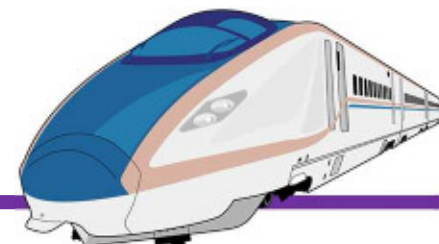


北陸新幹線敦賀・大阪間の整備について

京都府

平成28年11月30日



1. 新幹線に期待する役割
2. 現行B／Cは地域の希望に応えられるのか
3. 見過ごされた将来性
4. 求めるべきB／Cとは
5. 経済効果はさらに広がる
6. 北陸新幹線敦賀・大阪間整備事業で問うべきもの

1. 新幹線に期待する役割

◆ 国土の総合的な発展

- 現状は、国土軸が太平洋側に偏在
→日本海国土軸の欠如は日本海側だけでなく日本全体の発展を大きく阻害

◆ リダンダンシーの確保

- 太平洋側一辺倒の脆弱性
→プレート境界型地震、琵琶湖西岸断層の危険性

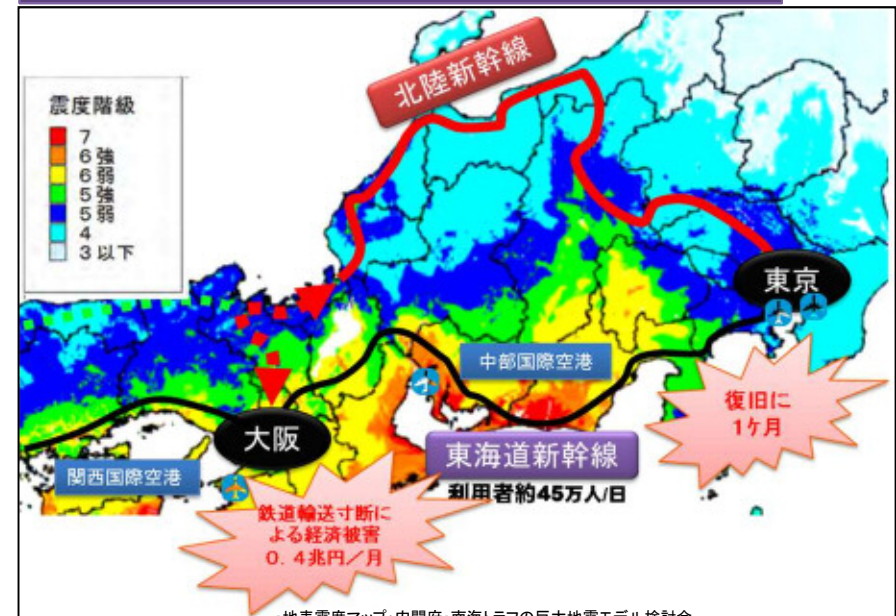
【全国新幹線鉄道整備法(抄)】

第一条 この法律は、高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もつて国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的とする。

■「地方創生回廊」となる日本海側国土軸形成



■リダンダンシーの確保



・地表震度マップ:内閣府・南海トラフの巨大地震モデル検討会
「第二次報告書(H24.8.29) 地表震度分布図陸側ケース」
・復旧期間・被害額:中央防災会議 防災対策推進検討会議 南海トラフ巨大地震
対策検討WG「南海トラフ巨大地震の被害想定について(第二次報告)」

◆ 同時に新幹線が地域に希望を与えるものであることが必要ではないか？

2. 現行B/Cは地域の希望に応えられるのか

◆ 現行のB/Cの算定方法は、あくまで現状を前提とした旅客流動で計算

$$\text{総便益} = \text{利用者便益} + \text{供給者便益} + \text{環境等改善便益} + \text{残存価値}$$

◎ 利用者便益 : 「OD(発着地)流動 × 短縮時間 × 時間価値」これが過半

【ポイント】



- 大都市圏との関係における鉄道利用の利便性向上が便益。
→大都市と如何に近くなるかが重要
- 地域の将来の発展が見込まれていない。
→地域に高速鉄道が来ることによって、観光客が増える、企業が誘致できる、通勤する住民が増える等地域の「自立」は考慮されない。



地域の将来を考えないB/Cに希望はあるのか?

