

整備新幹線は、全国高速交通体系の根幹を成し、収支採算性に優れ、国際的産業競争力・都市間競争力を向上させる基盤を成すものである。また、二十一世紀の地球的規模の課題である地球温暖化問題や省エネ対策等に大きく貢献するものである。ことから、国土の均衡ある発展と地域の振興はもとより、環境対策等の面からも、この早期整備が強く望まれているところである。

既に新幹線が開業した各地域においては、大きな時間短縮効果や利用者的大幅増加をはじめ、産業や経済など各方面への波及効果を生み、新幹線の優位性を発揮しているところである。

平成十六年十二月十六日の「政府・与党申合せ」を受け、現在、東北新幹線「八戸・新青森間」及び九州新幹線鹿児島ルート「博多・新八代間」については平成二十二年年度末完成に向け着実に建設工事が進められるとともに、北海道新幹線「新青森・新函館間」、北陸新幹線「長野・金沢間」、九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）「武雄温泉・諫早間」についてもそれぞれ完成に向け整備が順調に進められている。

しかしながら、整備新幹線については、全国の整備計画路線約一千五百キロメートルのうち、既供用区間と既着工区間の合計は九百八十五キロメートルにとどまっている状況にあり、全線整備実現のためには、安定的な事業実施のための建設財源の確保が是非とも必要である。

また、地方公共団体の負担については、その厳しい財政状況に配慮し、財源措置の拡充等が必要である。

このような状況の中、政府・与党において、平成十六年十二月の「政府・与党申合せ」の見直しに向け作業が進められているところであり、昨年十二月の政府・与党ワーキンググループでは、北海道新幹線「札幌・長万部間」、北陸新幹線「白山総合車両基地・福井間及び敦賀駅部」、九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）「長崎駅部」について、平成二十一年末までに認可するための所要の検討を進め、結論を得ることで合意され、国の平成二十一年度予算に着工調整費が計上されたところである。

整備新幹線の建設は、国内の地域間交流圏を著しく拡大させ、沿線地域の産業、経済の発展に大きく寄与するだけでなく、我が国経済全体の活性化を図るためにも、最優先で推進すべき国家プロジェクトである。長年にわたる国民の熱き願いである全線の一日も早い開通に向けて、ここに次の事項について強く要望するものである。

- 一 平成十六年十二月の「政府・与党申合せ」を早急に見直し、既着工区間の早期完成を図るとともに、平成二十一年のできる限り早期に新規区間（北海道、北陸、長崎）について、認可、着工を行うこと。
- 一 整備新幹線全線の日も早い整備に向け、安定的な事業実施が可能となるよう、幅広い観点で財源の確保を図ること。
- 一 地方公共団体の建設費の負担を軽減するため、財源措置の拡充等を図ること。
- 一 並行在来線の経営が成り立つよう、地方負担の軽減、運行の在り方等について検討を進め、鉄道資産の無償譲渡、若しくは収益性に基づいた価格設定のルール化、初期投資及び維持経費に対する助成措置、線路使用実態に見合った貨物線路使用料の見直し、税制上の優遇措置などの支援策を講ずること。

平成二十一年七月十六日

整備新幹線関係十八都道府県期成同盟会

北海道・東北新幹線建設促進三都府県協議会

北陸新幹線建設促進同盟会

九州新幹線（鹿児島ルート）建設促進期成会

九州新幹線（西九州ルート）建設促進期成会

要 望 書

北海道新幹線と東北新幹線は、我が国の高速交通体系の骨格を形成する上で極めて重要な国家的プロジェクトであり、北海道・東北が、その個性を生かし、魅力と活力あふれる地域社会を創り上げ、二十一世紀の我が国に大きく貢献していくために、欠かすことのできない社会資本であります。

また、北海道・東北、北関東、首都圏との文化・経済交流の促進や、新産業の創出等、様々な産業分野へ大きな波及効果をもたらし、地域の活性化に極めて大きな役割を果たすものと確信しております。

既に開業している各整備新幹線においては、旅客流動量が増加するなど、その効果を確実に上げており、地域の活力を生み出す大きな原動力になっております。今、北海道・東北の両道県民は「新青森」、「新函館」に向けた建設工事が着実に整備促進され、一日も早く札幌まで延伸されることを強く願っております。

しかしながら、整備新幹線については、安定的な事業実施のための建設財源の確保が是非とも必要であるとともに、地方公共団体の負担については、その厳しい財政状況に配慮し、財源拡充が必要となっております。

さらに、経営分離された各地の並行在来線区間は、国の物流政策の一翼を担う重要な役割を果たしているにも関わらず、現行の線路使用料制度では地域に過大な負担を強いる仕組みとなっているなどの課題があります。

このような状況の中で、政府・与党において、平成十六年十二月の「政府・与党申合せ」の見直しに向け作業が進められているところであり、昨年十二月の政府・与党ワーキンググループでは、北海道新幹線「札幌・長万部間」について、平成二十一年末までに認可するための所要の検討を進め、結論を得ることで合意され、国の平成二十一年度予算に着工調整費が計上されたところでもあります。

つきましては、早期に整備スキームの見直しを行い、未着工区間の整備促進を図っていただきたく、次の事項について特段のご配慮をお願いいたします。

- 一 新函館・札幌間の全線フル規格での一日も早い認可・着工と早期完成
- 一 東北新幹線新青森までの着実な整備促進と北海道新幹線新函館までの早期開業
- 一 幅広い観点での建設財源の確保及び地方負担に対する財源措置の拡充
- 一 並行在来線の経営が成り立つよう、地方負担の軽減、運行の在り方等について検討を進め、鉄道資産の無償譲渡、若しくは収益性に基づいた価格設定のルール化、初期投資及び維持経費に対する助成措置、線路使用実態に見合った貨物線路使用料の見直し、税制上の優遇措置などの支援策を講ずること。

平成二十一年七月十六日

北海道・東北新幹線建設促進三道県協議会

会長

北海道知事

高橋 是るみ

青森県知事

三村 申吾

岩手県知事

達増 拓也