



北陸新幹線を、
京都府南部へ

北陸新幹線敦賀・大阪間の整備について

1. 北回りか、南回りか!?

2. 鉄道アクセスの現状

3. 北陸新幹線整備の効果をより高めるために

(参考) 南回りルートの効果

関西広域連合要望書・意見書

1. 北回りか、南回りか！？

京都府発着の旅客は北回りを利用するのか？

■北回り 京都～新大阪等の所要時分と運賃・料金

	所要時分	運賃・料金
東海道新幹線	13分	1,420円
東海道本線	23分	560円
北陸新幹線(北回り)	14分※1	1,420円

→ 京都～新大阪間は、時間・料金面で北回り利用は見込めない。

■南回り 京都～新大阪等の所要時分と運賃・料金

区間	現行経路	所要時分	運賃
松井山手～新大阪	片町線+環状線+東海道線	50分※2	670円
松井山手～京 都	片町線+近鉄線	50分※2	590円

→ 南回りの場合は、新たな流動が見込まれる。



【北陸新幹線(南回り)】

所要時分	運賃・料金
8分※1	1,360円
7分※1	1,180円

※1 北陸新幹線の所要時分、運賃・料金は距離から推計
 ※2 現行ダイヤによる乗換時分も含めた平均的な所要時分

北陸新幹線南ルート中間駅の周辺人口

	片町線沿線圏 (松井山手から10分圏沿線)		
	2km圏内	5km圏内	
松井山手駅付近	約310,000人	約56,000人	約330,000人

【参考】

	2km圏内	5km圏内
金沢駅	約85,000人	約353,000人
福井駅	約79,000人	約204,000人
小浜駅	約9,200人	約28,000人

※地図で見る統計e-Statから算出 -2-

北回り、南回りの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、京都駅、学研都市駅、新大阪駅の地域経済効果を試算

	駅	北回り	南回り	備考
直接効果 (億円/年)	京都駅	約200億円	約200億円	観光消費額の増加
	学研都市駅	—	約1,050億円	観光消費額、製造品出荷額、小売業年間商品販売額、企業立地等設備投資額の増加
	新大阪駅	約100億円	約100億円	観光消費額の増加
	合計	約300億円	約1,350億円	
便益		1,900億円	9,100億円	完成後50年間の便益、現在価値換算

※1 具体的指標の一部で試算。50億単位で切り上げ。

※2 京都駅、新大阪駅は既存駅であり、北陸方面からの観光入り込み客数の増加による観光消費額の増加のみを見込む。

※3 学研都市駅の効果は、南部12市町村で試算。

<参考> 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)

南回りの京都府内の地域経済効果の状況 (「松井山手駅付近経由」と「参考)新田辺駅・京田辺駅付近経由」)

- 工場立地の約8割が、高速道路ICから10km以内との調査結果(国土交通省資料)から、経済効果の及ぶ範囲を新駅から車で10km、鉄道で20分(車で10kmを時間換算)の範囲として試算

