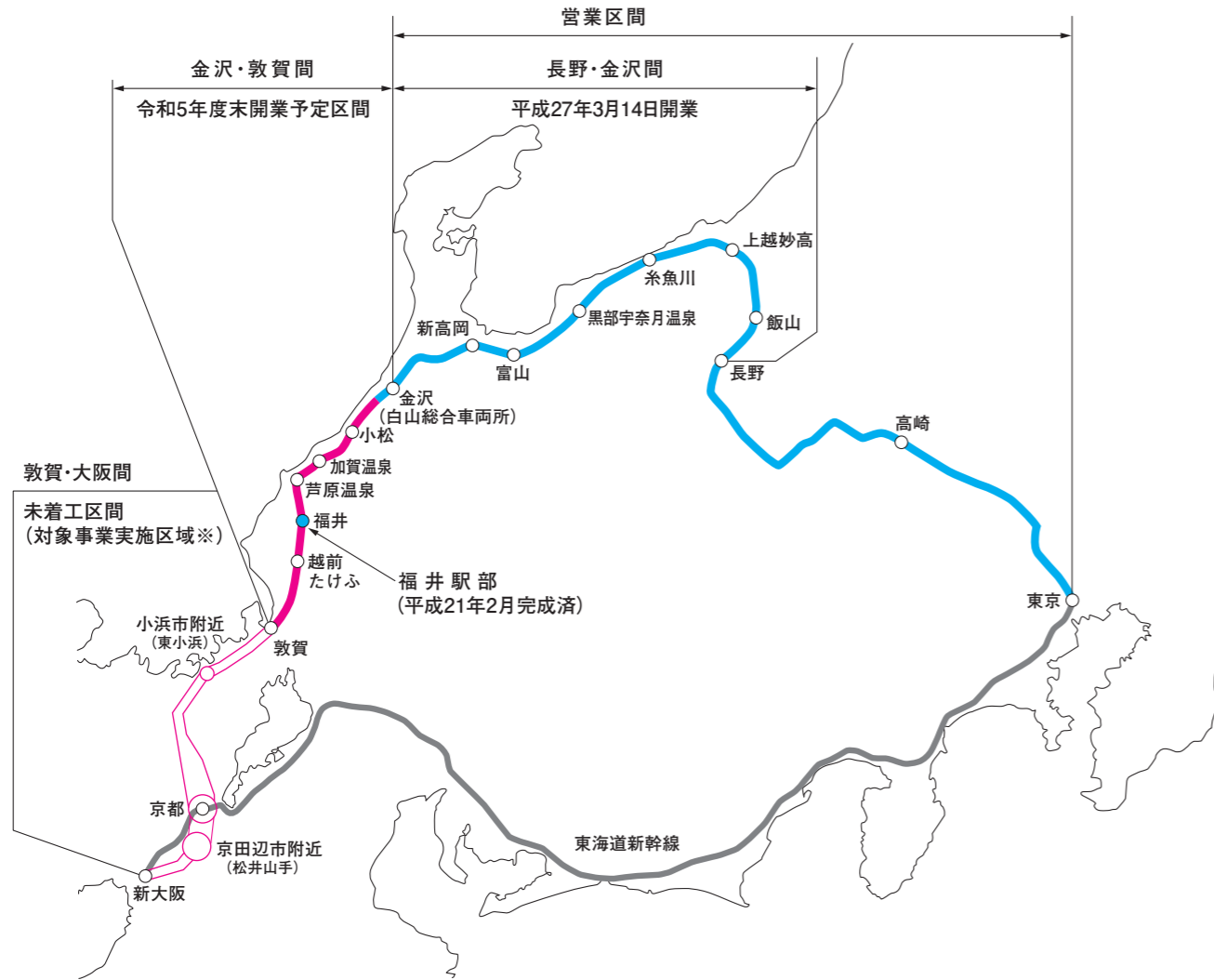


# 「北陸新幹線」駅・ルート図



※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

# 要 望 書

令和3年8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。

実際に、金沢開業以来、長野・金沢間の乗車人員が開業前の3倍近い高い水準が続いてきたほか、移動時間の短縮やビジネス・観光の交流促進などに大きな効果をもたらしてきたことから、収支採算性に優れた路線であることが証明された。

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る中、北陸新幹線は、これまでの大雪の際も、ほぼ通常どおりの安定運行が図られるなど、雪害等に強く、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。

こうした中、敦賀・大阪間について、令和元年5月に環境アセスメントが開始され、手続きが進められてきた一方で、令和4年度末の開業を目指してきた金沢・敦賀間の工期が1年遅延し、事業費が再び増加する事態となった。

国土交通省では、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームの決議を受け、昨年12月16日に「北陸新幹線の取扱いについて」を示したところであり、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 現在建設中の金沢・敦賀間について、令和5年度末までの開業を確実に実現すること。その際、国による適切な監督の下、工事工程や事業費の管理を徹底するとともに、沿線の地方自治体に対し、適時・適切にかつ分かりやすく情報提供を行うこと。

加えて、金沢・敦賀間の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、「北陸新幹線の取扱いについて」で「12月15日の与党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、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、収支採算性に優れた北陸新幹線の事業費として上記「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に確保するとともに、敦賀・大阪間への着工を見据え、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（前倒し活用や算定期間の延長等）、既設新幹線譲渡収入や鉄道・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資の活用等により必要な財源を早急に確保され、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、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、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、並行在来線が健全に経営できるよう、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、令和13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、法制化の可能性も視野に入れ、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。

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。

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。

令和3年8月18日

北陸新幹線建設促進同盟会

会長 富山県知事 新田八朗

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 五十嵐務

北陸経済連合会

会長 金井豊

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

広域連合長 仁坂吉伸