

研修報告

舞鶴市議会
議長 桐野正明様

平成28年 5月31日
創政クラブ議員団
幹事長 山本 治兵衛

このたび、研修を行いましたので、下記のとおり報告します。

記

- 1 参加者氏名 山本治兵衛、高橋秀策、谷川眞司、林三弘、尾関善之、桐野正明、伊藤清美、肝付隆治
- 2 研修場所 衆議院第二会館 第7会議室
- 3 期 間 平成28年 5月24日(火)
- 4 経 費 266,010円

5 研修結果の概要

①研修講師等

国土交通省 大臣官房審議官(鉄道局担当) 水嶋 智氏
国土交通省 鉄道局 幹線鉄道課 渡見 充 氏

②研修目的

今、舞鶴は北陸新幹線の誘致実現に向けて、取り組みを行っている。創政クラブ議員団も京都府北部ルートへの誘致が実現できるよう要望活動等を重ねているが、その一環として、国土交通省から現状等のレクチャーを受け、これからの活動に反映させることを目的とする。

③研修内容

・全国の新幹線鉄道網の現状

整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年の「正義計画」により整備が行われている以下の5路線のことを言い、各路線の完成予定等を把握

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】

・整備新幹線の整備方式について(上下分離)

国及び地方が公共事業方式により、建設費を負担して、施設の建設と保有を行う。

JRは、施設を借り受け、新幹線の運行及び施設の維持管理を行い、貸付料を支払う。

- ・新幹線鉄道建設の手続き

基本計画の決定から着工・完成までの手続きの流れを把握

- ・与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会の中間とりまとめ（平成28年4月27日）

①小浜舞鶴京都ルート

②小浜京都ルート

③米原ルート

以上3つのルートについて、国土交通省の調査を求め、その結果を踏まえつつ、最終的なルートを決すべきとの結論を得た。

- ・北陸新幹線（長野・金沢間）の開業効果

- ・時間短縮効果（東京・金沢間：79分短縮）（東京・富山間：63分短縮）

- ・輸送人員数の比率（開業前は航空が64%で鉄道利用が36%→開業後は航空が2割で鉄道が8割）

- ・環境需要の状況、開発の進展、雇用の創出について、いずれも開業後、増加などの効果があったとの説明を受ける。

- ・その他、鉄道整備関係予算（公共）の推移、並行在来線区間の確認など

④主な質疑応答

質問：誘致に際して大事な部分はどこか。

回答：JRにとってのメリットを広く説明し、理解を深めていただくことが重要だと考える。

質問：南海・東南海地震が想定される中、代替ルートとしても必要と考えるが、現在の基本条件に将来的な要件がないのはなぜか。

回答：過去においては、地形、地質、コスト等の要素が大きなウェイトを占めていた。

質問：国交省の調査には、国土交通省としての意見が入る余地があるのか。また、地元等への聞き取りなどもあるのか。

回答：調査は「鉄道運輸機構」が主体となって行う。前提条件の設定によって数値が変動する部分については、国土交通省が調べる。

質問：北部5市2町は、観光にインパクトがある。

回答：出来るだけ客観的に調べていきたい。

質問：今回の調査で具体的な駅まで決まるのか。

回答：駅は想定していないと調査できないが、想定した箇所どおりになるとは限らない。

質問：整備新幹線に係る単年度予算が755億円とのことだが、これで継続的にやっつけていけるのか。早めに予算を多くつけて経済効果を出していくべきでは。

回答：国全体として厳しい財政状況にある中、横ばいで推移している。引き続き、予算の維持、増額確保に努力していきたい。

質問：実際の自治体の負担はどの程度か。

回答：貸付料等を考慮しなければ、全事業費の2/3が国、1/3が都道府県の負担となる。1県当たりの負担割合は経路距離により按分。

⑤所見

舞鶴の住民をはじめ、京都府北部の皆さんは、北陸新幹線京都府北部ルートの実現を心から期待しているところであり、実現に向けて活動を続けているところである。今回の受けた研修内容を持ち帰り、さらなる市民の盛り上がりにつなげていきたいと思う。