【京都府域の直接経済効果】

松井山手付近

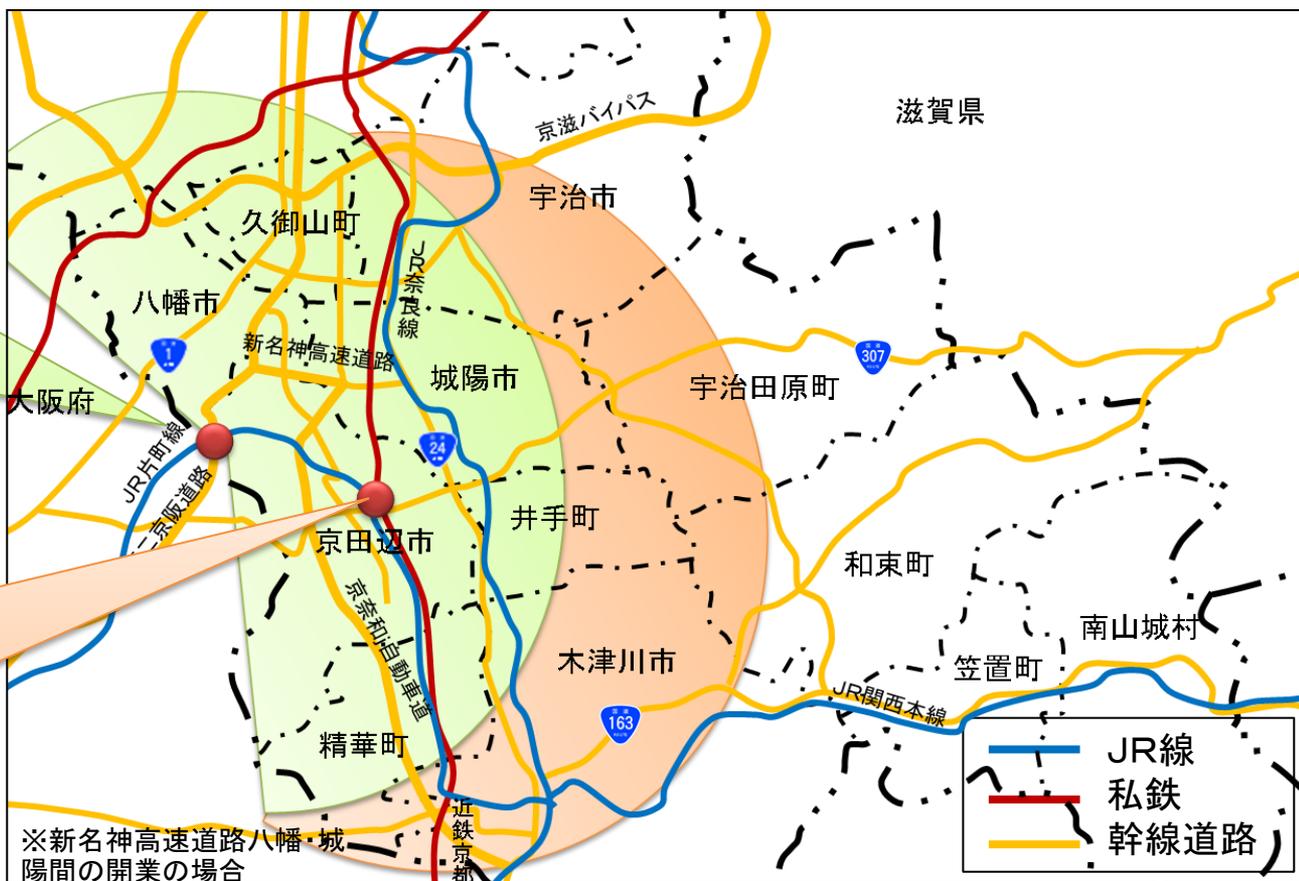
約950億円／年

宇治市、城陽市、八幡市、
京田辺市、久御山町、精華町

京田辺付近

約1,050億円／年

宇治市、城陽市、八幡市、京田辺市、
木津川市、宇治田原町、
久御山町、井手町、精華町



南北に運行する近鉄、東西へのアクセス性が向上する京田辺市中心部により近接する方が、経済波及効果の及ぼす範囲が広まる。

➔ ◎このような地域経済効果など便益に見合った負担であるようお願い。

■南回りルート周辺の状況と見込まれる効果

見込まれる効果

- 周辺工業団地等の立地増
- 周辺宅地開発
- 高速バス等自動車交通ネットワークの利便性向上
- 学研都市へのアクセス向上



※航空写真はGoogleマップを使用しております。

南回りのメリット (「松井山手駅付近経由」と「(参考)新田辺駅・京田辺駅付近経由」)

		松井山手駅付近経由	(参考)新田辺駅・京田辺駅付近経由
既存の鉄道ネットワークとの接続		・中間駅設置により、JR片町線(学研都市線)と接続。	・中間駅設置により、JR片町線(学研都市線)、近鉄京都線と接続。
接続駅の現在の乗降者数		松井山手駅 約14,000人／日	JR京田辺駅 約12,000人／日 近鉄新田辺駅 約26,000人／日
駅勢圏人口(5km圏内)		約330,000人	約183,000人
主要駅への アクセスの改善	京都	50分→7分	23分→7分
	新大阪	50分→8分	51分→8分
	大阪	43分→23分	53分→23分
学研精華・西木津地区へのアクセス性	鉄道(最寄駅)	20分	6分
	車(中心地)	20分※1	21分
高速道路へのアクセス性		5分 【第2京阪】・京田辺松井山手IC (約37千台/日※2) ・高速バス停(高速京田辺:徒歩5分あり。) <関東、名古屋、大阪、関西等方面バスあり。> 【新名神】・八幡JCT・IC(仮称) (45.2～49.2千台/日※3)	7分 【京奈和】 田辺西IC (約19千台/日※2)