■北陸3県及び新潟県、長野県と下記方面との鉄道旅客流動数

第5回(2010年)全国幹線旅客流動調査 千人/年

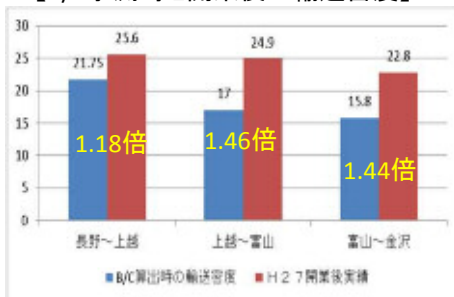
中京方面	滋賀県	京都府	大阪府	兵庫県	奈良	和歌山	中国地方	四国地方	九州地方
1,995	228	1,484	2,591	653	257	18	420	102	296
<u>24.8%</u>	2.8%	18.4%	<u>32.2%</u>	8.1%	3.2%	0.2%	5.2%	1.3%	3.7%

3. 見過ごされた将来性

① 京都府北部地域の成長可能性(小浜舞鶴京都ルート of 地域経済効果)

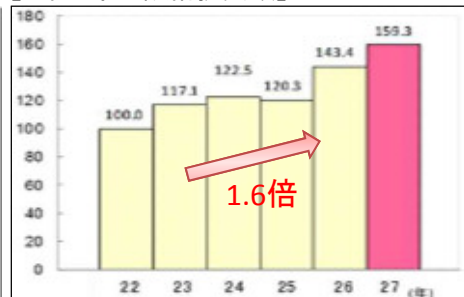
■ 北陸新幹線は金沢を中心に大きな地域経済効果をもたらした。

【B/C予測時と開業後の輸送密度】



※JR東日本及びJR西日本資料等

【北陸3県の設備投資額】



※北陸管内の経済情勢(北陸財務局)



※平成27年国勢調査(総務省)、平成26年度商業統計表(経済産業省)、各府県の観光入込客数資料

■ 30万人北部連携都市圏の成長可能性

	人口 (人(H27))	製造品出荷額 (百万円(H26))	観光入込客数 (千人(H27))
京都府北部5市2町	294,160	639,931	9,996
敦賀市	66,165	118,196	2,064
福井市	265,904	361,693	3,883
金沢市	465,699	418,406	8,442
富山市	418,686	1,166,132	6,549

