

山陰新幹線の早期実現を求める舞鶴大会 (報告書)



日時 令和元年10月6日(日)14時00分～
場所 舞鶴市商工観光センター5階 コンベンションホール
主催 山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議
山陰新幹線京都府北部ルート誘致・鉄道高速化整備促進同盟会

大会概要

と き 令和元年10月6日(日) 14時～16時30分
ところ 舞鶴市商工観光センター5階 コンベンションホール(京都府舞鶴市)
出席 約330名

主催 山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議

会 長 深澤 義彦(鳥取県鳥取市長)
副会長 松浦 正敬(鳥根県松江市長)
松崎 晃治(福井県小浜市長)
幹事兼事務局長 三崎 政直(京都府京丹後市長)
会計監事 広瀬 栄(兵庫県養父市長)
ほか 47市町村

山陰新幹線京都府北部ルート誘致・鉄道高速化整備促進同盟会

会 長 多々見良三(京都府舞鶴市長)
副会長 大橋 一夫(京都府福知山市長)
山崎 善也(京都府綾部市長)
城崎 雅文(京都府宮津市長)
三崎 政直(京都府京丹後市長)
吉本 秀樹(京都府伊根町長)
山添 藤真(京都府与謝野町長)
理 事 井上 重典(京都府議会議員)
家元 優(京都府議会議員)
池田 正義(京都府議会議員)
小原 舞(京都府議会議員)
四方源太郎(京都府議会議員)
中島 武文(京都府議会議員)
森口 亨(京都府議会議員)
芦田 真弘(福知山市議会議長)
上羽 和幸(舞鶴市議会議長)
高橋 輝(綾部市議会議長)
北仲 篤(宮津市議会議長)
松本 聖司(京丹後市議会議長)
上辻 亨(伊根町議会議長)
家城 功(与謝野町議会議長)
監 事 小西 剛(舞鶴商工会議所会頭)
谷村 紘一(福知山商工会議所会頭)
塩田 展康(綾部商工会議所会頭)
今井 一雄(宮津商工会議所会頭)
行待 佳平(京丹後市商工会会長)
ほか 顧問・会員26名(団体)

来 賓 山陰新幹線を実現する国会議員の会
 事務局長 谷 公一 衆議院議員（兵庫5区）
 事務局次長 西田 昌司 参議院議員（京都）
 会 員 本田 太郎 衆議院議員（京都5区）
 京都府知事 西脇 隆俊（代理出席 舟本 浩 副知事）
 兵庫県知事 井戸 敏三（代理出席 荒木一聡 副知事）
 鳥取県知事 平井 伸治（代理出席 野川 聡 副知事）
 島根県知事 丸山 達也（代理出席 穂葉寛佳 地域振興部長）
 福井県知事 杉本 達治（代理出席 前田洋一 地域戦略部長）
 山陰新幹線京都府北部ルート誘致推進舞鶴市議員連盟
 会 長 山本治兵衛（京都府舞鶴市）
 山陰新幹線整備促進鳥取市議会議員連盟
 会 長 上杉 栄一（鳥取県鳥取市）
 山陰新幹線・伯備新幹線整備促進松江市議会議員連盟
 会 長 比良 幸男（島根県松江市）
 府県議会議員、市町村議会議員、経済団体、その他団体

次 第

【第一部 決起大会】	【第二部 記念講演】
1. 開会挨拶	1. 記念講演
2. 開催地市長挨拶	2. 質疑応答
3. 来賓挨拶	
4. 議員連盟挨拶	
5. 大会決議提案	
6. ガンパロウ三唱	



山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議

■役員等

- | | |
|----------|-------------------------|
| ○会 長 | 深澤 義彦 (鳥取県鳥取市長) |
| ○副会長 | 松浦 正敬 (島根県松江市長) |
| ○副会長 | 松崎 晃治 (福井県小浜市長) |
| ○幹事兼事務局長 | 三崎 政直 (京都府京丹後市長) |
| ○会計監事 | 広瀬 栄 (兵庫県養父市長) |
| ○顧問 | 中川 大 (富山大学副学長・京都大学名誉教授) |
| ○オブザーバー | 藤井 聡 (京都大学大学院教授) |

都道府県	自治体及び首長名			
山口県	山口市長	渡辺 純忠	防府市長	池田 豊
島根県	松江市長	松浦 正敬	浜田市長	久保田 章市
	出雲市長	長岡 秀人	益田市長	山本 浩章
	大田市長	楫野 弘和	安来市長	近藤 宏樹
	江津市長	山下 修	雲南市長	速水 雄一
	奥出雲町長	勝田 康則	飯南町長	山崎 英樹
	川本町長	三宅 実	美郷町長	嘉戸 隆
	海士町長	大江 和彦	西ノ島町長	升谷 健
	知夫村長	平木 伴佳	隠岐の島町長	池田 高世偉
鳥取県	鳥取市長	深澤 義彦	米子市長	伊木 隆司
	倉吉市長	石田 耕太郎	境港市長	中村 勝治
	岩美町長	西垣 英彦	若桜町長	矢部 康樹
	智頭町長	寺谷 誠一郎	八頭町長	吉田 英人
	三朝町長	松浦 弘幸	湯梨浜町長	宮脇 正道
	琴浦町長	小松 弘明	北栄町長	松本 昭夫
	日吉津村長	中田 達彦	大山町長	竹口 大紀
	南部町長	陶山 清孝	江府町長	白石 祐治
兵庫県	豊岡市長	中貝 宗治	養父市長	広瀬 栄
	朝来市長	多次 勝昭	香美町長	浜上 勇人
	新温泉町長	西村 銀三		
大阪府	泉大津市長	南出 賢一	泉佐野市長	千代松 大耕
	和泉市長	辻 宏康	阪南市長	水野 謙二
京都府	京都市長	門川 大作	福知山市長	大橋 一夫
	舞鶴市長	多々見 良三	綾部市長	山崎 善也
	宮津市長	城崎 雅文	京丹後市長	三崎 政直
	伊根町長	吉本 秀樹	与謝野町長	山添 藤真
福井県	小浜市長	松崎 晃治		

山陰新幹線京都府北部ルート誘致・鉄道高速化整備促進同盟会

顧問

役職名				氏名			
衆議院議員	伊吹文	明					
衆議院議員	竹内	讓					
衆議院議員	安藤	裕					
衆議院議員	田中英	之					
衆議院議員	木村弥	生					
衆議院議員	本田太	郎					
衆議院議員	繁本	護					
参議院議員	二之湯	智					
参議院議員	西田昌	司					
参議院議員	佐藤正	久					
参議院議員	阿達雅	志					
参議院議員	足立敏	之					
京都府知事	西脇隆	俊					
京都商工会議所会頭	立石義	雄					
(公社)京都府観光連盟会長	柏原康	夫					
京都府中小企業団体中央会会長	渡邊隆	夫					

会長

役職名				氏名			
舞鶴市長	多々見良三						

副会長

役職名				氏名			
福知山市市長	大橋一夫						
綾部市長	山崎善也						
宮津市長	城崎雅文						
京丹後市長	三崎政直						
伊根町長	吉本秀樹						
与謝野町長	山添藤真						

理事

役職名				氏名			
京都府議会議員(福知山)	井上重典						
京都府議会議員(福知山)	家元優						

京都府議会議員（舞鶴）	池田正義
京都府議会議員（舞鶴）	小原舞
京都府議会議員（綾部）	四方源太郎
京都府議会議員（宮・与）	中島武文
京都府議会議員（京丹後）	森口亨
福知山市議会議長	芦田真弘
舞鶴市議会議長	上羽和幸
綾部市議会議長	高橋輝
宮津市議会議長	北仲篤
京丹後市議会議長	松本聖司
伊根町議会議長	上辻亨
与謝野町議会議長	家城功