※ 鉄道の所要時分は、現行のダイヤによる乗換時間も含めた平均的な所要時分

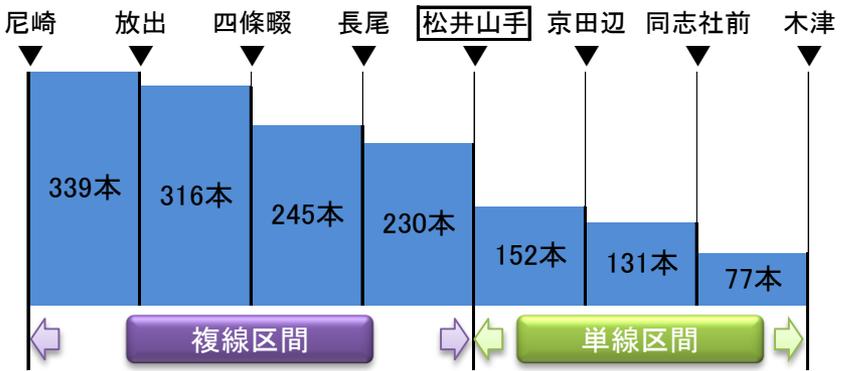
※1:新名神高速道路八幡・城陽 開業の場合 ※2 本線部の交通量(H22交通センサス) ※3:本線部の計画交通量

2. 鉄道アクセスの現状

在来線の整備状況と運行本数

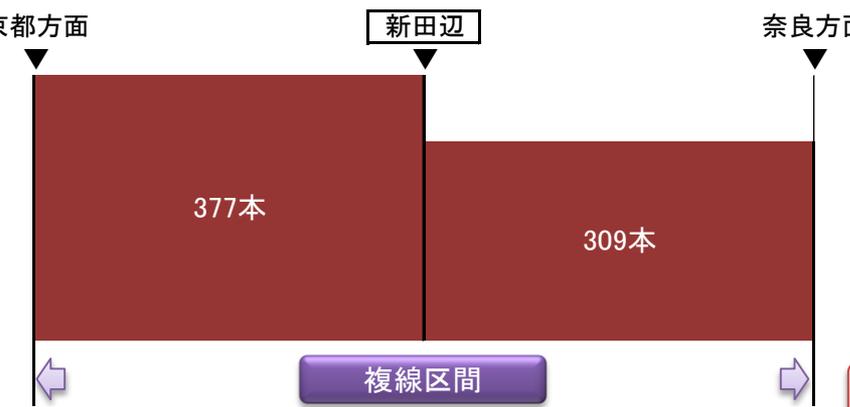
学研都市周辺の在来線鉄道網の整備状況

■JR片町線



松井山手～木津間は単線で列車本数が激減
 ※平成29年1月時刻表

■近鉄京都線



ダイヤは充実
 ※平成29年1月時刻表



複線化・快速運行の場合:松井山手～祝園 約12分※1(現行20分)

→ ◎効果を発揮するためには、単線区間の複線化等が必要

※1 現行快速電車の表定速度から推計 -7-

前記以外の配慮事項

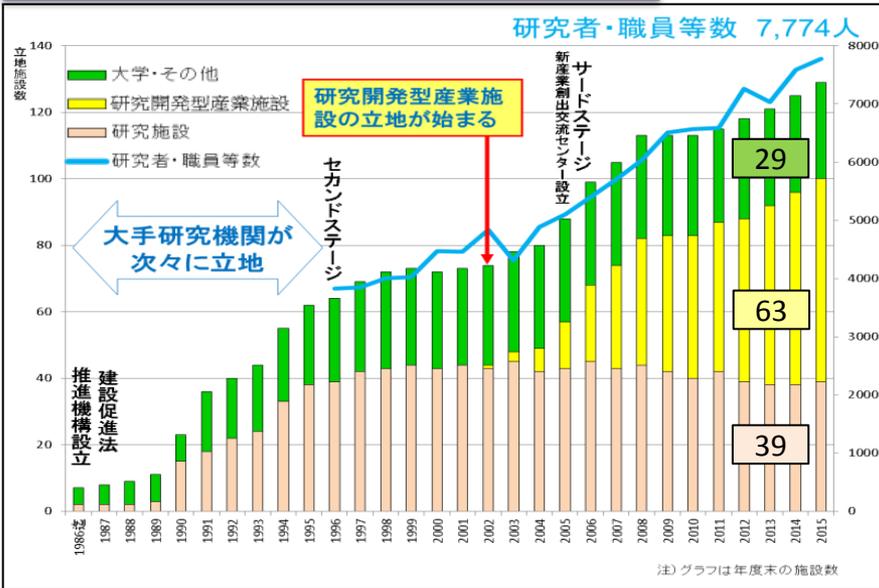
- ◎自然環境への配慮
- ◎住宅地における騒音等環境への配慮
- ◎河川、鉄道、高速道路との関係での配慮
- ◎京都府南部地域の活性化への配慮
- ◎関西文化学術研究都市の将来の発展への配慮

