

北陸新幹線



概要

- 東京～大阪間(約700km)
- 高崎～長野間(約117km)
 - ・平成9年10月開業
- 長野～白山総合車両基地間(約240km)
 - ・平成26年度末完成予定
 - ・事業費 約1兆5,700億円
- 白山総合車両基地～敦賀間(約113km)
 - ・未着工区間(工事実施計画申請中)
 - ・事業費 約8,500億円
- 敦賀～大阪間(約130km)
 - ・未着工区間(工事実施計画未申請)
- 所要時間
 - 東京～金沢間
 - ・2時間28分(国土交通省試算)
 - 東京～大阪間
 - ・3時間30分(北陸新幹線建設促進同盟会試算)



福井県/東尋坊

● 北陸新幹線は、北陸・信越と関東・関西を日本海側でつなぎ、沿線の人口集積も高く、大きな需要が見込める路線であり、東海道新幹線の代替補完機能も果たすことから、フル規格で優先して整備すべき国家的なプロジェクトです。

平成9年10月に東京～長野間が開業し、現在長野～金沢間で平成26年度末までの開業を目指して整備が進められています。既に沿線の各都市では、その開業を見据えて、新幹線駅を核とした街づくりや民間による商業集積が進んでいます。この沿線の期待に応えるため、是非とも平成26年度末までの金沢までの開業が一日も早く実現するようお願いいたします。

金沢以西については、福井駅部が昨年2月に完成しており、引き続き事業を進めていく必要があります。既に認可申請されている敦賀までについて認可、着工するとともに、早期の福井開業を是非ともお願いします。

● 新幹線建設に伴う地方負担については、地方の厳しい財政事情に鑑み、沿線自治体に過度の負担が生じないよう、国家プロジェクトにふさわしい財政措置を講じるとともに、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ようお願いします。また、既着工区間の工事費増額分についても、沿線自治体への十分な説明とともに、新たな負担が極力生じないよう対応をお願いします。

● 既に経営分離された「しなの鉄道」は、今なお累積赤字で苦しんでいます。従来の枠組みでは金沢開業時には、長野～石川の4県にまたがる信越本線、北陸本線の長大な区間が、並行在来線として地元へ委ねられることとなっています。また、新幹線貸付料には並行在来線の赤字解消分も含まれています。既に経営分離された第3セクターへの支援を含め、並行在来線が存続できるよう、これまでの枠組みの見直し・再検証を行い、JR関与のあり方や新しい財源措置を含め、新たな仕組みを構築していただくようお願いします。

● 以上の諸課題に対応するため、鉄道・運輸機構の特例業務勘定の利益剰余金の活用はもとより、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の確保を早期にはかつていただくようお願いします。