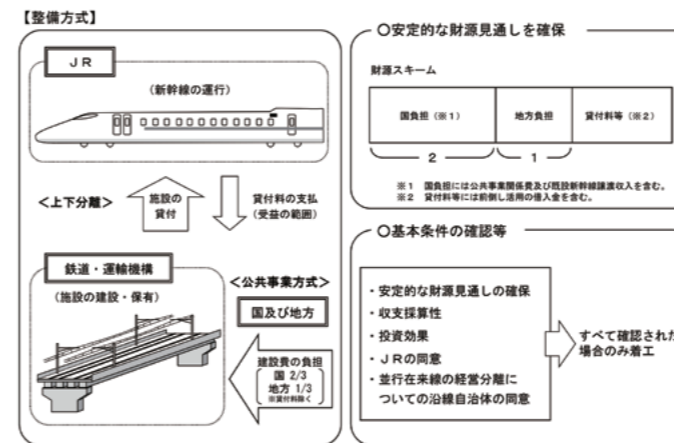
幹線鹿児島ルート（博多・鹿児島中央間）、北陸新幹線（高崎・金沢間）、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）が開業している。また、2012年6月に着工した北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の3区間については、「整備新幹線の取扱いについて」（2015年1月14日政府・与党申合せ）により、開業時期の前倒しが決定されており、工事が進められているところである。

国の鉄道関係予算は、例えば2019年度予算では公共事業関係費全体の約1.7%と、道路整備関係の29.5%や港湾・空港関係の5.2%に比べて規模が小さい。そのようななか、新幹線建設にかかる予算額は前年比37億円増の792億円と、5年ぶりに増額されている。2019年8月に行われた2020年度予算の概算要求では、2019年度予算額の維持に加え、建設中区間の確実な開業に追加的に要する経費の一部について事項要求が行われた。

北陸新幹線整備——これまでの経緯

北陸新幹線は、建設が決定されたものの旧国鉄の経営悪化等の影響による一時凍結を経て、1997年ようやく高崎・長野間が開業した。長野・金沢間については、1998年の長野・上越間のフル規格での着工を皮切りに整備が進み、2015年には金沢までの延伸が実現。それまで3時間47分だった東京・金沢間の所要時間は最速2時間28分に短縮、東京・富山間はこれまでの3時間11分から最速2時間8分で結ばれることとなった。