監事

役職名	氏名
舞鶴商工会議所会頭	小西剛
福知山商工会議所会頭	谷村紘一
綾部商工会議所会頭	塩田展康
宮津商工会議所会頭	今井一雄
京丹後市商工会会長	行待佳平

会員

役職名	氏名
伊根町商工会会長	濱野儀一郎
与謝野町商工会会長	足立経彦
福知山市商工会会長	日下英明
(一社)京都府北部地域連携都市圏振興社 福知山地域本部長	福島慶太
(一社)京都府北部地域連携都市圏振興社 舞鶴地域本部長	齋藤友幸
(一社)京都府北部地域連携都市圏振興社 綾部地域本部長	平野正明
(一社)京都府北部地域連携都市圏振興社 天橋立地域本部長	小倉信彦
(一社)京都府北部地域連携都市圏振興社 京丹後地域本部長	齋藤修司
(一社)京都府北部地域連携都市圏振興社 伊根地域本部長	向井義昶
(一社)京都府北部地域連携都市圏振興社 与謝野地域本部長	今井英之

山陰新幹線を実現する国会議員の会

(役員)

最高顧問

安倍 晋三

衆

山口4区

顧問

河村 建夫

衆

山口3区

竹下 亘

衆

島根2区

林 芳正

参

山口

会長

石破 茂

衆

鳥取1区

幹事長

細田 博之

衆

島根1区

事務局長

谷 公一

衆

兵庫5区

事務局次長

西田 昌司

参

京都

(会員)

二之湯 智

参

京都

本田 太郎

衆

京都5区

末松 信介

参

兵庫

赤澤 亮正

衆

鳥取2区

舞立 昇治

参

鳥取・島根

青木 一彦

参

鳥取・島根

江島 潔

参

山口

岸 信夫

衆

山口2区

高村 正大

衆

山口1区

古田 圭一

衆

比例中国

三浦 靖

参

比例中国

第一部 決起大会

1. 開会挨拶

山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議

副会長 松浦 正敬 (松江市長)

(挨拶要旨)

皆さん、こんにちは。ただ今ご紹介頂きました松江市長の松浦でございます。

本日は、「山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議」の会長でございます鳥取市の深澤市長が、先ほどお話にありましたように、諸事情により欠席となりましたので、副会長である私の方からご挨拶をさせていただきます。

本日は、「山陰新幹線を実現する国会議員の会」の谷公一先生、西田昌司先生、本田太郎

先生をはじめ、府県知事、府県議会議員並びに多数のご来賓のご出席を賜りまして、さらには各地から多くの関係団体の御参集をいただく中で、本大会がこのように盛大に開催できますこと、誠にうれしく、心からお礼申し上げる次第でございます。

さて、本日ご出席いただきました、西田先生が座長を務めておられます自民党鉄道調査会「鉄道のこれからを考えるPT」では、基本計画路線について、今後の取組の方向性を議論され、去る6月5日に基本計画路線などの新幹線網の早期整備を求める提言書を岸田政調会長に提出されたところであります。

また、国土交通省では、平成29年度から3年間、基本計画路線を含む「幹線鉄道ネットワークの今後のあり方」を検討されておりまして、半世紀ぶりに、整備計画路線への格上げがあると言われております。

こうしたことから、山陰だけではなく、四国や東北、九州など全国各地で、新幹線の整備に向けた取り組みが非常に活発になっているところであります。

本日は、多くのご来賓の皆様方からご挨拶を頂戴したいと思いますので、私の挨拶は短くしつつも、本日、私の立場から皆様にお伝えしたいことを1点だけ申し上げたいと思います。

それは、「これからのまちづくりの推進のために、そして均衡ある国家の発展のために、かつては日本の表玄関であった“日本海側の時代”を、今まさに、府県の枠を超えて、皆様方の力を結集させることで、再び復活させましょう」ということであります。

北陸から山陰を経て下関に至る、いわゆる「環日本海・本州西部地域」では、現在まで基幹道路や高速道路等のインフラ整備が他地域と比較して格段に遅れをとっております。大阪市から日本



海側の主要都市を經由し、下関市を結ぶことで“日本海側国土軸”を形成するはずの「山陰新幹線」は、昭和48年に基本計画が閣議決定されてから45年以上計画が進展していません。

一方、山陰新幹線と時を同じくして閣議決定された山陽新幹線でございますが、閣議決定の2年後の昭和50年には開業しております。山陰地方では、山陽地方をはじめとする他地域への人口と産業の「流出」が加速し、衰退を余儀なくされ、その格差が広がっています。

この「環日本海・本州西部地域」は、東アジア諸国に直面し、交流や貿易を行う都市や大きな港も多数あり、東アジア地域との交流拠点となる大きな魅力と地域力を持っているわけでありませぬ。また、南海トラフ巨大地震等、太平洋側での大規模災害が危惧される中、リダンダンシー確保の観点からも、国防や海上安全の側面からも我が国全体にとって大きな役割を果たす極めて重要な地域です。

こういった日本海側の地域が、新幹線で全国の都市と繋がり、発展していくためには、「山陰新幹線」の早期実現が必要であります。また、次の世代、その次の世代のため、この山陰に「新幹線」という資産を残すためには、まずは、山陰新幹線を「整備計画へ格上げ」しなければなりません。

そのためには、「山陰新幹線を実現する国会議員の会」の皆様や、本日、ともに主催をしております「山陰新幹線京都府北部ルート誘致・鉄道高速化整備促進同盟会」、同じ山陰地方の新幹線基本計画路線であり、私が会長を務めております「伯備新幹線整備推進会議」、山陰新幹線や伯備新幹線の早期実現に向けた署名活動を3年間継続して行っている「日本青年会議所中国地区協議会」、など多様な団体と連携・協力し、仲間を増やし、声を大にして、活動していかなければなりません。

本日は、この後の講演の中で、新幹線整備の第1人者でございます京都大学大学院 藤井聡教授から、新幹線整備に関する示唆に富んだ、大変興味深いお話もしていただけると伺っておりますので、大いに皆さん方に学んでいただいた後は、ぜひ、それぞれの地元での活動の輪を広げていただきたいと願っております。

結びにあたり、これまで、置き去りにされ、失われてきた長い年月がこれ以上続いていくことを打破するために、次世代へのまちづくりや国土強靱化へ向けた国家づくりへの信念を持ちながら、「大同団結」の精神で活動を行ってまいりたいと考えていますので、ともに頑張っていこうではありませんか。今日は皆様方どうぞよろしくお願い申し上げます。ありがとうございました。

2. 開催地市長挨拶

山陰新幹線京都府北部ルート誘致・鉄道高速化整備促進同盟会 会長 多々見 良三（舞鶴市長）



（挨拶要旨）

ただ今、ご紹介いただきました「山陰新幹線京都府北部ルート誘致・鉄道高速化整備促進同盟会」会長の舞鶴市の多々見良三でございます。

「山陰新幹線の早期実現を求める舞鶴大会」の開催に当たり、同盟会を代表し、また、開催地の代表といたしまして一言ご挨拶を申し上げます。

まずもって、谷先生、西田先生、本田先生にお

かれましては、大変お忙しい中、本大会にご臨席いただき、誠にありがとうございます。

また、市町村会議、同盟会関係者の多数の皆様には、この舞鶴にご参集をいただきましたことを心から御礼申し上げる次第でございます。

また、日頃から、私どもの山陰新幹線京都府北部ルート誘致の取り組みに関しまして、山陰新幹線を実現する国会議員の会の先生方、並びに（本日はご欠席ですが）深澤会長をはじめ、山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議の皆様には、多大なるご支援ご協力を賜っており、改めて深くここに感謝を申し上げます。

