

北陸新幹線（敦賀・大阪間）の建設促進に係る取組について

平成30年11月21日

本 部 事 務 局

1 北陸新幹線（敦賀・大阪間）建設促進大会

【目的】

現在、北陸新幹線（敦賀・大阪間）は、駅・ルートの公表に向けた詳細調査が行われており、当該調査結果に基づく駅・ルートの公表後、環境影響評価の手続きに入ることとなっていることから、「1日も早い大阪までの全線開業の実現」のため、詳細調査、環境影響評価手続きを丁寧かつ迅速に実施し、その後切れ目なく工事に着手するよう、沿線の関係自治体、経済団体等が一致団結して国等に強く訴えていく。

(1) 日 時 平成30年11月30日（金） 11時00分～12時00分

(2) 会 場 ホテルグランドアーク半蔵門 4階「富士（東）」
（東京都千代田区隼町1-1）

(3) 主 催 関西広域連合、京都府、大阪府、関西経済連合会

(4) 来 賓 沿線自治体関係国会議員、国土交通省、西日本旅客鉄道株式会社、
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、福井県 等

(5) 進 行

- ・ 開 会
- ・ 主催者挨拶 各主催団体代表
- ・ 来賓挨拶 地元国会議員
- ・ 来賓紹介 国会議員（代理含む）等
- ・ 状況報告 「北陸新幹線敦賀・大阪間に係る調査の現況について（仮）」
（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構鉄道・運輸機構）
- ・ 決 議 提案～朗読～決議

2 中央要請

(1) 日 時 平成30年11月30日（金） 13時頃～17時頃

(2) 要 請 者 関西広域連合、京都府、大阪府、関西経済連合会等、福井県

(3) 要 請 先 与党（自民党、公明党）、関係省庁（国土交通省、財務省、総務省）

(4) 要 請 文 大会決議をもって要請活動を実施

3 「北陸新幹線建設促進同盟会等による中央要請」の結果報告について

(1) 日 時 平成30年11月13日(火) 午前9時30分～午後6時00分

(2) 要 請 者

要請団体	要 請 者
関西広域連合	井戸広域連合長
北陸新幹線建設促進同盟会	阿部長野県知事 花角新潟県知事 石井富山県知事 谷本石川県知事 西川福井県知事 舟本京都府副知事 新井大阪府副知事
北陸新幹線建設促進北信越五 県議会協議会	鈴木長野県議会議長 沢野新潟県議会議長 高野富山県議会議長 作野石川県議会議長 山本福井県議会議長
北陸経済連合会	久和会長
関西経済連合会	松本会長

(3) 要 望 書 「別紙」のとおり

(4) 要 請 先

区 分	要 請 先	
自由民主党	幹事長代行 副幹事長 (整備新幹線等鉄道調査会長)	萩生田 光 一 稲 田 朋 美
公 明 党	副代表 幹事長 北陸支熱方面本部長 参議院政策審議副会長	井 上 義 久 斉 藤 鉄 夫 太 田 昌 孝 新 妻 秀 規
国土交通省	国土交通副大臣	大 塚 高 司
	国土交通大臣政務官	工 藤 彰 三
総 務 省	総務副大臣	鈴 木 淳 司

要 望 書

平成 30 年 11 月

北 陸 新 幹 線 建 設 促 進 同 盟 会
北陸新幹線建設促進北信越五県議会協議会
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、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おり、本年2月の大雪の際も、北陸新幹線は、ほぼ通常どおりの安定運行が図られるなど、自然災害に強く、国土強靱化に資することが証明されたところである。

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、東北・北陸・関西・山陰などをつなぐ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いる。

昨年3月には与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて敦賀・大阪間のルートが全区間決定されており、平成27年3月の長野・金沢間の開業以来、沿線地域への顕著な開業効果が持続している中、引き続き、金沢以西の全線を早期に整備する必要がある。

については、「整備新幹線の取扱いについて（平成27年1月14日政府・与党申合せ）」に基づき、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 建設費の増嵩（2,260億円）が見込まれる金沢・敦賀間について、2022年度末までの開業が確実に実現するよう整備を促進するとともに、敦賀までの更なる前倒し開業を含め、早期開業に最大限努力すること。
また、関西・中京圏等と北陸圏との間の円滑な流動性を図るため、敦賀駅等における乗換利便性を確保するとともに、在来線特急の運行本数（サンダーバード24往復、しらさぎ16往復）の維持・拡大など、関西・中京圏等とのアクセス向上を図ること。
- 2 敦賀・大阪間について、沿線地域の意見を踏まえながら、整備促進に必要な駅・ルート公表に向けた詳細調査及び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、切れ目ない着工のもと、新大阪駅の結節機能強化や容量制約の解消を図るために必要な調査も行いながら、あらゆる手段を尽くして、北海道新幹線札幌開業（2030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、平成31年度予算を含め、収支採算性に優れた北陸新幹線の事業費として上記政府・与党申合せに基づき、増嵩が見込まれる金沢・敦賀間の建設財源を十分に確保するとともに、敦賀・大阪間の整備を促進すべく、新幹線への公共事業費の拡充・重点配分、貸付料の前倒し活用や算定期間の延長、鉄道・運輸機構の特例業務勘定の利益剰余金の活用、必要に応じ財政投融资の活用等により必要な財源を確保され、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、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、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ているが、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、2031年度以降の貨物調整金制度の見直しへの対応など幅広い観点からの財源確保の方策も含め、新たな仕組みを早急に構築するとともに、老朽化した車両の更新など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。
- 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30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 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 高 野 行 雄