図1 整備新幹線の整備方式(上下分離)、基本条件等

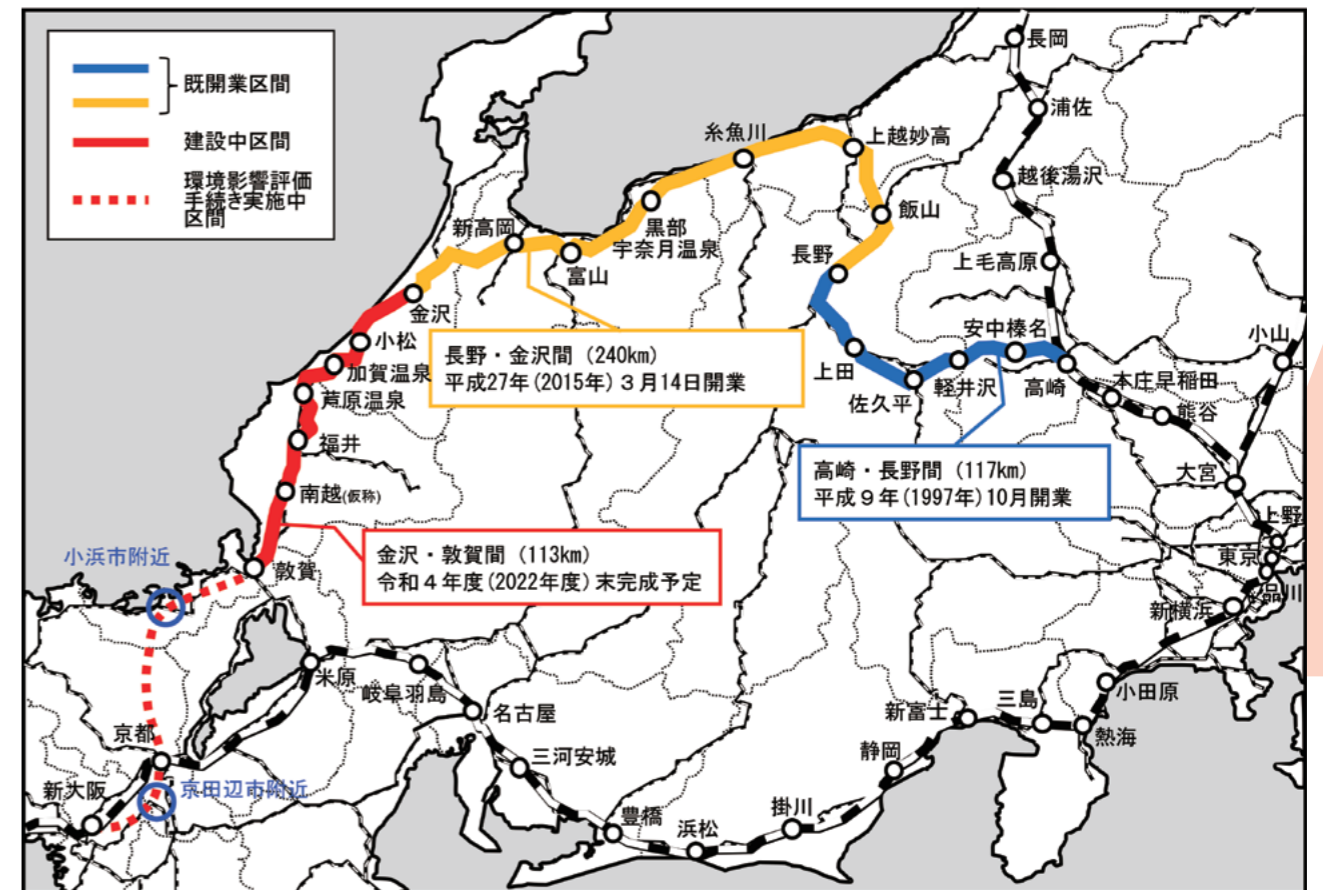


敦賀・新大阪間延伸の状況

2017年3月に決定した敦賀・新大阪間のルートについて、2019年5月に鉄道・運輸機構により環境アセスメントの初段階である「計画段階環境配慮書」が公表された。この配慮書で示されている事業実施想定区域は、図2(P.4)のとおりである。

今後、環境アセスメントの調査等を行い、準備書の手続きを経て、最終的に「環境影響評価書」の公表により具体的な工事計画、駅位置を含めた詳細ルートが示される。

北陸新幹線ルート図



新大阪駅周辺地域の整備について

2015年に策定された国土形成計画(全国計画)には「スーパー・メガリージョン(SMR)」の形成がうたわれている。「SMR」とは、リニア中央新幹線(以下、リニア)の開通をきっかけとして三大都市圏がそれぞれの特徴を發揮しつつ一体化し、世界からヒト・モノ・カネ・情報を引き付け、その活力を取り込むことで、新たな地方創生とわが国全体の持続的な成長につなげるための構想である。

国土交通省が設置したスーパー・メガリージョン構想検討会の「最終取りまとめ」(2019年公表)では、関西圏は、東京、名古屋と大阪以西を結ぶ「スーパー・メガリージョンの西の核」と位置づけられており、北陸新幹線やリニアの接続が見込まれる新大阪駅およびその周辺は、西日本の玄関口としての役割が期待されている。

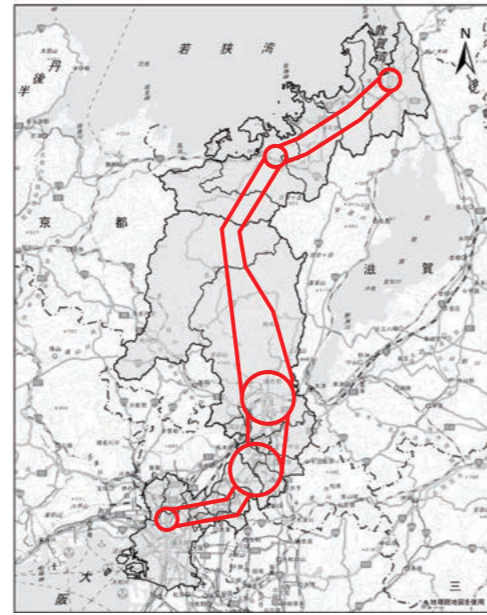
この取りまとめに先立ち、2018年5月には、新大阪駅を新幹線の全国ネットワークのハブとする「地方創生回廊中央駅構想」が、国土交通省の「生産性革命プロジェクト」の一つにあげられている。こうした背景のもと、同年8月には、新大阪駅周辺地域が「都市再生緊急整備地域」の候補地域として内閣府より公表された。これを受けて、2019年1月に大阪府・市が中心となり、国、地元自治体、経済団体、民間事業者等からなる「新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域検討協議会」が立ち上げられており、当会も協議会メンバーとして議論に参加している。

北陸新幹線早期全線開業に向けた関経連の取り組み

現在の敦賀・新大阪間開業の想定年次は2046年となっているが、開業がもたらす効果を考えるとそれでは遅すぎるため、経済界としては2030年度ごろの開業をめざしている。しかし現在、既存路線の貸付料や公共事業費(国費)の大部分は、着工済みの北海道新幹線等の整備に充てられることとなっており、財源確保が当該区間の前倒し開業実現の最大の課題となっている。

このような情勢をかんがみ、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。リニアの早期開業とともに北陸新幹線の早期大阪延伸をめざし、さまざまな活動を展開してきた。

図2 事業実施想定区域



出所：鉄道・運輸機構「北陸新幹線(敦賀・新大阪間)計画段階環境配慮書」より抜粋

その一つが富山・石川・福井といった北陸新幹線の沿線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)など共同で毎年実施している、財源確保等に関する政府・与党への要望活動である。2019年11月に行った要望活動では、国土交通省の幹部からは「敦賀以西については、敦賀開業から切れ目ない着工をめざしたい。財源のめどをしっかりとつけていきたい」との発言があり、与党幹部からは「2030年開業はハードルが高いが、実現に向けて頑張りたい」との前向きなコメントもあった。