■ 北部地域の国家社会面の重要性

国防の拠点

海上自衛隊、陸上自衛隊、航空自衛隊、米軍通信所

海の安全の拠点

第八管区海上保安本部、海上保安学校

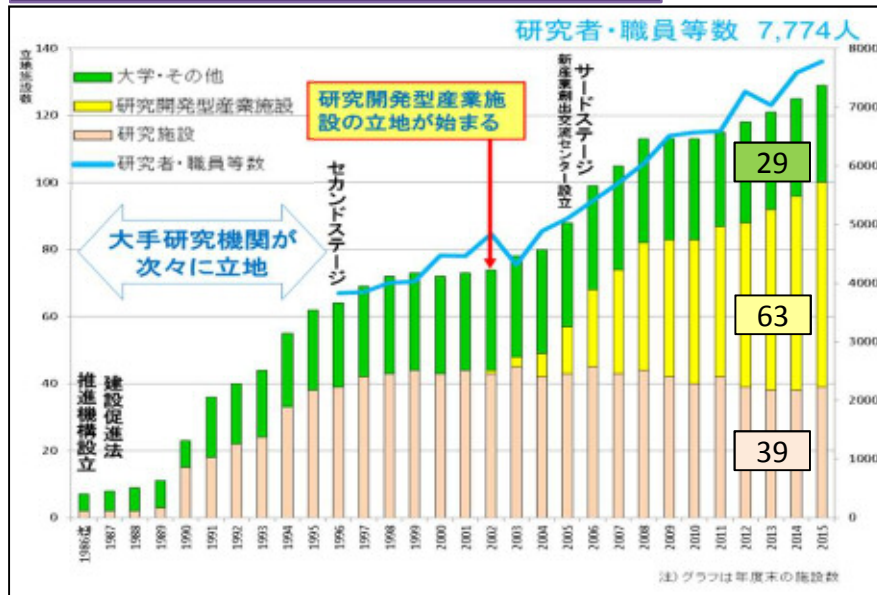
エネルギーの拠点

火力発電所、高浜原子力発電所が30km以内



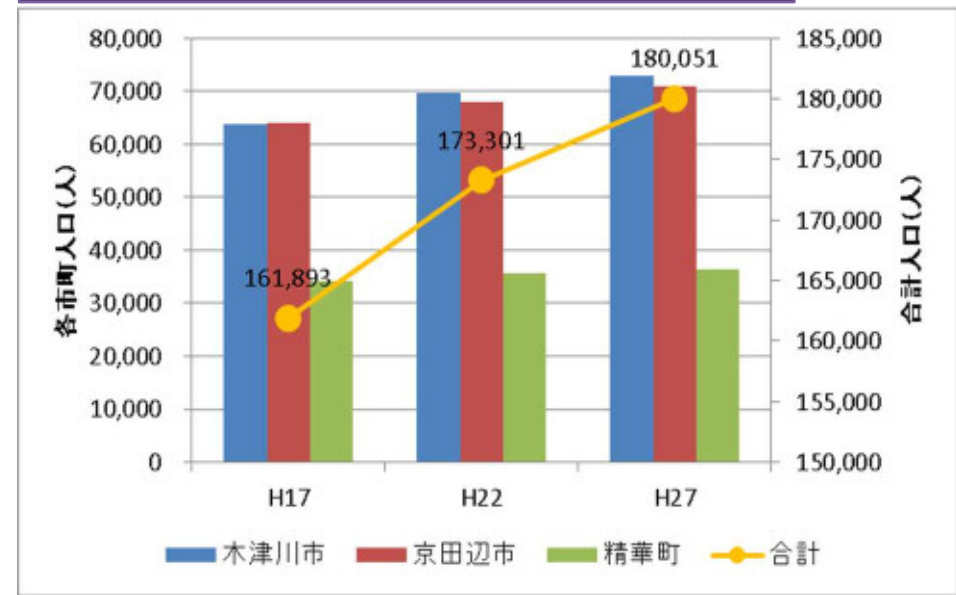
②京都府南部地域の成長可能性（関西文化学術研究都市付近経路の地域経済効果）

■施設の立地状況・研究者数の推移



※京都府資料

■関西文化学術研究都市3市町の人口推移



※国勢調査資料 総務省

■精華・西木津地区の立地状況

企業名	開所時期	施設概要
サントリーHD(株)	平成27年6月	健康食品等の研究
大幸薬品(株)	平成27年9月	総合研究所
三菱東京UFJ銀行	平成30年4月予定	事務センター
日本電産(株)	平成29年秋	総合技術研究所
(株)スプレッド	(調整中)	植物工場
日本郵政	(調整中)	事務センター