現在、国におきましては、今後の幹線鉄道ネットワークの整備の在り方を検討するため、効率的な新幹線の整備手法や、既存の幹線鉄道との接続手法等の調査研究が行われており、今後さらに山陰新幹線など基本計画路線の整備計画化に向けた議論が過熱するものと考えております。

日本の近代史においては、新幹線が整備された太平洋側地域に対して大きな投資が行われ、人口が集積して都市化し発展してきた一方、新幹線が整備されなかった日本海側沿岸の地域は、人口が都会に流出し衰退が進んでおります。

日本の課題である東京圏への一極集中を打破し、日本全体の地方創生を図っていくには、全国新幹線ネットワークを整備して、都市部と地方をつないでいくことが大切であります。昭和48年に作られた全国新幹線ネットワークの「基本計画」は、40年以上を経て未だに約4割程度しか整備されておらず、山陰新幹線をはじめとし、さらなる整備の実現に向けては、早急な整備計画への格上げが必要となっております。

また、今後の新幹線ルートの決定においては、都会では担うことのできない“役割を持つ地方”を残していくということを念頭に置き、決定していくことが重要であると考えております。

地方には、豊かな自然、文化、歴史、そして広い土地などがあり、都会と比べ子育てしやすい環境のもと、優秀な人材を育て、都会へ供給しております。また、農林水産物など市民の生活に必要な資源についても、地方で生産し、都会へ供給しております。

地方が担っている重要な役割というものは、都会に持っていくことは不可能であり、このまま地方が衰退すれば、地方だけでなく都会も衰退し、日本全体が衰退すると考えております。このことを防ぐ事は、国が、重要な役割を果たしている地方に新幹線を整備することで、地方の人口規模を維持し、残していくという視点を持つことが大切であります。

ご承知のとおり、我々の住む京都府北部地域は、陸・海・空の自衛隊基地や海上保安本部が集積する国防の拠点、海の安全の拠点であり、また、関西経済圏を支えるエネルギーの拠点、また「海の京都観光圏」として、年間一千万人を超える観光客が訪れる広域観光の拠点、年間約7,000億円規模の製造品出荷額を誇る、日本海側でも有数のものづくり産業の拠点でもあるほか、太平洋側のリダンダンシー機能を備えた日本海側における極めて重要な地域であります。

“重要な地方をしっかりと残す”という考え方のもとでの新幹線の整備は、従来のB/Cの考え方で押し量れないものであります。

こうした視点は、西田先生、本田先生をはじめ、国会議員の皆様方にも強く発信いただいているところであり、将来の日本のあり方を考える上で、非常に重要なこととして、国においてしっかりと検討いただきたいと考えております。

どの地域が真に新幹線が通るに相応しい地域かと考えたとき、北陸から京都府北部そして山陰地方にかけて山陰新幹線のルートが引かれることはまさに正論であり、地方創生回廊の実現、国土強靱化といった国益につながるとともに、将来の日本を考えた未来への投資であると考えております。

山陰新幹線の整備計画化と京都府北部地域へのルート誘致を目指す我々の取り組みは、30年先、50年先の将来の日本のあるべき姿として、日本海側に山陰新幹線を整備し、強固な日本海側国土軸を形成することにより、日本海・太平洋二面活用型国土を実現し、国土の均衡ある発展に繋がるものと考えております。

日本の将来のため、まさにこれから勝負だという思いを持って、皆様と共に山陰新幹線の整備計画化と、早期実現を目指して参りたいと考えておりますので、引き続き連携した取り組みをお願い申し上げまして、舞鶴大会開催に当たっての挨拶とさせていただきます。今後ともよろしくお願い致します。

3. 来賓挨拶

山陰新幹線を実現する国会議員の会

事務局長 谷 公一 衆議院議員（兵庫5区）



（挨拶要旨）

改めて、皆様こんにちは。ご紹介頂きました、衆議院議員、兵庫5区の谷公一でございます。「山陰新幹線を実現する国会議員の会」の事務局長とご紹介がございましたが、事実上の事務局長は、隣におられます、西田先生でございます。西田先生の言われるがままに動いている谷公一でございます。この所良い話として昨日テレビを見ておりましたら、ラグビーワールドカップで日本がサモアを倒

し3連勝という、大変良いお話がありました。大変腹立たしい出来事は関西電力の事件でありました。私もよくわからないことがございますが、あまりにも関西電力の経営者は常識はずれと言いますか、普通の国民からすると、信じられないようなことを平気で長年続けてきた、そういった感覚に、怒りさえ覚えておるところでございます。でも考えてみると、関西電力、立地の福井県は北陸電力、また関西電力は富山に黒部ダムもありますが、関西電力エリアではない。新潟県の柏崎これは東京電力です。新潟の電力の電源は東北電力で、福島も言うまでもありません。東北電力のエリアに東京の電力会社が立地している。それは原子力だけでなく、水力でも、或いは風力でも同じことが言えるのではないかなと思います。先ほど松江市長、舞鶴市長がお話されましたように、何も我々は山陽地帯に比べて格差があるのを是正してほしい、そういった事だけではなくて、我々の地域が持っている貢献している要素をしっかりと評価してもらわないといけない。そういった事が必要だと思っております。

私自民党でずっと過疎対策の委員長をさせて頂いております。いわゆる人口が急激に減った地域、財政的な力が弱い自治体を過疎債などの様々な財政支援で、この半世紀支えてきたわけですが、来年度末で切れるということで、今党で、全国7箇所目ですが、色々な声を聞いております。何とか助けて欲しいということだけではなく、それよりも、もっと自分達が国に対して、社会に対して果たしている役割を国としてしっかりと支援する。我が国は多様な地域があつてこそ、多様な魅力があつてこそ、我が国であるのですから、何もない地域ということで完結できるものではありません。そういった意味で、我々と今日お集まりの皆様と、山陰地方がどう考えても、今まで優遇されてきた、手当てされてきた、目配りされてきたとは残念ながら言えない地域であります。それだけに、様々な面で、声を大にして訴えていかなければならないと思っております。道路に

しても港湾にしてもそうです。色々なことを頑張らないといけないのです。その一つがやはり新幹線だと思います。

今日も藤井先生のお話があるかと思いますが、東海道新幹線、山陽新幹線、あるいは東北新幹線と同じように複線というか、そういったやり方だけじゃない。単線でもこれくらいできるのだとか、或いはどれくらいコストが下がるとか、或いはミニ新幹線など、様々なやり方、或いは技術の進歩によって、様々なフロー、整備手法を考えられるということ、先ほどお話がありましたように、党においては、西田先生が中心になり、また政府においては国土交通省でも今引き続き検討調査を進めている所でございます。しっかりと今後の我々の地域、従来の発想に捕らわれずに、何とかこの地域の持つ魅力を最大限に発揮する手法の一つが必要になると、そういった強い思いをこれからもしっかりと頑張っていきたいと思っております。

実は数日前まで衆議院の国土交通委員長を勤めておりましたが、解任されました。今度は農林水産委員会の与党筆頭にとということで、形は違いますが、しかし、ふるさとを、何とかしなければならぬ地域のため、しっかりと責任を果たし、汗をかいて頑張っていく、それを忘れずに、皆様とともに、頑張っていきたいと思っております。ともに粘り強く頑張っていこうではありませんか。ありがとうございました。

