

信越本線直行特急に関連した県の政策としての位置付け

■新潟県夢おこし政策プラン（平成 21 年 12 月見直し）より（抜粋）

第 2 章 夢おこし政策の展開

2. 産業夢おこしプラン

(6) 交通インフラの整備

- 県内各地域及び隣県各県との結びつきを強めるため、既存の鉄道網の充実を図りつつ、上越新幹線、北陸新幹線への直通運転化など、新たな鉄道網の構築を進めるとともに、並行在来線の経営の安定について対策を講じる。

平成22年1月19日

国土交通大臣 前原 誠司 様

北陸新幹線に関する諸課題について

## 要 請 書

新潟県知事	泉 田 裕 彦
上越市長	村 山 秀 幸
糸魚川市長	米 田 徹 明
妙高市長	入 村

## 北陸新幹線に関する諸課題について

北陸新幹線の開業にあたっては、停車問題や並行在来線の運営に関する事など、様々な課題があり、新潟県としては、地域の住民の暮らしがいかによくなるかという視点が、重要と考えております。

また、国においても、整備新幹線の整備や並行在来線の維持に伴う地方負担の軽減などの諸課題について、整備新幹線問題検討会議等において取り組むこととなったことは、時宜を得た対応と考えております。

北陸新幹線に関する諸課題については、平成21年12月25日の国土交通大臣との会談により、今後、信頼関係に基づいて、解決に向け対応していくこととなったところであります。

ついては、新潟県として改めて次の諸課題への対応について、要請いたします。

### ○ 県内駅への全列車停車

各県の負担に応じた利用機会を保証するとともに、安全確保の観点からも、JR東日本、JR西日本の境界に位置する上越（仮称）駅に全列車を停車させていただきたい。また、北陸地方等への本県の玄関口である糸魚川駅に、現在の利便性を確保した上で可能な限り多くの列車を停車させていただきたい。

なお、いわゆる「その2認可」では、上越（仮称）駅が高速通過規格となっているが、他の全列車停車が見込まれる駅と同様な規格に改めてさせていただきたい。

### ○ 貸付料の地方還元

JRが支払う新幹線貸付料については、地方負担に見合った配分を行い、地方が自らの判断で諸課題に対応できる制度を構築していただきたい。

### ○ 建設に伴う地方負担に関する財源措置

地方負担分については、平成20年度に交付税措置の見直しが行われたところであるが、厳しい財政状況を鑑み、起債充当や交付税措置について、年度ごとの負担の平準化や各県ごとの財源手当の公平を図るための新たな対策を講じていただきたい。

- 並行在来線の安定した経営の確保  
県内の信越本線（直江津・長野県境間）及び北陸本線（直江津・富山県境間）については、いわゆる並行在来線として経営していくことになるが、30年間で約386億円の公的負担が見込まれ、厳しい経営が想定される。このため、先に国において決定した「整備新幹線の整備に関する基本方針」でも一部方向性が示されているところであるが、前政権の政府・与党申合せによるスキームの見直しを進めていただきたい。  
具体的には、地方負担の軽減として、初期投資への起債充当や交付税措置、貨物鉄道線路使用料に関する調整制度の充実など、国の支援策を講じていただきたい。
- 県土分断の懸念  
北陸新幹線の金沢延伸により、新潟～北陸地域間の直通列車の廃止等の懸念があるが、県土分断や、本県と北陸地方とのアクセスの利便性が低下しないよう、現在の優等列車等の存続を図るとともに、上越・北陸新幹線と在来線の直通列車等の運行実現に向けた検討を進めていただきたい。
- 北越急行(株)の経営等の懸念  
北陸新幹線開通に伴い、ほくほく線（「特急はくたか」）利用者の北陸新幹線への転換とそれに伴う収入の激減や、JRとの相互乗り入れの解消による利便性の低下など、北越急行(株)の経営環境等の悪化に対する対応策を講じていただきたい。
- 大糸線問題  
北陸本線が並行在来線となり、JR西日本から分離されることにより、大糸線（糸魚川－南小谷）については、JR西日本の飛び地となるなど、これまでとの運行とは違う状態となることから、今後の存続が図られるようにしていただきたい。
- その他関連事項  
上記のほか、引き続き、増嵩理由の十分な説明と情報開示を進めるとともに、鉄道・運輸機構の会計処理や人件費負担のあり方なども、併せて、検討を進めていただきたい。