など、バランスの取れた南回りルート of 整備計画となるよう調査をお願いします。

(参考) 南回りルートの効果

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由ルートの地域経済効果)

■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



新幹線鉄道の整備にかかる要望書

高速鉄道は、国民経済の発展や国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資する重要なプロジェクトであり、国土の均衡ある発展と地域の活性化に不可欠な社会インフラである。

しかるに我が国の新幹線鉄道は、昭和47年までに基本計画路線として告示され昭和48年に整備計画が決定された路線については、整備に一定の目処がついたものの、昭和48年に基本計画路線として告示された路線については、リニア中央新幹線を除き、整備計画の前提となる調査がなされないまま40年以上が経過しており、建設の目処が立っていない。

国土の双眼構造への転換を図り、関西が我が国の成長を牽引する担い手となるためには、高速鉄道をはじめとする広域交通インフラの整備が必要であるが、新幹線鉄道は、東京を起点とする路線がリニア中央新幹線を除きすべて整備済みであるのに対し、大阪を起点とする路線は東海道・山陽新幹線にとどまっており、東京と比較して大きく遅れている。

加えて、東京を起点とする路線を中心として整備が進められ、地方と地方を結ぶ地域間相互の交流や連携を強化する路線が整備されなかった結果、東京への一極集中を加速させるとともに、整備されている地域とされていない地域の間では、観光や産業の振興等において差が生じている。

新幹線鉄道網の整備は、東京一極集中を是正し、日本海国土軸・太平洋新国土軸をはじめとする複数の国土軸並びに地域間を結ぶ地域連携軸を形成するために必要不可欠であり、整備により、全国を一つの経済圏に統合する地方創生回廊の創出や災害時におけるリダンダンシーの確保、国土の強靱化が図られる。

とりわけ、関西を始め西日本における新幹線鉄道の整備と、関西国際空港への高速アクセスの整備は急務である。

以上のことから、下記の事項について要望する。

記

基本計画路線である四国新幹線、山陰新幹線、北陸・中京新幹線について、整備計画として決定し、関西国際空港への高速アクセスの確保と併せて早期実現を図られたい。

平成29年3月5日

関西広域連合長 井戸 敏三 (兵庫県知事)
関西広域副連合長 仁坂 吉伸 (和歌山県知事)

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（敦賀以西）ルート決定にかかる意見書

先般、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて、北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会による中間報告を踏まえ、北陸新幹線（敦賀以西）のルートについては、敦賀駅－小浜駅（東小浜）附近－京都駅－新大阪駅を結ぶルート（小浜京都ルート）とすることが決定された。

同検討委員会での4月の中間とりまとめ後、国土交通省において3ルートにかかる調査が速やかに実施され、早期にルートが決定されたことは評価できる。

今後、政府・与党において、下記の事項の対応を求める。

記

- 1 京都－新大阪のルートについて、国土交通省の追加調査だけでなく、地域経済に対する効果などを勘案した上で、関西の地元意見を十分踏まえ、早急に決定すること
- 2 国土交通省の調査で設定している平成43年の着工時期にとらわれず、早期整備に必要な財源を確保した上で、一日も早い大阪までの着工並びに開業を行うこと
- 3 地方負担について、沿線自治体に過度の負担が生じないよう、コスト縮減や十分な地方財政措置を講じること
- 4 並行在来線の取扱いについては、西日本旅客鉄道株式会社から分離されることは受け入れられない。分離されることのないよう国において必要な措置を講じること

平成28年12月22日

関西広域連合長 井戸 敏三 (兵庫県知事)
関西広域副連合長 仁坂 吉伸 (和歌山県知事) -10-