



北陸新幹線ニュースレター特別号

福井県北陸新幹線建設促進同盟会総会結果概要

北陸新幹線建設促進大会および中央要請概要

➤ 県同盟会総会に約170名が参加

- 5月24日（土）、福井県北陸新幹線建設促進同盟会（会長：西川知事）は、平成26年度総会を福井商工会議所ビルで開催しました。県選出国會議員や北陸、関西、中京の経済界、鉄道・運輸機構、JR西日本、JR東日本、京都府からの来賓をはじめ、県議會議員、県内市町、経済界の代表者など約170名が参加しました。



知事あいさつ

➤ 敦賀までの早期完成・開業を強く要望

- 総会で西川知事は、「災害に強い国土づくりのため、東京・大阪間を日本海側でつなぎ複軸型の国土構造を実現する北陸新幹線の整備を促進し、国土強靱化を加速すべき。」と述べ、少なくとも3年早い敦賀までの完成・開業を強く求めました。また、敦賀以西のルートについては、「若狭ルートが適切と考えており、国において必要な調査を速やかに進め、決定するよう強く求める。」と述べ、若狭ルートによる大阪までの早期全線整備を求めました。



総会の様子（あわら女将の会要請）

➤ 県内各界からも敦賀までの早期開業を要請

- 県内を代表して河瀬敦賀市長、清川県商工会議所連合会副会頭、伊藤あわら温泉女将の会会長が要請を行い、敦賀までの早期開業、若狭ルートでのフル規格による大阪までの全線整備を強く求める意見が相次ぎました。

➤ 整備促進に関する大会決議を採択

- 総会の最後に、敦賀までの1年でも早い完成・開業の実現、公共事業費の拡充や、新規着工区間の貸付料の前倒し活用による財源確保、整備計画どおり若狭ルートの早期決定の3点について強く求めることを満場一致で決議しました。

北陸新幹線 整備促進に関する決議

災害に強い国土づくりを進めるためには、日本海側の国土軸を形成する北陸新幹線の整備を促進し、国土強靱化を加速すべきである。

北陸新幹線は、日本全体の経済を元気にする成長戦略そのものであり、敦賀開業を急ぎ、北陸地域全体に等しく開業効果を早期に発現させなければならない。

については、政府・与党において、北陸新幹線の整備促進を最優先の国家プロジェクトと位置付け、次の事項を実現するよう強く求める。

記

- 1 整備スキームを1日も早く見直し、敦賀までの完成・開業を少なくとも3年以上早めること
- 1 早期開業に必要な財源については、公共事業費の拡充や新規着工区間の貸付料の前倒し活用などにより、十分確保すること
- 1 敦賀以西については、整備計画どおり若狭ルートを速やかに決定し、大阪までのフル規格による早期全線整備を実現すること

以上、決議する。

平成26年5月24日

福井県北陸新幹線建設促進同盟会

➤ 建設促進大会には本県関係者が多数参加

- 5月27日（火）、福井県をはじめ北陸新幹線沿線10都府県で構成する北陸新幹線建設促進同盟会は、北陸新幹線の早期整備を図るため、自治体・経済界関係者約300人の参加による建設促進大会を開催しました。本県からは、西川知事、笹岡県議会議長をはじめ、県議会議員、市町長、経済界など約130人が出席しました。



西川知事要請

➤ 敦賀までの早期完成・開業を強く要望

- 大会で西川知事は、「北陸地域全体の経済発展、観光、地域振興に早期開業は不可欠。できるだけ早く政府として方針を決定すべき。」と述べ、敦賀までの少なくとも3年以上早い完成・開業と、若狭ルートでのフル規格による早期全線整備を強く要請しました。

➤ 整備促進に関する大会決議を採択

- 大会の最後に、金沢・敦賀間の大幅な工期短縮や新幹線への公共事業費の拡充、大阪までのフル規格による整備方針の明確化などを求める決議を採択しました。



野田自民党総務会長への要請

➤ 大会決議を政府関係者等に要請

- 大会終了後に西川知事、笹岡県議会議長をはじめ沿線府県等の代表者による中央要請を実施し、野田自民党総務会長や高市自民党政務調査会長、井上公明党幹事長、太田国土交通大臣らに対し、敦賀までの早期完成・開業と、大阪までのフル規格による早期全線整備を強く要請しました。
- 太田国土交通大臣への要請後、西川知事は、「3年以上の工期短縮を主張し、太田大臣も極めて意欲的でおられた。」と感想を述べました。

<お問い合わせ先>

福井県北陸新幹線建設促進同盟会

(事務局: 福井県新幹線建設推進課)

TEL: 0776-20-0298 Fax: 0776-20-0729

E-mail: shinkansen@pref.fukui.lg.jp

決 議

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発展に不可欠なものであり、沿線地域の飛躍的な発展を図るうえで極めて大きな効果をもたらすものである。また、東日本大震災を契機に、災害時における交通機能の重要性が改めて確認されたところであり、多重系の輸送体系の確立によ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。

このような観点から、大規模災害時等においては東海道新幹線の代替補完機能を有するとともに、日本海国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。

については、「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）」を早急に見直し、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。

記

- 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。
また、現在建設中の金沢・敦賀間について、工期の大幅な短縮を早急に図り、早期完成・開業に向けて整備を促進すること。
- 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。
- 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。
- 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、コスト縮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。
- 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、国の物流政策や大規模災害時における物資輸送のリスク分散の観点から極めて重要な貨物鉄道の広域ネットワークの一部を担っている。こうした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ところであるが、既に経営が分離されている第3セクターも含め、並行在来線が存続できるよう、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る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。
- 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。

以上、決議する。

平成26年5月27日

北陸新幹線建設促進大会