



北陸新幹線ニュースレター特別号

北陸新幹線に係る意見交換および中央要請概要

北陸新幹線建設促進同盟会中央要請概要

▶ 県選出国會議員との意見交換を実施

- 11月20日（水）、北陸新幹線金沢・敦賀間の早期開業に向け、県選出国會議員と県、県議会、沿線市、経済界による意見交換および中央要請を実施しました。
- 意見交換では、「年末の予算編成に向け、十分な財源を確保するよう関係省庁への働きかけを強める必要がある」、「敦賀以西ルートについては、整備計画どおりの若狭ルート実現に向け一丸となって取り組むべき」などの意見を踏まえ、金沢・敦賀間の工期短縮と若狭ルートの早期実現に向け、県内各界が一体となって取り組んでいくことをあらためて確認しました。



意見交換の様子

▶ 敦賀までの早期完成・開業を強く要望

- これを受け、中央要請では、知事が国土強靱化の観点からも北陸新幹線は重要であり、北陸3県の格差が生じないように、敦賀までの一年でも早い完成・開業を強く求めました。
- 要請に対し、高木国土交通副大臣は、東海道新幹線の代替機能を備える北陸新幹線の役割は極めて大きく、工期短縮に向け、しっかりと取り組むのは政治の務めだと強い決意を示しました。



自由民主党 高市政調会長



国土交通省 高木副大臣

(参考)要望書

北陸新幹線の早期完成・開業について

災害に強い国土づくりを進めるためには、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を優先して整備し、国土の強靱化を加速させることが重要です。

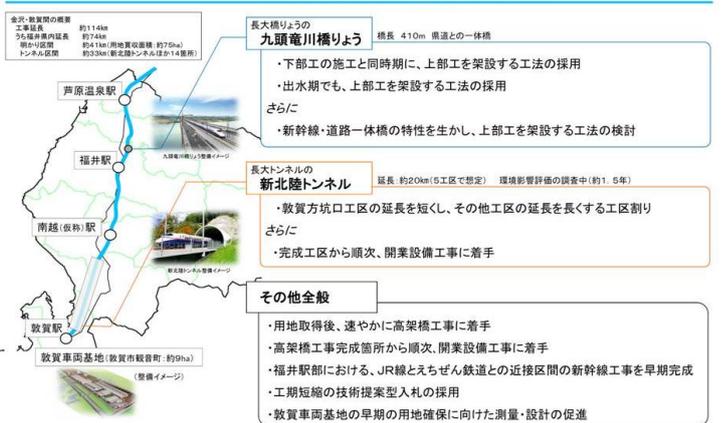
敦賀開業は、金沢開業から概ね10年強後の平成37年度とされ、認可から14年の工期を要するとされていますが、完成を急ぎ、北陸地域全体に等しく開業効果を発現させなければなりません。

現在、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいては、工期短縮に向け、技術的、財政的な面から検討が進められており、早期に結論を得て、年末の予算編成に確実に反映させる必要があります。

つきましては、来年度政府予算において、建設を促進するための財源を十分確保し、次のことを実現されるよう要望します。

- 全体の工期や財源を定めている整備スキームを見直すとともに、収支採算性に優れた北陸新幹線への事業費を重点配分し、敦賀までの完成・開業を金沢開業から少なくとも8年、さらにこれを短縮して実現すること。
- 芦原温泉駅、福井駅、南越駅および敦賀駅の駅整備事業ならびに九頭竜川橋りょう、新北陸トンネル等主要な工事を着実に推進すること。
- 敦賀以西については、整備計画どおり若狭ルートの実現に必要な調査を速やかに進め、早期に決定し、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。

長い工期が必要な箇所でも、金沢開業から8年(平成34年度)で完成 さらに工夫により、数年短縮可能



▶ 北陸新幹線建設促進同盟会による中央要請

- ・ 11月13日（水）、福井県をはじめ沿線10都府県で構成する北陸新幹線建設促進同盟会は、北信越5県議会協議会、北陸経済連合会と合同で、北陸新幹線の整備促進について中央要請を実施しました。
- ・ 主な要望内容は、敦賀までの1年でも早い完成・開業の実現、新年度予算での十分な建設予算の確保、敦賀以西のルート決定に向けた調査促進などです。なお、要請先は、国土交通省をはじめ関係省庁や自由民主党などです。

(参考)要望書

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充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。

ついでに、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 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、昨年着工された金沢・敦賀間について、工期の大幅な短縮を図り、早期完成・開業に向けて整備を促進すること。
- 2 このため、平成26年度予算においても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。
- 3 東海道新幹線の代替補充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。
- 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、コスト削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など新しい財源措置を含め、新たな仕組みを早急に構築するとともに、経営の安定化に向け、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25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

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 杉本 正

北陸経済連合会

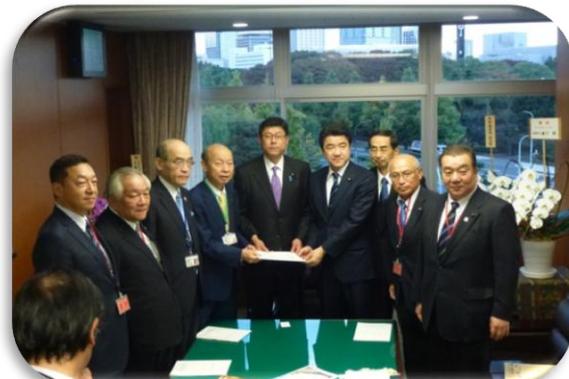
会長 永原 功



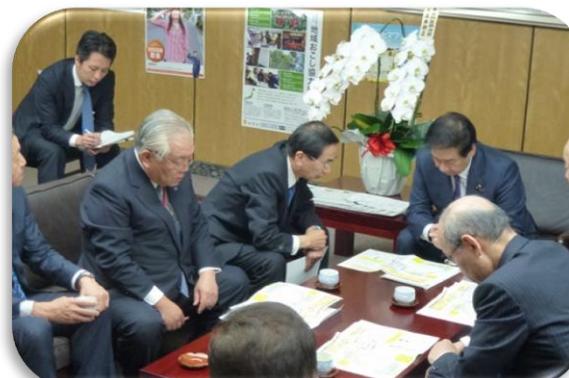
与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム
町村座長



財務省 山本政務官



国土交通省 高木副大臣



総務省 関口副大臣

<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