山陰新幹線を実現する国会議員の会 事務局次長 西田 昌司 参議院議員 (京都)

(挨拶要旨)

ご紹介賜りました、地元京都の参議院議員の西田昌司でございます。今日は山陰新幹線の早期実現を図るための舞鶴大会御盛会誠にありがとうございます。私は、谷先生からお話があったように、この事務局次長をしているわけですが、この山陰新幹線の話が何で出てきたかと言いますと、実はその前に、北陸新幹線、その与党の路線を決める座長をしてお



りました。その時に私が言ったのは、北陸新幹線は舞鶴を通過して、京都市内に繋がれば良いのではないかと、そういった意味は、舞鶴にこの一つの拠点を作ることによって、そこから先に山陰新幹線を繋げる一つの拠点にしていこう、そこから実は山陰新幹線というのが、実際に国会議員の中でも話をしていこうというのが始まったわけでございます。そして今路線を決めるときに、私が申し上げたのは、実は山陰新幹線、北陸新幹線だけではなくて、この未完成の新幹線計画があるわけです。昭和48年に計画はしたけれども、全く整備計画もされない。そういった新幹線計画が10もあるわけです。私はそれを全部するべきだとずっと言っているのです。そして、それを全部した所で一体いくらかかるのか。これも国交省に試算させました。たかだが30兆円であります。たかだかつて1兆2兆というものではないのだから、30兆ってそんな軽いものではないよとおっしゃる人もいますが、しかし、たかだかあります。というのも皆様考えてください。30兆円を10年でしようと思ったら、3兆円です。20年でしようと思ったら、1.5兆円です。要するに1.5兆円の新幹線予算をつければ、北陸山陰はもちろん四国も含めたすべての新幹線が10年から20年の間に出来てしまうのです。これは、その予算はたかだか国家予算の1兆2兆の積み上げの話で、そうしたことが何で出来ないのかということです。新幹線の必要性は、この後藤井先生からのお話いただけると思いますし、首長の皆様方が訴えておられるとおりであります。私は何で出来ないのかという理由をまず申し上げたいと思います。それは要するにそれだけの予算を作るということには、つまり国債を発行しないとイケない。つまり国債を新幹線作るのに、30兆円、毎年1兆2兆円を増加で作らないとイケない。それが財政再建ということを考えると、国債の残高を増やすことが良くないと、こういった世論、そしてこうした世論を作ってきた財務省がそういっているからです。しかし、ここで皆様方、もう一度冷静に国債とは何かということを考えて頂きたいです。今は国も地方も合わせて公債残高が1100兆とか言われています。これを借金だから税金で返していかないとイケない。返していくということを見ると、将来の予算がか

なり窮屈になってしまう。本当にとんでもないことを今しているのだという風に財務省はじめ、マスコミや経済通の記者が書いているのです。未だに財政再建の道が遠のいていると。私は一言言いたい「そんなことはない」と。というのは実際考えてみて下さい。1千兆円返そうとしましょう。返すということは、皆様方国民、民間の側から、1千兆円の税金をかけて、皆様方の財産は国がもらうということです。国債の残高0にするということは、そんなことをして何かいいことありますか。まず民間がボロボロになります。財産1千兆円を取り上げるのですから、そして国はどうなるのか。国債残高が0になりました。借金なくなってよかったね。何も良くないのです。はっきり言って、国の財政は1千兆円の国債がなくなったところで、そもそも民間経済が、ボロボロになった段階で、ほんとに国家自身が潰れてしまうことになるのです。では1千兆円返すのは、確かにひどいかもかもしれませんが、では100兆円くらいは返さないといけない。そういった話になると、それもでたらめです。要するに、国債発行は一体何なのか、結論から言うと、国債発行をすることによって政府は負債を抱えます。しかしそのメリットとして、すべて国民が民間側の財産、預貯金をはじめ、財産を増やしているのです。これは理屈ではなくて、事実なのです。事実として1千兆円の国債の残高を0にするということは、国民側から1千兆円の財産を取り上げて、国家の負債は0になる。ではどちらがいいのかをよく考えてみれば、それは当然国民側に財産を渡すほうがいいに決まっているじゃないですか。そして、では私の言っていることの問題点は何かといいますと、確かに1千兆円の国債は減らさなくてもいいと、しかしこれから30兆円の新幹線代はじめ、どんどん国債の残高を増やしていったら、いいのか、いいのです。いいんですが、問題はどんどん増やしすぎて、今1千兆円あるのを2千兆円、これは10年であと1千兆円を増やしていきましょうということをやれば、当然のことながら経済はおかしくなります。要するに、国の予算は今の10倍くらいの予算をどんどんつけていきます。やってしまうと、それはとんでもないインフレになります。要するに、予算をどんどん使っていくためにそれを消化するために、物価がどんどん上がってしまう。人件費がどんどん上がってしまうのです。それは無茶です。だからそんなことをしろとは我々も言っておりません。ですから先ほど新幹線で申し上げたのは、たかだか30兆円、そして新幹線だけではなくて、国土強靱化、今7兆円ということと言われましたが、はっきりと言ってこんなものでは、どうしようもありません。これから地震や災害を考えると、今までやってきたインフラをもう一度やり返すということを考えると、やはり10年で100兆円くらいのお金は必要なのです。そして新幹線や国土強靱化だけではなくて、今少子化、その結果として、子どもの数が少ないために、福祉もなかなか回らなくなってきております。これをしっかり支えるためにも、20年間で40、50兆円要ります。そういった事をすべて足していくと、例えば、10年間20年間で約200兆円近いお金が要るのではないかと、その200兆円いるのなら10年でやるなら1年で20兆円、20年負担させるとすれば、1年で10兆円の予算規模を拡大しろというだけの話なんです。それによって何が起こるのか。今の予算規模を当初予算から10兆円増やしていくということは、当然ながらそれなりのインフレになります。GDPが例えば今530兆円くらいのお話です。10兆円ということは2%です。要するに、2%くらいの景気の経済の

