

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日本海国土軸の形成や分散型の国づくりに不可欠なものであり、乗車人員が開業前の約3倍となった金沢開業の顕著な効果が示すように、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、雪害にも強く、南海トラフ地震等の際に東海道新幹線の代替補完機能を有する北陸新幹線は、災害に強い強靱な国土づくりに必要不可欠な国家プロジェクトである。

こうした整備効果は、大阪まで早期に全線開業してこそ最大限発揮されるものである。今後、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、次の事項について強く要望する。

- 1 金沢・敦賀間について、工事工程や事業費の管理・監督を徹底し、沿線自治体に適時・適切な情報提供を行いながら、令和5年度末までの開業を確実に実現すること。
加えて、開業に向けたまちづくりや観光など様々な取組みに対し、工期遅延に伴う対策も含め、必要な支援を行うこと。
また、関西・中京圏等と北陸圏のアクセス向上のため、北陸新幹線と在来線特急双方の運行本数の維持・拡大や敦賀駅等における乗換利便性の確保を図ること。
- 2 敦賀・大阪間について、「北陸新幹線の取扱いについて」（令和2年12月16日国土交通大臣）で「与党PTの「敦賀・新大阪間を令和5年度当初に着工するものとする」との決議の内容を重く受け止め、関係機関と調整して着工5条件の早期解決を図る。」とされたところであり、本年夏の概算要求に向けて検討を加速させるとともに、沿線地域の意見を踏まえながら、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、あらゆる手段を尽くして、北海道新幹線札幌開業（令和12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、上記「北陸新幹線の取扱いについて」等を踏まえ、金沢・敦賀間の建設財源を十分確保するとともに、敦賀・大阪間の着工を見据え、新幹線への公共事業費の大幅な拡充・重点配分、貸付料財源の最大限の確保、財政投融资の活用等により必要な財源を早急に確保し、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に、より一層のコスト縮減や、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、地域住民の交通手段であるとともに、国の重要な広域物流ネットワークの一部を担っている。こうした並行在来線が健全に経営できるよう、JRからの協力・支援のあり方や、貸付料の活用、貨物調整金制度の見直しなど幅広い観点からの財源確保の方策も含め、運営費支援などの新たな仕組みを、法制化も視野に入れ、早急に検討し構築すること。併せて、初期投資や老朽化車両の更新等の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。

また、金沢・敦賀間の工期遅延によって発生する並行在来線の追加経費については国が責任を持って適切な支援措置を講ずること。

令和4年8月8日

北陸新幹線建設促進同盟会

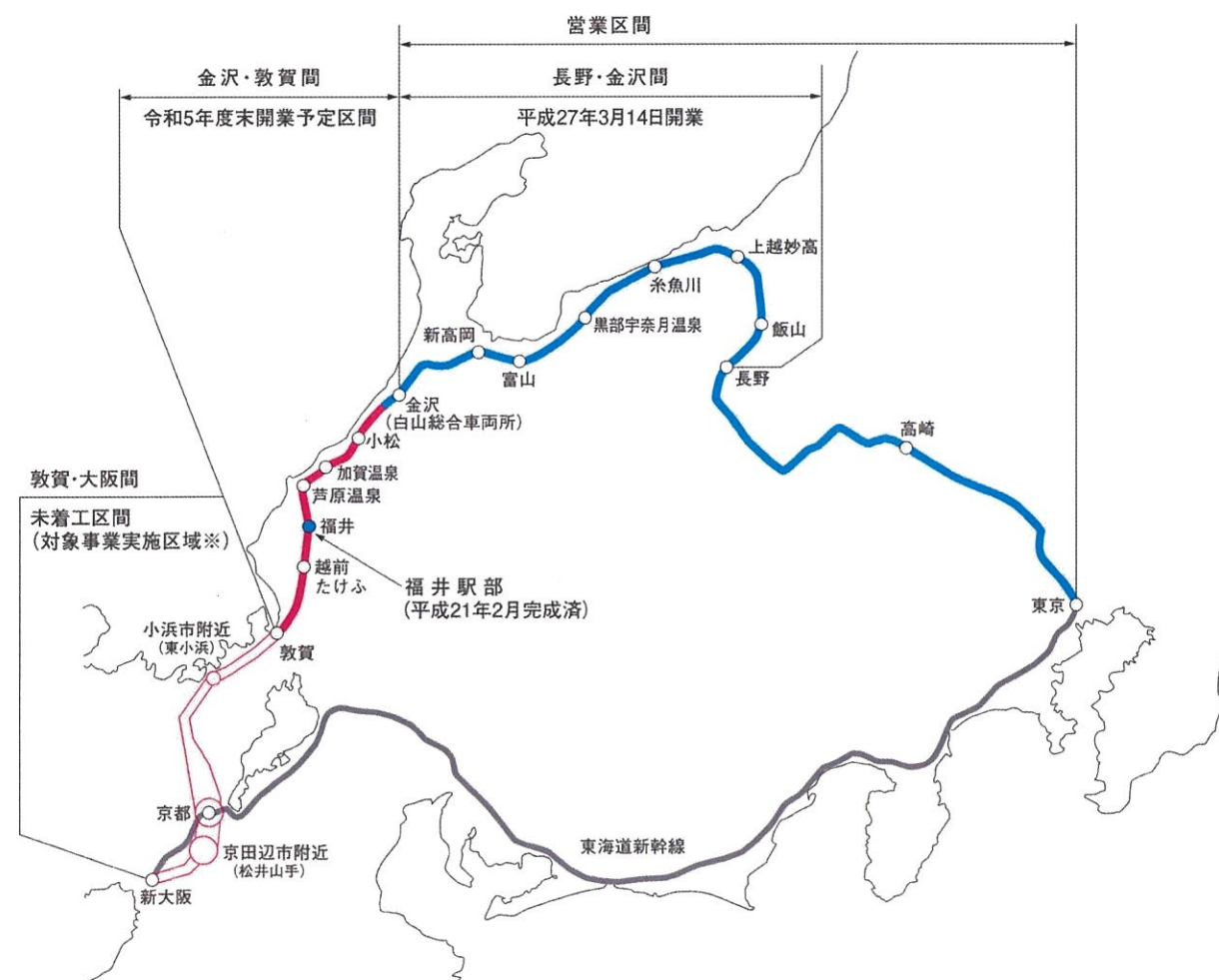
北陸新幹線建設促進沿線府県議会協議会

北陸経済連合会

公益社団法人 関西経済連合会

関西広域連合

「北陸新幹線」 駅・ルート図



要 望 書

令和4年8月

※令和元年11月26日に鉄道・運輸機構が公表した環境影響評価方法書に示された概略の路線

北 陸 新 幹 線 建 設 促 進 同 盟 会
北 陸 新 幹 線 建 設 促 進 沿 線 府 県 議 会 協 議 会
北 陸 経 済 連 合 会
公 益 社 団 法 人 関 西 経 済 連 合 会
関 西 広 域 連 合