

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、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以上に求められており、本年2月の大雪の際も、北陸新幹線は、ほぼ通常どおりの安定運行が図られるなど、自然災害に強く、国土強靱化に資することが証明されたところである。

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、東北・北陸・関西・山陰などをつなぐ日本海国土軸の形成に必要な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いる。

昨年3月には与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて敦賀・大阪間のルートが全区間決定されており、平成27年3月の長野・金沢間の開業以来、沿線地域への顕著な開業効果が持続している中、引き続き、金沢以西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27年1月14日政府・与党申合せ）」に基づき、金沢・敦賀間の整備を着実に進めるとともに、敦賀・大阪間を一気に整備し、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 建設費の増嵩（2,260億円）が見込まれる金沢・敦賀間について、2022年度末までの開業が確実に実現するよう整備を促進するとともに、敦賀までの更なる前倒し開業を含め、早期開業に最大限努力すること。

また、関西・中京圏等と北陸圏との間の円滑な流動性を図るため、敦賀駅等における乗換利便性を確保するとともに、在来線特急の運行本数（サンダーバード24往復、しらさぎ16往復）の維持・拡大など、関西・中京圏等とのアクセス向上を図ること。

2 敦賀・大阪間について、沿線地域の意見を踏まえながら、整備促進に必要な駅・ルート公表に向けた詳細調査及び環境アセスメントを地元調整も含め丁寧かつ迅速に進め、切れ目ない着工のもと、新大阪駅の結節機能強化や容量制約の解消を図るために必要な調査も行いながら、あらゆる手段を尽くして、北海道新幹線札幌開業（2030年度末）頃までに大阪までの全線整備を図ること。

3 これらを実現するため、平成31年度予算を含め、収支採算性に優れた北陸新幹線の事業費として上記政府・与党申合せに基づき、増嵩が見込まれる金沢・敦賀間の建設財源を十分に確保するとともに、敦賀・大阪間の整備を促進すべく、新幹線への公共事業費の拡充・重点配分、貸付料の前倒し活用や算定期間の延長、鉄道・運輸機構の特例業務勘定の利益剰余金の活用、必要に応じ財政投融资の活用等により必要な財源を確保され、整備スキームを見直すこと。

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、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。

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ているが、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再検証・見直しを行い、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、2031年度以降の貨物調整金制度の見直しへの対応など幅広い観点からの財源確保の方策も含め、新たな仕組みを早急に構築するとともに、老朽化した車両の更新など設備投資に係る支援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30年11月13日

北陸新幹線建設促進同盟会

会長 富山県知事 石井隆一

北陸新幹線建設促進北信越五県議会協議会

会長 富山県議会議長 高野行雄

北陸経済連合会

会長 久和進

公益社団法人 関西経済連合会

会長 松本正義

関西広域連合

連合長 井戸敏三