2019年度の新たな取り組みとしては、6月に大阪府・市、大商、関西経済同友会とともに大阪までの早期整備を求める「北陸新幹線早期全線開業実現大阪協議会」を設立。国土交通省鉄道局、大阪府知事、関係の国会議員出席のもと決起大会を開催し、北陸新幹線の終着点として、オール大阪で早期全線開業に向けた機運醸成をはかった。

また、北陸経済連合会、大商とともに、前倒し開業が実現した場合に得られる経済波及効果について試算を行った。開業時期を2046年から2030年度ごろに16年前倒しできた場合、得られる経済波及効果は累計4兆3,000億円、年平均2,700億円に上るとの結果を得て、10月に公表した。前述の11月の要望でもこの結果について説明している。

当会では、今回の試算結果なども活用しながら、今後もさまざまな角度から北陸新幹線の建設促進に向けた活動を強化していく。(地域連携部 太根彩羽)

リニア・北陸新幹線専門委員会にて講演会を開催



リニア・北陸新幹線専門委員会では、国土交通省鉄道局の足立基成幹線鉄道課長を講師に招いた講演会を2019年10月25日に開催。北陸新幹線やリニア中央新幹線の整備状況および新幹線整備に関する国土交通省の取り組みなどについてお話しいただいた。

リニア中央新幹線・北陸新幹線等の現状と課題

国土交通省鉄道局幹線鉄道課長 足立 基成 氏

鉄道利用大国・日本

日本の鉄道は1872年に初めて開通して以来その歴史を重ねてきた。そして現在、わが国は毎日約7,000万人が鉄道を利用する、世界有数の鉄道利用大国となっている。特に新幹線は安全性が高い、大量輸送(1日当たり100万人以上)が可能、高速(最高速度：時速320km)などの特徴を有しているほか、その運行の正確性においては世界も驚くほどの信頼性を誇っており、わが国の経済にとってなくてはならない交通インフラである。

北陸新幹線等について

■ 長野・金沢間の開業効果

長野・金沢間の利用客数は、2015年の北陸新幹線開業後1年間で前年比約3倍を記録した。その後も利用状況は好調に推移している。新幹線開業前と比べ、金沢駅周辺の地価は約2倍に上昇したほか、富山県でも、“11年ぶりに転入者数が転出者数を上回る”、“沿線各地で観光客数が増加する”といった効果が出ており、沿線地域の活性化が進んでいる。

■ 建設費増加への対応

北陸新幹線(金沢・敦賀間)および九州新幹線(武雄温泉・長崎間)の建設費は、労務単価の上昇等の外的要因やその他事業の実施に伴う要因により、当初見込みに対し計3,451億円増加する見込みとなっている。この増加分については、JRより支払われる貸付料の前倒し活用のほか、国や地方の負担分の増額など2019年度～2022年度における措置により安定的な財源見通しを確保している。2020年度の予算要求では、2019年度の国費792億円に加え、目標時期での確実な開業に追加的に要する経費の一部について事項要求を行った。

■ 敦賀・新大阪間について

北陸新幹線敦賀・新大阪間のルートについては、2017年3月の与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて「敦賀駅-小浜市(東小浜)附近-京都駅-京田辺市(松井山手)附近-新大阪駅

を結ぶルート」と決定され、2019年5月に環境影響評価の着手が開始されている。また、与党においては、この環境影響評価の間、整備財源の確保のための検討を行うこととされている。

■ 新大阪駅の結節機能強化について

北陸新幹線等の接続が見込まれる新大阪駅は、全国の新幹線ネットワークのハブとして、東京と並び日本の地方と地方をつなぐ中心的役割を果たすことが期待されている。「経済財政運営と改革の基本方針2019(骨太方針2019)」にも、新大阪駅の結節機能強化が盛り込まれている。

リニア中央新幹線について

リニア中央新幹線(以下、リニア)は、2027年の東京・名古屋間の開業に向けて東海旅客鉄道(JR東海)により建設が進められている。また、財政投融资の活用により東京・大阪間の全線開業は、当初予定の2045年から最大8年間前倒しすることが可能となった。さらに2019年5月、リニアの開業効果を最大限発揮すべく、スーパー・メガリージョン構想検討会が最終とりまとめを行い、リニアのもたらすインパクトや、今後求められる取り組みについて整理した。

幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査について

国土交通省においては、2017年度より、今後の幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査に取り組んでおり、新幹線の整備効果の検証等を行っている。2018年度の調査では、新幹線開業により、「地価の上昇」「交流人口の増加(誘発需要の発生)」「交流人口の増加率と所要時間の相関」等の効果が確認された。これらの整備効果は、費用対効果(B/C)に加味されていないのが現状であるため、引き続きこれら整備効果の推計手法の検討、B/Cの新たな算出方法の検討を行う。