規模を大きくしていく、それがこの経済そのものを下から良くしていくわけです。今アベノミクスの財政金融、共同した目標としてインフレ率2%と言っていますが、残念ながら日銀がいくら金融緩和してもこの2%はおろか、全く達成できない。なぜか、これは金利を低くしてもお金を使わないからです。そうじゃなくて、予算の額を10兆円増やすということは、まさにその分の受け皿としての支出が増える。当然のことながらインフレになりますから、2%、3%くらいのインフレ率になるのかもしれない。それが何か問題ですか。それを皆様望んでいるのではないのですか。ところが財務省の一方的な財政再建を諦めてはどうなるのかという間違っただ論法は、さも正しいように言われて、ずっと20年30年日本はダメになってきました。そしてそれは新幹線だけではありません。今日お越しの皆様方の地域がダメになったというのは、実はこういった政策を30年かかってやってきたからなんです。なんでこういった政策をやったのか、それはバブルの後始末をやる時に、要するに民間が身の丈に合わせて、支出を小さくしていつている時に行政だけ大きく伸ばしていいのかと、こういった誤った感情論に支配されてしまって、財務省の財政再建が絶対大事なのだという本当に近視眼的な主張と一緒になった結果、新幹線が出来ないどころか、地方が衰退してしまったのです。ですから私が新幹線計画をやっているのは、そういった大きな国論を変えていくのです。そして財政指導を変えていくための一つの道具として、新幹線を私が申し上げているわけで、一番真髓が、財政拡大、それは国債を発行してやるから、全く問題がない。それを国会でも私がつぶやいておりますが、それがMMTの意味なのです。モダンマネータリーセオリーとはこのことなのです。ところがほとんどの方が、私も本を出しておりますが、国会議員に全員配りましたが、読んでおられません。読まないで、何か西田君が言う話は、良いけど、それなら借金をどんどんしていいという話は、ちょっとおかしいのでは。それなら税金無しで、いいって事になるのではないかと言われますが、私は全くそんなことを言っていないのです。税金は当然必要ですが、曲解をして、全く読まないまま、新聞にそのように書いてあった。MMT、あれは極論だといわれておりますと書いていまして、そんな話をしてしまうのが、一番問題なのです。ですから本日皆様方これを新幹線実現のために是非、MMTの本を読んでもください。私の本ももちろんいいのですが、一番判り易いのは、中野剛志様書いている、奇跡の経済教室というのを、読めば目からウロコが何枚も落ちてきます。そしてそれが分かった上で、批判も含めて議論をしていくことで、新幹線が1歩も2歩も進んでいくのだ。そして地方の衰退が止まっていくのだと。その事を皆様方に申し上げまして、新幹線を実現するためにも、国論を変えて財政再建至上主義から、我々は本当に脱却しないとできない。その事を強く訴えさせて頂きまして、私の挨拶とさせて頂きます。ありがとうございます。

山陰新幹線を実現する国会議員の会 会員 本田 太郎 衆議院議員（京都5区）



（挨拶要旨）

改めまして、こんにちは。ご紹介を賜りました、衆議院議員の本田太郎でございます。私は舞鶴をはじめとする、京都北部、京都5区選出の衆議院議員でございます。本日は遠方からもたくさん、この大会のために舞鶴にお越しくださいまして、誠にありがとうございます。私からも心より御礼を申し上げる次第でございます。また山陰新幹線の早期実現を求める舞鶴大会、開催誠にありがとうございます。御盛会をお祝い申し上げます。

さて私からは歴史を振り返った際に、どうしてこの日本海側に新幹線が必要なのかということ、少し思っておりますので、申し述べたいと思います。戦前を考えて見ますと、戦前は新潟をはじめとする、日本でも有数の大きな町が日本海側にございました。ところが戦争に負けて、日本の経済も政治もすべて、太平洋側、アメリカの方を向いて、すべてが進んできている歴史は皆様ご存知のとおりであります。そうした中で、太平洋側に新幹線が引かれ、高速道路が引かれ、どんどん太平洋側が発展し、日本を牽引していったというわけですが、その時代はちょうど、日本の人口も人口ボーナス期といわれておりまして、よくよく分析されている書籍等によりまして、人口が増えている時代は国力が自然に増加するのだという議論もあります。これが正しいかどうかはさておき、しかし一理あるのは間違いないと思っております。人口が増加し、そういった国は当然のごとくGDPが増えていくということでございます。そういった意味で日本は戦後人口が増えてきて、人口は増えるとともに、太平洋側に力点を置いて、開発をしたので、太平洋側がどんどん発展し、人口が集中してきたというのは、当然の利でございます。しかし今現在、人口の増加は止まり、むしろ減少していくという中でありまして、そして政治経済を見ても、アメリカのパクス・アメリカナなどは終焉を迎えつつあり、中国、ロシア、こういった新興国が力を伸ばしつつあります。そうしたときに、日本は今後どこを見て、我々の国の発展を考えていかなければならないのか。ということに思いを致すとき、やはり我々は好きとか嫌いとかという事ではなくて、日本海側、そして日本海の先にある中国やロシアにしっかりと目を向けて外国も当然そうですし、経済もそうです。こういった歴史的経過をみても、やはり日本海側に力点を置かざるを得ない。置くべきだという風にも言えると思います。こういった意味で今後日本は、国策として考えたときにも、やはり日本海側に開発を進め、そして経済の力点も太平洋側のみならず、日本海側にも置いていかないと、これは日本自体が、更なる発展をしていくことは出来ないのではないか、このように考えることが出来ると思います。そうしたときに歴史を振り返りま

すと、やはり道路、高速鉄道網を日本海側に引いていくということがまず大前提であります。こういった事がない限り、例えば、新たな会社が日本海側に進出したいと思っても、物流が不便であるがゆえに、なかなか進出ができない。そして人も不便であるが故に、どうしても都会に住みたくなる。子どもの教育を考えたり、また病院のことを考えたり、様々なことを考えて、どうしても都会に皆様が行ってしまう。でも今都会の若者にアンケートを取ると、将来は田舎もしくは、ふるさとに帰って住みたいという数値はどんどん上がってきております。国民の心の中自体も、何もずっと都会に居たいと思っているわけではないということが数字で出てきております。正にこういった国民の願いを叶える、こういった視点からも我々の日本海側にしっかりと交通インフラを整えることが必要だと思いますし、まさに政治がそれを先導していかなければなりません。

今ここにこうやって山陰新幹線の早期実現を目指す皆様方が集われました。私もその一員であります。皆で力を合わせて、国民の願い、そして経済的観点、そして日本の今後の発展という視点から考えましても、何としてでも山陰新幹線の早期実現を目指し、そして大きな声にして、国を動かしていかなければなりません。

そしてそのためには、我々の声はもちろんであります。物事の考え方を変えていかなければいけないと思います。今まではB/Cという考え方のもと、ここに鉄道を引くとどれだけ経済効果があるのか、経済効果があるからここに新幹線を引くのだ、そういった考え方でインフラを整えてまいりました。しかしそういった考え方をしている限り、人の少ない田舎に鉄道を引くということは、100%否定をされ続けなければならない。鉄道にしても人が少ないのだから経済効果が低い。そうすると益々この地域には人が居なくなる。益々都会に人が集まる。その悪循環であります。この悪循環を断ち切るためには、このB/Cの考え方を根底から覆し、そして新たな鉄道を引くことによって、新たな発展を作り出すという物の考え方で、山陰新幹線をはじめとする、交通インフラを整えていく必要があると思います。この後、お聞かせいただく、藤井先生のお話でもそのようなお話が出るのではないかなと期待しております。

これからの日本を考え、我々の地域だけがという思いではなく、これからの日本という広い視点で、皆様とともに、山陰新幹線の早期実現にむけて力を尽くしてまいります。皆様とともに頑張っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。ありがとうございます。

メッセージ披露

(祝電・メッセージをいただいた皆様)

衆議院議員 石破 茂 (鳥取1区)
衆議院議員 細田博之 (島根1区)
参議院議員 二之湯智 (京都)
参議院議員 末松信介 (兵庫)
衆議院議員 赤澤亮正 (鳥取2区)
参議院議員 舞立昇治 (鳥取・島根)
参議院議員 青木一彦 (鳥取・島根)
参議院議員 江島 潔 (山口)
参議院議員 三浦 靖 (比例中国)
衆議院議員 竹内 譲 (比例近畿)
衆議院議員 山本有二 (比例四国)
衆議院議員 盛山正仁 (兵庫1区)
京都府府議会議長 田中英夫
島根県大田市長 楯野弘和



4. 議員連盟挨拶

山陰新幹線京都府北部ルート誘致推進舞鶴市議員連盟 会長 山本治兵衛 議員（舞鶴市議会）



（挨拶要旨）

改めまして、皆様こんにちは。ただ今ご紹介に預かりました、山陰新幹線京都府北部ルート誘致推進舞鶴市議員連盟の会長を仰せつかっております、山本治兵衛でございます。私ども、舞鶴市議員連盟を代表致しまして、一言挨拶を申し上げさせていただきます。

