

北陸新幹線の早期完成について

北信越部会提出
説明担当 羽咋市

北陸新幹線は、我が国の高速交通体系の柱として、日本海国土軸の形成や国土の均衡ある発展に不可欠な国家プロジェクトであり、沿線地域の飛躍的な発展を図る上で大きな効果が期待されるほか、大雪や強風等の悪天候下に強く安定性の高い高速交通網であり、大阪までフル規格で延伸することによる鉄道事業の需要予測は大きく、経済波及効果や収支改善効果はきわめて大きいことが明らかとなっています。

さらに、北陸新幹線は大規模災害時等に東海道新幹線の代替補完ルートとしても重要な役割を担う高速交通基盤であり、東日本大震災や熊本地震は、大規模災害に強い高速交通ネットワークの必要性をますます高めています。

このような中、金沢―敦賀間については、平成34年度末の完成・開業に向けて整備が進められています。また、敦賀―大阪間については、ルートが与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームで正式決定されましたが、依然として建設財源の安定的確保など多くの課題が残されています。

つきましては、北陸新幹線の一日も早い全線開通に向け、着実な整備推進を要望しますとともに、下記の事項について、格別の御配慮を賜りますようお願いいたします。

記

1 北陸新幹線の早期完成

- (1) 金沢―敦賀間について、平成34年度末までの確実な開業及び敦賀までの更なる前倒し開業。
- (2) 北海道新幹線札幌開業（平成42年度末）頃までに大阪までのフル規格による全線整備。
- (3) 小松駅・加賀温泉駅整備事業及び手取川橋梁等の主要構造物の工事等を着実に推進すること。なお、各駅における乗りかえ及び乗りおりの利便性の確保については、最も利用しやすい方策を講じること。
- (4) 金沢―敦賀間の更なる開業前倒しについて、政府与党において技術的・財源的な課題を解消し、すみやかに整備すること。

- 2 建設財源の確保により整備促進を図るとともに、地域負担について適切な財源措置を講ずること。特に、既着工区間の工事費の増額分については、沿線の地方自治体に新たな負担が生じないように対処すること。
- 3 関西・中京方面との人的流動性を確保するため、在来線特急の運行本数の維持・拡大などにより、アクセス向上を図ること。
- 4 並行在来線について地方負担の軽減のため新たな方策を早急に講じるとともに、経営の安定化に向け、支援施策の充実を図ること。