



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～金沢間(約240km)
 - ・平成27年3月開業予定
 - ・事業費 約1兆7,800億円
 - 金沢～敦賀間(約113km)
 - ・平成37年度完成予定
 - ・事業費 約1兆1,600億円
 - 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
 - 東京～福井間
 - ・2時間52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/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、沿線地域の発展や日本経済の底上げを図る上で極めて大きな効果をもたらすものです。また、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いるところであり、大規模災害時に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ことから、フル規格で優先して全線整備すべき国家プロジェクトです。

平成9年10月に東京～長野間が開業し、来年3月14日には、長野～金沢間が開業の運びとなりました。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、現在建設中の金沢～敦賀間について、開業時期を平成37年度から少なくとも3年前倒しし、平成34年度までの開業をお願いします。このため、新規着工3区間の貸付料の前倒し活用、貸付期間の延長、JR九州株売却益の活用、必要に応じ借入金及び公共事業費の拡充・重点配分の検討など幅広い観点から安定的な財源を確保し、整備スキームを直ちに直視するとともに、平成27年度予算においては十分な建設財源の確保をお願いします。

さらに、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ようお願いします。
- 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。
- 既に経営分離された並行在来線では、厳しい経営状況が続いています。北陸新幹線の開業に伴い、従来にはない長大な区間が、並行在来線として地元委ねられることとなっています。また、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います。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すが、既に経営分離されている第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など幅広い観点からの財源確保の方策を含め、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ようお願いします。
- 以上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の確保を早期に図っていただくようお願いします。