4. 求めるべきB/Cとは。

◆ 地域の将来を見込めば、B/Cは変わる。

$$\text{総便益} = \text{地域経済効果} + \text{供給者便益} + \text{環境等改善便益} + \text{残存価値}$$

◎地域経済効果の指標

評価項目(例)	効果(例)	指標(例)	具体的指標(試算)
地域の活性化	<ul style="list-style-type: none"> 交通の利便性が向上するため、地域間の交流が活性化し、地域の生産性の上昇が期待される。 遠方からのアクセス性が高まるため、沿線地域等の観光入り込み客数の増加が期待される。 	<ol style="list-style-type: none"> 沿線地域等における地域内生産額の増加 沿線地域等への観光入り込み客数の増加 沿線地域における商業ポテンシャル(売上げの可能性)の向上 	<ol style="list-style-type: none"> 製造品出荷額の増加 観光消費額の増加 小売業年間商品販売額
企業立地の促進	<ul style="list-style-type: none"> 交通の利便性の向上がもたらす生産性の向上により、企業の誘致可能性や立地規模の増大が期待される。 	<ol style="list-style-type: none"> 沿線地域等における企業立地ポテンシャル(立地可能性)の向上 当該事業と同時期もしくは事業完了後に沿線において大規模な企業立地が計画されている。 	<ol style="list-style-type: none"> 企業立地等設備投資額

※鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012(改訂版)より作成

【ポイント】

新幹線による地域の将来性は不確実なものではない。

◎ 北陸新幹線(長野・金沢間)、九州新幹線(熊本・鹿児島中央間)の開業による地域経済指標の伸び率の平均等

製造品出荷額	観光入り込み客数・消費額	小売業年間商品販売額	企業立地等設備投資額
1.07	1.22	1.02	1.32

(北陸新幹線長野・金沢開業後の利用者数は3倍) -6-

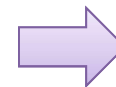
【地域経済効果の試算】

- ◎ 北陸新幹線(長野・金沢間)、九州新幹線(熊本・鹿児島中央間)の開業による地域経済指標の伸び率から、舞鶴駅、京都駅、学研都市駅、小浜駅、新大阪駅の地域経済効果を試算

(金額単位: 億円)

	小浜舞鶴京都ルート	小浜舞鶴京都ルート (学研都市経由)	小浜京都ルート (学研都市経由)
総便益(B)	9,800	16,800	13,200
利用者便益	—	—	—
地域経済効果			
舞鶴駅	4,000	4,000	—
京都駅	1,200	1,200	1,200
学研都市駅	—	7,200	7,200
小浜駅	900	900	900
新大阪駅	700	700	700
供給者便益	2,500	2,300	2,700
環境改善等便益	100未満	100未満	100未満
残存価値	400	400	400
総費用	9,700	10,300	8,900
建設投資額	8,900	9,400	8,100
維持管理費等	900	900	800
費用便益費(B/C)	1.0	1.6	1.5

小浜～大阪の地域経済効果(※)で試算



$B/C \geq 1.0$

※1 具体的指標の一部で試算。

※2 地域経済効果は既に開業済の区間でも発生するが、新たに開業する区間のみで試算

5. 経済効果は更に広がる

■希望をもたらす小浜舞鶴京都ルート

- ① 山陰新幹線へ繋がり、日本海国土軸としてリダンダンシーを含め、大きな効果を持つ。
- ② 福井若狭湾沿岸地域は、原子力発電等のエネルギー拠点であるが、LNG、メタンハイドレートも含めた新たなエネルギー拠点として構築できる。
- ③ 敦賀港、舞鶴港に跨がる地域が、コンテナ、フェリー、クルーズ船等の展開で西日本の海外への窓口として、大きく発展が期待できる。



10月26日山陰新幹線の早期実現と北陸新幹線北部ルート・南部ルートの決定を求める決起大会

20 人口(万人)

20 製造品出荷額(兆円)

20 観光入込客数(百万人)

