

北陸新幹線の整備促進について

北陸新幹線は、高速交通体系の中軸として国土の均衡あるもの、発展に不可欠なものである。沿線地域の飛躍的な発展を図るうえで極めて大きな交通機能の重要性が改めて確認されたところであり、東日本大震災を契機に、災害時における災害に強い強靱な国土づくりがこれまでに求められている。大規模災害等においては東海道新幹線の代替補完機能を有することにも、観点から土軸の形成に必要不可欠な国家プロジェクトである北陸新幹線に求められる役割がこれまで以上に大きくなっており、東京・大阪間の全線を早期に整備する必要がある。

ついでには、「整備新幹線の取扱いについて（平成23年12月26日政府・与党確認事項）」を早急に見直され、金沢・敦賀間の早期完成・開業及び沿線住民の長年の悲願である北陸新幹線のフル規格による全線整備が一日も早く実現されるよう、次の事項について格段の配慮をされるよう要望する。

- 1 今年度末までの金沢までの開業が確実に実現するよう、長野から白山総合車両所までの整備を促進すること。
- 2 このため、収支採算性に優れた北陸新幹線の事業費として十分な建設財源を確保するとともに、さらなる新幹線整備を促進すべく、新幹線への公共事業費の拡充・重点配分、貸付料の活用、必要に応じ借入金の検討等必要な財源を確保され、整備スキームを見直すこと。
- 3 東海道新幹線の代替補完機能の確立による災害に強い国土づくりの重要性等に鑑み、敦賀以西のルート決定に向け、沿線地域の意見を踏まえながら調査等を進め、大阪までのフル規格による整備方針を早期に明確化し、あらゆる手段を尽くして大阪までの早期全通を図ること。
- 4 地方負担については、沿線の地方自治体に過度の負担が生じないようによう、コスト削減や国家プロジェクトにふさわしい十分な財政措置を講ずるとともに、各県への停車の配慮など負担に見合う受益の確保を図ること。
- 5 北陸新幹線開業に伴う並行在来線は、従来にはない長大な区間であり、地域住民の交通手段であるとともに、国の物流鉄道や広域ネットワークの一部を担っている。このように並行在来線の初期投資に係る地方負担に対しては、財政措置が講じられたいことであるが、既に経営が分業されている第3セクターも含め、並行在来線が存続できるような、引き続きこれまでの枠組みの見直し・再検証を行い、「JRからの協力・支援のあり方」や並行在来線の赤字解消相当分も含まれていく、貸付料の活用など新しい財源措置も含め、新たな仕組みを早急に構築するとともに、設備投資に係る補助制度の拡充や予算枠の確保など、支援施策の充実を図ること。
- 6 以上、北陸新幹線の整備促進、並行在来線への支援、地方負担の軽減等の諸課題に対応するため、公共事業費の拡充・重点配分、「JRからの貸付料の活用など、幅広い観点から十分な財源を確保すること。

平成26年5月27日

會盟同進促進建設線幹新陸北

隆井石事知縣山富會長

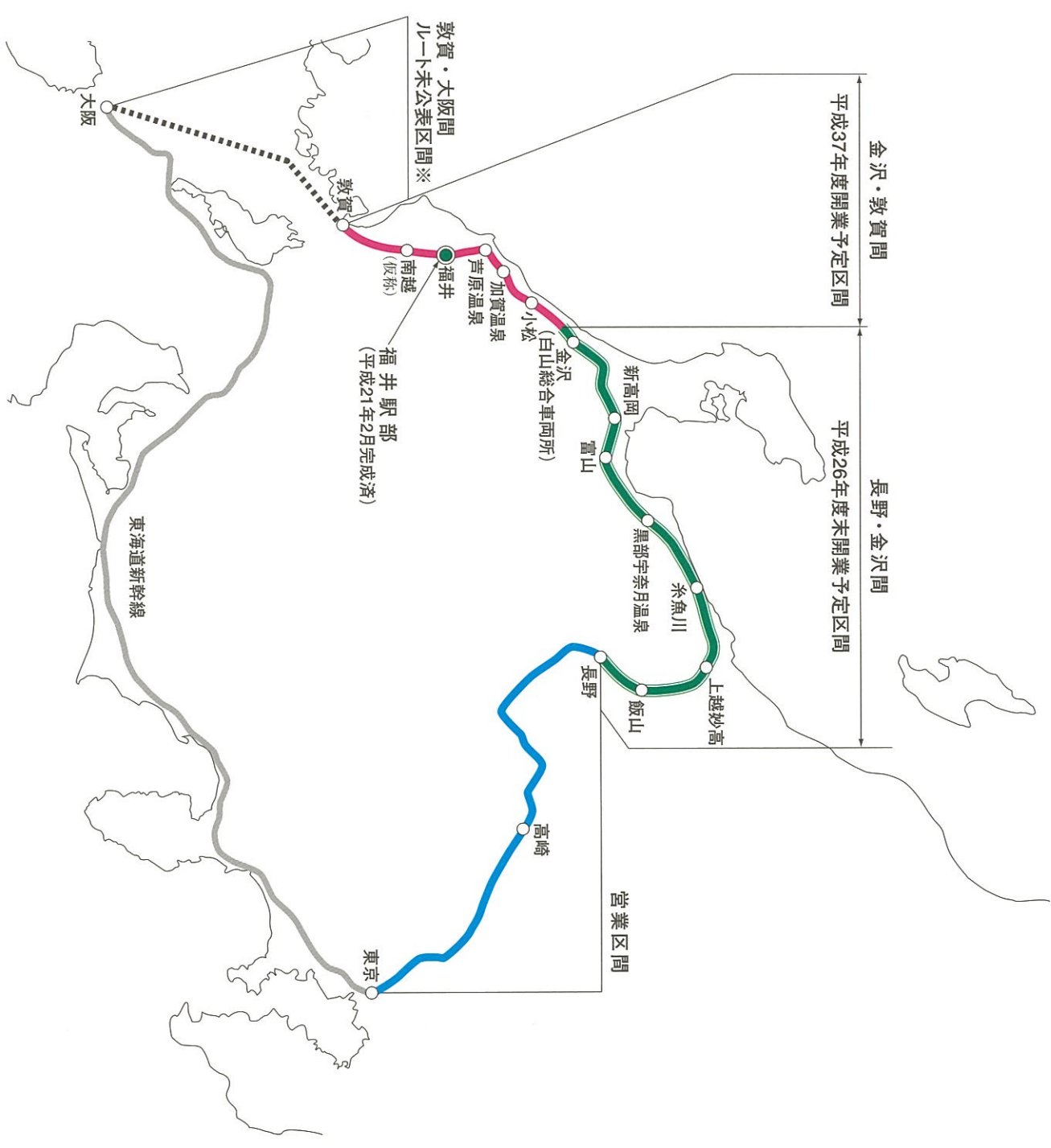
北陸新幹線建設促進北信越五県議会協議会

富平公高富山県議会議長会

会合連濟經陸北

功原永會長

「北陸新幹線」駅・ルート図



※整備計画（S48.11）に示された主要な経過地を通るルートを図示。
なお、国土交通省HP掲載資料「H24.6.29認可対象区間一覧」には、「小浜ルート」、「湖西ルート」、「米原ルート」が図示されている。

要 望 書

平成 26 年 5 月

北 陸 新 幹 線 建 設 促 進 同 盟 会
北 陸 新 幹 線 建 設 促 進 北 信 越 五 県 議 会 協 議 会
北 陸 經 済 連 合 会