私ども議連は、山陰新幹線が日本海側の重要な拠点の一つであります、京都府北部を經由して、整備がされますよう、積極的な誘致、要望活動を行いますとともに、推進に当たりましての調査、研究を行いまして、もって市民福祉の向上、そして市政の発展のために我々で思いを一つにし、議員連盟を結成させていただきました。本大会の冒頭、市町村会議や同盟会の代表の方々から力強いお言葉と、そしてこの誘致実現に向けた思いをお聞かせ頂きましたし、また谷先生、西田先生、本田先生からは力強くそして、心強い挨拶を頂戴しまして、改めて、私ども、議員連盟が一層一致団結しまして、早期実現の取組、そしてこの早期実現を求める地域の声を広げていかななくてはならないと思った次第でございます。

私ども、舞鶴の議員連盟は先般、鳥取市を訪問させて頂きまして、鳥取市議会議員連盟の皆様方と面会をさせて頂き、今後の活動につきましては、強固な連携を持って進めていくという確認をさせて頂きました。本日の大会を通じまして、今後こうした繋がりを、京都府北部のみならず、山陰地方、そして全国へ広く広く、広めていかななくてはならないと考えておるところでございます。皆様方におかれまして、山陰新幹線の早期実現にむけた支援の輪の拡大に、ご支援、ご協力を賜りたく、お願いを存じ上げる次第でございます。甚だ簡単で意を尽くしませんが、お願いを申し上げまして、議連を代表しての挨拶とさせていただきます。どうぞ皆様よろしく願い致します。

山陰新幹線整備促進鳥取市議会議員連盟 会長 上杉 栄一 議員 (鳥取市議会)

(挨拶要旨)

ご紹介頂きました、山陰新幹線整備促進議員連盟、鳥取市議会の上杉でございます。私の方から、この議員連盟を設立したその後の活動につきまして、皆様にご理解、或いはご協力いただきたいという思いでご報告をさせていただきます。

本年6月20日に議員連盟を設立いたしました。鳥取市議会32名の定数ですが、共産党の4名を除いた28名全員がこの山陰新幹線の議連を作るこ

とに賛同いたして、結成したわけであります。その後、鳥取県、兵庫県、京都府、17市町の議会の皆様に、議長様宛てに鳥取市議会で議連を作ったので協力をお願いしたいという資料をお送りいたしました。先ほど舞鶴市議連の山本会長からお話がありましたが、8月20日に鳥取市議会で舞鶴市議連の5名の役員様と意見交換をさせて頂いたところでございます。今我々は、鳥取県内の倉吉市の議長副議長にこの議連を作っていたいただきたい、この間この話をさせて頂きました。2日前に、電話がありまして、前向きに議連を作ることに積極的に取り組んでいる、そういったお話を頂いたわけでもありますし、今月9日には豊岡市議会の議長様に面会をお願いしておりまして、この山陰新幹線の議連を立ち上げていただきたい旨のお願いをしよう、そういった予定でもあります。

この市町村会議、所謂、1自治体を中心となっておこなっておりますが、我々議会がこれと連携することにより、点から線、そして面となってこの活動がまさに住民活動や市民活動として展開していくものを期待するものであります。そのためには我々議会がしっかりと、それぞれの議会がスクラムを組んで、まさにワールドカップのラグビーではありませんが、この目的に向かって全力で取り組んでいく、そういった思いで、この議連を立ち上げたわけであります。どうか今日は各地からの自治体の首長様、或いは部長様、来ておられますが、このような思いを汲んで頂きまして、それぞれの自治体の議会の中にこの議連を作ってくださいよう、心からお願いをしたいと思います。子ども達や孫達のためにも、我々は全力でこの問題に取り組んでまいります。どうか共に頑張りましょう。どうかよろしくごお願い申し上げます。ありがとうございました。



山陰新幹線・伯備新幹線整備促進松江市議会議員連盟 会長 比良 幸男 議員 (松江市議会)

(挨拶要旨)

ただ今ご紹介頂きました、松江市議会の議員連盟会長でございます、比良でございます。山陰新幹線早期実現を求める舞鶴大会がこのように盛大に執り行われますこと、心からお喜び申し上げます。山陰地方は新幹線の整備が未だになされてこなかったため、他の地域に比べて、まさに取り残されてしまったような、思いが致します。今日は舞鶴に来ました。松江から相当距離があります。職員に聞いたら、



新幹線が繋がったら1時間半で来られますよと、なるほどな、やはり頑張らなきゃいけないなと思ったわけですが、子どもや孫の世代のことを思えば、このまま何もせずに、居ていいわけではありません。今こそ私たちの新幹線の早期実現を訴える、具体的に動いていかなければならないと思っております。

最も大きな課題の一つが、地元の負担金の問題でございます。これから新幹線が作られる地域は財政的に厳しい地域であり、今までのような負担のあり方ではなく、国が責任を持って成立していくものと思っております。

私ども、松江市議会議員の森脇前議長様、今日おいででございますが、今年3月に開催された、自民党鉄道調査会の会合に出席した際、「新幹線の予算確保のため、現在新幹線を使っている4億人の方々に、200円でも新幹線利用税を負担していただいてはどうか」という意見を述べられたところでございます。それが実現すれば、800億円になるわけでございます。こうした新たな財源を生み出しながら、整備を進めていきたいと考えております。

そのためにも、まずは山陰新幹線や伯備新幹線など、基本計画路線を整備計画に上げていただきたいと思っております。これも先般、松江で大会がありましたが、山陰では、石破先生、細田先生、竹下先生、ともに会派の領袖でございます。この方々がしっかり山陰のことをやっているにも関わらず、いまだに進んでいないということで非常に私も腹立たしく思っております。

先日、我々市議会、総務委員会は金沢へ行きまして、北陸新幹線の勉強をさせて頂きました。経済効果はもとより、すばらしい駅前の整備、まさに地方創生じゃないかと思っております。お話を聞くと、やはり都道府県がしっかりと、熱量を持ってやらなきゃ進まないという感じを私は受けた次第であります。早期実現に向けて、私たちも一生懸命やっていきたいと思っておりますので、どうかよろしくお願いを申し上げます。ありがとうございました。

5. 大会決議提案

山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議

幹事兼事務局長 三崎 政直 (京丹後市長)

(発言要旨)

ご紹介をいただきました当市町村会議の幹事を務めさせて頂いております京丹後市長の三崎でございます。大変僭越ではございますが、主催者を代表いたしまして、この熱気あふれる会場の気持ちを文章に刻み、今後国または関係機関へ強く訴えていきたいと思っております。私の方で大会決議案を読み上げさせていただきます。よろしくお願いいたします。



大会決議案 読上げ

(会場拍手)

(司会) 大変多くの拍手をいただき、本大会決議(案)は採択されました。

6. ガンバロウ三唱

山陰新幹線京都府北部ルート誘致・鉄道高速化整備促進同盟会
監事 小西 剛（舞鶴商工会議所 会頭）

（発言要旨）

ご紹介頂きました、地元舞鶴商工会議所の会頭をしております小西でございます。本日はここ舞鶴におきまして、このように多くの皆様にお集まり頂きまして、山陰新幹線早期実現に向けた機運を高めて頂きましたことを誠に嬉しく、心より感謝申し上げます。