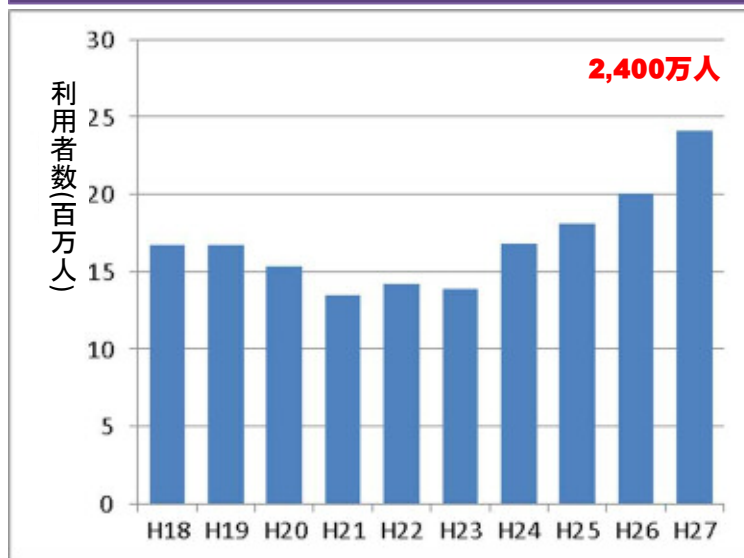
※平成27年国勢調査(総務省)、平成26年度商業統計表(経済産業省)、各府県の観光入込客数資料 -8-



■ 希望をもたらす学研都市経由ルート

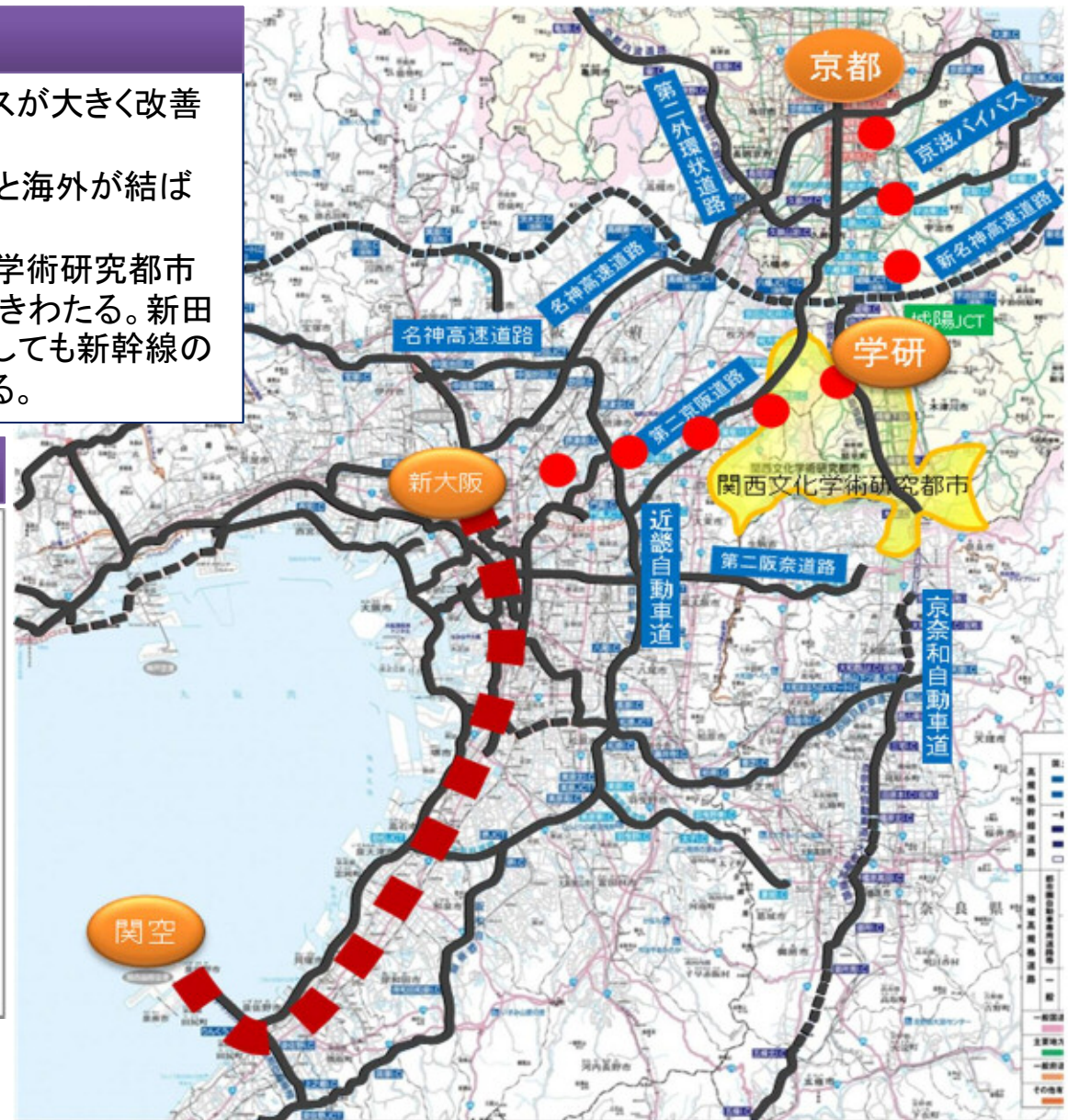
- ① 私鉄との連絡により近畿南部へのアクセスが大きく改善し、近畿全体に効果を及ぼす。
- ② 関西国際空港への延伸により、北陸地方と海外が結ばれ、観光面で大きな期待が持てる。
- ③ 現在も大きな発展を遂げている関西文化学術研究都市の技術力や文化が今後、幅広く他地域へ行きわたる。新田辺ルートには近くに府有地60haもあり、府としても新幹線のための効果的活用に便宜を図ることができる。

