

北陸新幹線の整備促進について

去る3月に発生した東日本大震災において、災害時における交通機能の重要性が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国土づくりがこれまで以上に求められている。

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おり、東京・大阪間の全線を早期に整備する必要がある。

また、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や日本経済の底上げを図るうえで極めて大きな効果をもたらすものである。

ついては、沿線住民の長年の悲願である北陸新幹線の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 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、長野から白山総合車両基地までの整備を促進すること。
また、既に認可申請されている白山総合車両基地から敦賀間について、速やかに認可し、新規着工財源の本年度留保分（90億円）の執行などにより、早期に着工すること。
- 2 このため、平成24年度予算においても北陸新幹線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、整備スキームを直ちに見直すこと。
- 3 災害に強い国土づくり、東海道新幹線の代替補完機能の重要性等に鑑み、大阪までの整備方針を早期に明確化すること。
- 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、国家プロジェクトにふさわしい十分な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こと。
特に、既着工区間の工事費の増額分については、沿線自治体への十分な説明とともに、沿線自治体に新たな負担が極力生じないように対処すること。
- 5 金沢開業時には長野～石川の4県にまたがる長大な区間が並行在来線とされており、また新幹線貸付料にはその赤字解消分も含まれている。並行在来線は、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おり、その存続のため、既に経営が分離されている第3セクターへの経営支援の在り方（維持経費の助成措置など）も含め、これまでの枠組みの見直し・再検証を行い、JRからの協力・支援のあり方や貸付料など新しい財源措置も含め、新たな仕組みを早急に講ずること。
- 6 以上、新規着工区間の認可、並行在来線への支援、工事費増額分の対処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23年11月17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 坂田 光 文

北陸経済連合会

会長 永原 功