本日お集まりいただいた皆様方の熱い思いを結集して更に広く発信し、何が何でも山陰新幹線の早期実現を目指すことをお誓いし、更に大きく前進することを祈念いたしまして、「頑張ろうコール」を三唱いたしたいと思えます。よろしくお願い致します。それでは構えて頂きまして、よろしくお願い致します。

「山陰新幹線の早期実現を目指して、頑張ろう！」

「頑張ろう！」

「頑張ろう！」

ありがとうございました。



第二部 記念講演

【演題】「山陰新幹線」の意義と実現プロセス

【講師】 京都大学大学院工学研究科教授

ふじ い きとし
藤井 聡 氏

プロフィール

1968 年生まれ
 京都大学工学部土木工学科卒業
 京都大学大学院工学研究科教授
 京都大学レジリエンス実践ユニット長
 元内閣官房参与
 著書は『『スーパー新幹線』が日本を救う』 など



講演要旨

- 山陰新幹線の整備シナリオ
- 建設費の試算
- マクロ・地域経済効果試算結果（単線、複線）
- 地域人口に与える効果
- 長期のマクロ効果



(添付資料)

- ・ 新聞報道記事
- ・ 開催チラシ
- ・ パンフレット
- ・ 藤井先生講演資料



山陰新幹線 早期実現を
関係首長ら舞鶴で大会



山陰新幹線の早期実現を
求める舞鶴大会が6日、舞
鶴市浜の市商工観光センタ
ーであった。近畿北部や山
陰地方の首長らが出席し、
整備計画への格上げや予算
の拡大、地元負担の見直し
を国に求めようとする決
議した。

山陰新幹線実現の機運を
高めよう、山陰縦貫・超
高速鉄道整備推進市町村会
議(会長・深沢義彦鳥取市
長)と、山陰新幹線京都府
北部ルート誘致・鉄道高速
化整備促進同盟会(会長・
多々見良三舞鶴市長)が、
初めて共同で開いた。関
係者約330人が参加し
た。

決起大会では、松浦正敬
松江市長が「均衡ある国土
の発展のために、かつては
日本の表玄関だった日本海
側の時代を、府県の枠を超
えて力を結集させ復活させ
よう」とあいさつ。三輪政
直丹後市長が「全国の都
市とつながり、発展してい
くためには山陰新幹線の早
期実現が必要不可欠とし
た大会決議案を読み上げ、

採択された。

続いて、京都大大学院の
藤井聡教授が「山陰新幹線
の意義と実現プロセス」と
題して記念講演し、実現し
た場合の経済効果の試算な
どを説明した。
(石田真由美)

近畿北部や山陰地方の首長らが出席した
山陰新幹線の早期実現を求める舞鶴大会
(舞鶴市浜・市商工観光センター)

山陰新幹線の早期実現を求めた
自治体の首長ら(舞鶴市で)



山陰新幹線 早期実現を
舞鶴で大会「国に働きかけ」決議

日本海側の自治体などが
参加する「山陰新幹線の早
期実現を求める舞鶴大会」
が6日、舞鶴市商工観光セ
ンターで開かれた。197
3年に基本計画路線として
閣議決定された山陰新幹線
の早期実現に向け、国への
働きかけを強めることで一
致した。

山陰縦貫・超高速鉄道整
備推進市町村会議(会長
深沢義彦・鳥取市長)と、
山陰新幹線府北部ルート誘
致・鉄道高速化整備促進同
盟会(会長)多々見良三・

舞鶴市長)の共催で初めて
開催。構成する自治体関係
者や国会議員ら約330人
が参加した。

同会議副会長の松浦正
敬・松江市長は「日本海
側から他地域への産業や
人口の流出で格差が広が
っている。発展に向けて
早期実現が重要」とあい
さつ。同新幹線の整備計
画格上げや、整備事業費を
巡る地元負担のあり方の見
直しなど4点を、国に対し
強く働きかけることを決議
した。

山陰新幹線 早期実現を

福井などの 地元自治体 国に要求決議採択

2019.10.7 7771

鳥取、島根、福井など2府5県の自治体でつくる「山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議」などは6日、京都府舞鶴市で大会を開き、大阪市と山口県下関市を結ぶ「山陰新幹線」の整備計画格上げによる早期実現を国に求める決議を採択した。

決議では、沿線地域では道

路などの社会基盤整備の遅れで人口や産業の流出が加速していると指摘。南海トラフ巨大地震など太平洋側で大規模災害が懸念される中、(復旧などに)大きな役割を果たす地域であり、発展のためには山陰新幹線の実現が不可欠だとした。

舞鶴市の多々見良三市長は

「東京への一極集中を打破し、日本全体の地方創生を図るには、新幹線ネットワークを整備して都市部と地方をつないでいくことが大切だ」と訴えた。

芸術祭への不交付 憲法審で議論要求

福山氏、自民は慎重姿勢

与野党の幹事長、書記局長は6日のNHK番組で、臨時国会で焦点となる憲法改正や消費税増税を巡って論戦を交わした。立憲民主党の福山哲

2019年(令和元年) 10月11日 金曜日 (毎月1日、11日、21日)



山陰新幹線の早期実現を

舞鶴で決起大会

舞鶴市浜の市商工観光センターで6日、「山陰新幹線の早期実現を求める舞鶴大会」があった。山陰地方や府北部などの首長、議員ら約330人が参加し、国へ整備計画の格上げなどを求めていくことを決議した。

山陰地方などの52自治体でつくる「山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議」(会長 浦正敬・松江市長は、日本海側の現状について「産業や人口の流出で都市部との格差が広がっている。発展に向けて山陰新幹線の早期実現が必要だ」と指摘。「均衡のある国土発展という観点からも、日本の表玄関だった日本

海側の時代を府県の枠を超えて復活させよう」と述べた。

整備計画の格上げなど求める

決起大会では同新幹線の整備計画路線への格上げのほか、予算の拡大と地元負担の見直しなどを国に要望していくことを決めた。また、藤井聡・京都大大学院教授が「山陰新幹線の意義と実現プロセス」をテーマに講演。実現した際の地域経済効果の試算などを説明し、機運を高めていた。(岩本)

■ 開催チラシ



日本海側国土軸の形成を目指して!!

山陰新幹線の早期実現を 求める舞鶴大会

令和元年

とき

10月6日(日)

午後2時～午後4時30分

ところ

舞鶴市商工観光センター
(京都府舞鶴市字浜66)

TEL 0773-64-6800

大会趣旨

山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議

「山陰新幹線」は、国が定めた基本計画にもかかわらず、45年以上進展していません。この間、太平洋側を中心に、他地域の新幹線整備は進められ、山陰地方を含めた日本海側と太平洋側に大きな地域格差が生じています。国土の均衡ある発展のため、「日本海側国土軸」を形成する「山陰新幹線」の早期実現を官民一体となって実現させましょう。



会長
深澤鳥取市長

第一部 決起大会 [午後2時～]

来賓

●山陰新幹線を実現する国会議員の会

事務局長
谷 公一
衆議院議員



事務局次長
西田昌司
参議院議員



第二部 記念講演 [午後3時10分]

【演題】「山陰新幹線」の意義と実現プロセス

【講師】京都大学大学院工学研究科教授

ふじい さとし
藤井 聡 氏



◆プロフィール
1968年生まれ
京都大学工学部土木工学科卒業
京都大学大学院工学研究科教授
京都大学レジリエンス実践ユニット長
著書は「スーパー新幹線」が日本を救う」など

