

北陸新幹線の早期認可と県内整備促進

国土交通省、財務省、総務省

◆ 提案

政府の整備新幹線問題検討会議および調整会議では、まず最優先で新規着工区間を決定し、その上で、整備新幹線全体の課題として、並行在来線支援や地方負担軽減について方向性を示すべきであり、認可に向けた検討を急ぎ、以下のとおり、早期に実現すること。

(1) 新規着工決定

優先着工すべき路線として、敦賀まで（白山総合車両基地・敦賀間）の認可を早期に決定すること。

○新規着工要望区間

白山総合車両基地・敦賀間 113km（うち県内区間 74km）

事業費 約 8,500 億円（平成 15 年 4 月価格）

(2) 財源

貸付料、鉄道・運輸機構の特例業務勘定の利益剰余金などの活用により、整備財源を確保し、まず新規着工に充当すること。

◆ 現状と課題

- 北陸新幹線は、首都圏と関西圏を日本海側経由でネットワークし、東海道の代替補完機能といった国土計画上重要な機能を持ち、沿線人口の集積、鉄道需要が大きい路線であり、国家的見地からスピードをもって優先整備する必要
- 福井駅部は昨年に完成済、新幹線を前提とした沿線のまちづくりへの影響、地域格差の観点からも、認可の遅れは地元へ多大な影響
- これまで政府の調整会議において、沿線自治体、JRからの意見聴取が行われ、今後、有識者からの意見聴取を含め、具体的に議論される予定
- 平成 22 年度予算で、新規着工が決定した場合の事業費として 90 億円確保

【参考】

北陸新幹線の敦賀延伸に伴う整備効果

北陸と関東、関西、中京の交流人口 4,240万人 → 4,890万人

北陸への経済波及効果 960億円（雇用創出効果 8,600人分）

関西への経済波及効果 280億円（雇用創出効果 2,300人分）

全国への経済波及効果 1,940億円（雇用創出効果 14,000人分）

北陸経済連合会、関西経済連合会、福井商工会議所の共同調査結果