北 陸 経 済 連 合 会

会長 久 和 進

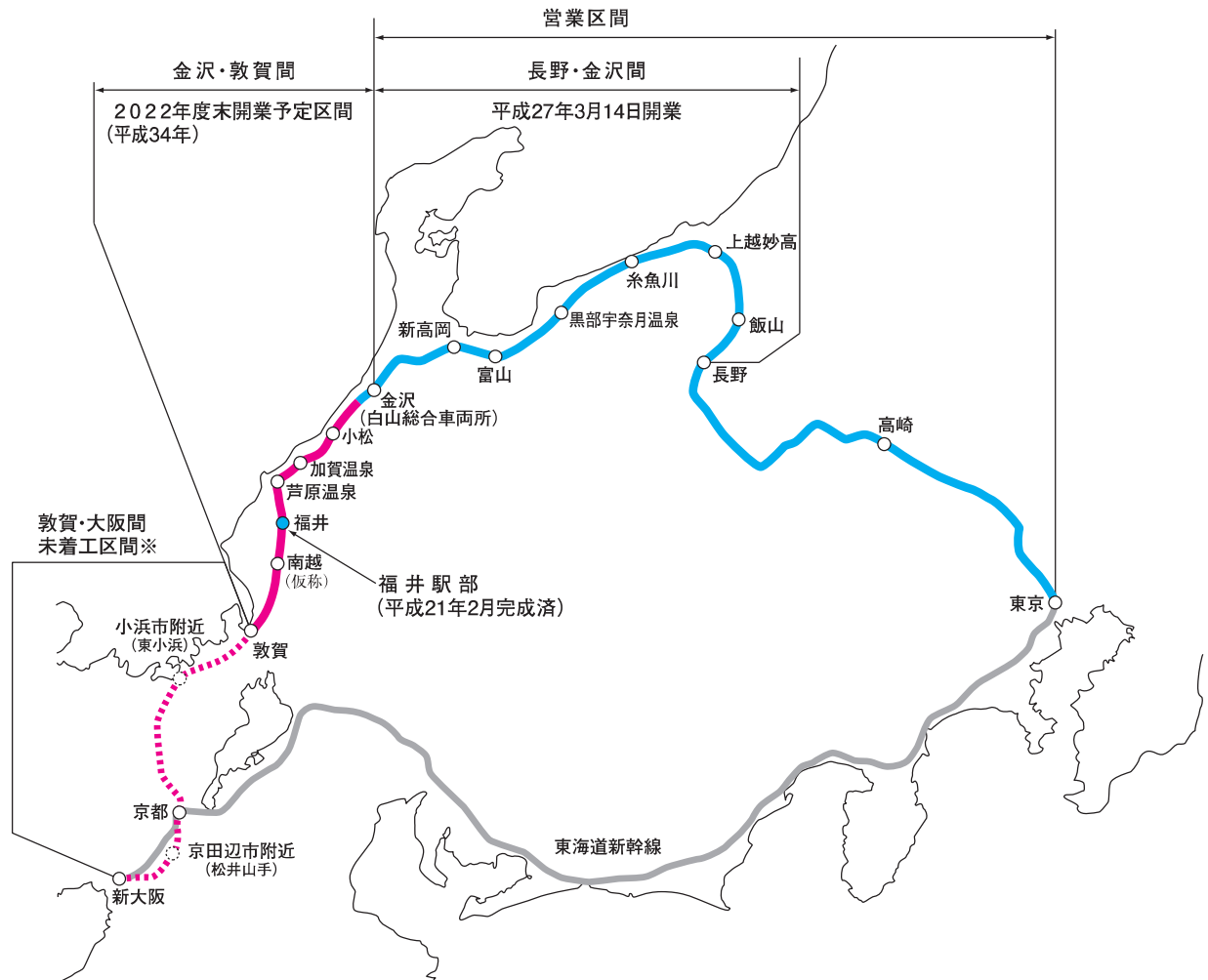
公益社団法人 関西経済連合会

会長 松 本 正 義

関 西 広 域 連 合

連合長 井 戸 敏 三

「北陸新幹線」駅・ルート図



※平成29年3月15日の与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームで決定されたルートを図示。