会場へのアクセス ※可能な限り公共交通機関をご利用ください

- JR東舞鶴駅からお越しの方
タクシー 約10分
- 車でお越しの方
舞鶴若狭自動車道
舞鶴東ICから約15分



主催 山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議
山陰新幹線京都府北部ルート誘致・鉄道高速化整備促進同盟会

お問い合わせ 事務局 京丹後市政策企画課 〒627-8567 京都府京丹後市峰山町杉谷889 TEL 0772-69-0120
開催地担当課 舞鶴市企画政策課 〒625-8555 京都府舞鶴市字北吸1044 TEL 0773-66-1042

■パンフレット

日本海側国土軸の形成 ～国土強靱化・地方創生～

- 環日本海・本州西部地域は、東アジア地域との交流拠点。
- 本地域は南海トラフ巨大地震等の太平洋側大規模災害が危惧される中で、リダンダンシー（代替交通）確保の観点からも大きな役割を果たす重要地域。
- この重要な地域が高速鉄道で全国の主要都市と繋がり、将来発展していくことが日本の国益に繋がる。
- この重要地域には、山陰を縦貫し北陸に接続するとともに、山陰から京都、大阪などの近畿圏を直接に結ぶ新幹線などの高速鉄道の建設が必要。

●山陰新幹線による時間短縮効果

①鳥取ー京都・大阪間	②米子ー京都・大阪間	③舞鶴ー京都・大阪間
特急スーパーはくと	特急やくも&新幹線	特急はしたて&新幹線
京都まで 約2時間50分	京都まで 約3時間30分	京都まで 約1時間30分
大阪まで 約2時間半	大阪まで 約3時間10分	大阪まで 約2時間
山陰新幹線	山陰新幹線	山陰新幹線
京都まで 約1時間	京都まで 約1時間40分	京都まで 約35分
大阪まで 約1時間20分	大阪まで 約2時間	大阪まで 約1時間

●山陰新幹線の整備効果の一例

		鳥取県	島根県
単線 新大阪-鳥取間 整備の場合	県民所得	+2700億円/年 (+8.0%)	+1000億円/年 (+2.8%)
	人口	+4万4000人 (+7.2%)	+1万7000人 (+2.5%)
複線フル規格 新大阪-米子間 整備の場合	県民所得	+3300億円/年 (+9.8%)	+2600億円/年 (+6.9%)
	人口	+5万3000人 (+8.6%)	+4万1000人 (+6.1%)

（平成30年度 山陰縦貫・超高速鉄道実現性調査結果報告書より）

お問い合わせ

山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議

事務局 京丹後市政策企画課 〒627-8567 京都府京丹後市峰山町杉谷889 TEL 0772-69-0120

山陰新幹線京都府北部ルート誘致・鉄道高速化整備促進同盟会

事務局兼開催地担当課 舞鶴市企画政策課 〒625-8555 京都府舞鶴市字北吸1044 TEL 0773-66-1042

日本海側国土軸の形成を目指して!!

山陰新幹線の早期実現を 求める舞鶴大会

令和元年
10月6日(日)
午後2時～午後4時30分

ところ
舞鶴市商工観光センター
(京都府舞鶴市字浜66)

主催 山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議
山陰新幹線京都府北部ルート誘致・鉄道高速化整備促進同盟会

大会次第

第一部 決起大会（十四時）

◆開会挨拶

山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議
会長 **深澤 義彦** 鳥取市長

◆開催地市長挨拶

山陰新幹線京都府北部ルート誘致・鉄道高速化整備促進同盟会
会長 **多々見 良三** 舞鶴市長

◆来賓挨拶

山陰新幹線を実現する国会議員の会の皆様 ほか

◆議員連盟挨拶

山陰新幹線京都府北部ルート誘致推進舞鶴市議員連盟
山陰新幹線整備促進鳥取市議員連盟
山陰新幹線・伯備新幹線整備促進松江市議員連盟

◆大会決議採決

山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議
幹事兼事務局長 **三崎 政直** 京丹後市長

◆ガンバロウ三唱

山陰新幹線京都府北部ルート誘致・鉄道高速化整備促進同盟会
監事 **小西 剛** 舞鶴商工会議所 会頭



第二部 記念講演（十五時十分）

【演題】

「山陰新幹線」の意義と実現プロセス



【講師】京都大学大学院工学研究科教授

ふじい さとし
藤井 聡 氏

講演要旨

- 新幹線「整備」のディーフィンパクト、新幹線「未」整備による巨大被害
- 「ゼロ金利」を活用せよ！
- 「第二期整備計画」を目指せ！
- 「755」問題をどう克服するか
- 山陰新幹線整備戦略
- プライマリー・バランス

◆プロフィール
1968年生まれ
京都大学工学部土木工学科卒業
京都大学大学院工学研究科教授
京都大学レジリエンス実践ユニット長
著書は「スーパー新幹線」が日本を救う」など

※藤井先生の著書をロビーにて割引価格で販売しています！ぜひ、お求めいただき講演の参考資料としてご活用ください。

本日の書籍販売

・「スーパー新幹線」が日本を救う

大会決議(案)

我が国では、人・モノ・金・仕事・情報の東京一極集中による地方都市の衰退及び人口減少に歯止めをかけるため「国土強靱化」と「地方創生」を推進している。その実現のためには、日本全体の構造的な諸環境の整備、とりわけ全国の主要都市を結ぶ「新幹線ネットワーク」の実現による「国土軸」の整備が必要であり、昭和39年以降、東京を中心に、名古屋、大阪から山陽・九州方面、上越・北陸方面、東北・北海道方面がそれぞれ新幹線ネットワークで結ばれ、沿線地域に大きな経済波及効果や開発効果がもたらされている。

一方、山陰地方など日本海側の主要都市を経由して大阪から下関を結び「日本海側国土軸」を形成する「山陰新幹線」は、昭和48年に基本計画が閣議決定されてから45年以上、計画が進展していない。北陸から下関に至る、いわゆる「環日本海・本州西部地域」は、戦後、基幹道路や高速道路等の社会基盤整備が格段に遅れをとっており、その結果、本地域では人口や産業の流出が加速し、他地域との格差が拡大している状況である。

本地域は、環日本海エリアとして東アジア諸国に対面し、交流や貿易を行う都市や港も多数あり、東アジア地域との交流拠点となる大きな魅力と地域力を持つとともに、南海トラフ巨大地震等、太平洋側での大規模災害が危惧される中、リダンダンシー確保の観点及び国防や海上安全の側面から見ても、我が国全体にとって大きな役割を果たす極めて重要な地域である。

そのため本地域が新幹線により全国の都市と繋がり、発展していくためには、「山陰新幹線」の早期実現が必要不可欠であり、これにより「環日本海・本州西部地域」各都市のポテンシャルがさらに高まり、我が国全体の経済力・地域力を大きく向上させ、総合的な国益にさらに貢献することは明らかである。

よって、我々「山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議」並びに「山陰新幹線京都府北部ルート誘致・鉄道高速化整備促進同盟会」は、一致団結し、「山陰新幹線を実現する国会議員の会」や「中国横断新幹線（伯備新幹線）整備推進会議」等の多様な活動主体とも連携、協力し、次の事項について、国に対して強く働きかけるものとする。

1. 「山陰新幹線」の整備計画格上げによる早期実現
2. 「北陸新幹線」敦賀－新大阪間の早期着工と開業
3. 新幹線整備に係る予算拡大と整備事業費の地元負担のあり方の見直し
4. 並行在来線を経営分離しないために必要な措置の検討

以上、決議する。

令和元年10月6日

山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議
山陰新幹線京都府北部ルート誘致・鉄道高速化整備促進同盟会