■ 関西国際空港利用者数



※関西国際空港ホームページ

平成28年1月～10月で
関空外国人客が年間最高！



北陸新幹線にかかる要望書

関西文化学術研究都市推進機構

【要望事項】

北陸新幹線京都・新大阪間につきましては、南側ルート（京田辺経由）を選定いただくとともに、早期開通に向けて取り組んでいただきますようお願いいたします。

【要望理由】

関西文化学術研究都市は、情報通信をはじめバイオ・エネルギー・環境など科学分野における先端的な研究機関や研究開発型産業施設、国際高等研究所や国会図書館関西館など約130の多様な文化学術研究施設が立地しており、今後も更に増加することが想定されるとともに、居住人口も増加を続けるなど、着実な発展を続けております。

関西文化学術研究都市のさらなる発展に向け、インフラ整備は重要であり、とりわけ新幹線は、地域開発や科学技術の発展に大きく寄与すると考えられます。

以上

平成28年11月28日

国土交通大臣 石井 啓一 様

公益財団法人関西文化学術研究都市推進機構

理事長 柏原 康夫



6. 北陸新幹線敦賀・大阪間整備事業で問うべきもの 京都府

～京都府は何のために新幹線に投資すべきか～

【敦賀～京都】

◆ 日本海側の未来を創るのか、否か？

新幹線は、太平洋側に頼るためにつくるのではなく、日本海側の地域に未来をもたらすために投資すべき。



高速道路、港湾、エネルギー・パイプライン、高速鉄道を整備し、日本海側の「自立」を目指すことによって、福井県若狭湾沿岸地域～舞鶴地域に新しい発展の力を与え、さらに山陰新幹線へとその力を伝えるべき。

【京都～大阪】

◆ 単なる時間短縮か、近畿の中核をつくるのか

関西国際空港、四国新幹線も視野に入れて、筑波に並ぶ国立サイエンスパークを発展させ、近畿の新しい交通ハブをつくるべき。



京都府は現状肯定ではなく、未来への投資とすべきと考える。

未来への投資