

整備新幹線の未着工区間の取扱いにかかる申し入れ

政権交代以来、民主党の「国民の生活が第一」の理念に立って、公共事業のあり方を見直し、新しい優先順位に基づいて予算を組み替え、地域を活性化させることで国全体を元気づける事業へ、選択と集中を図ってきた。

整備新幹線についても、厳しい財政制約の中、こうした考え方にに基づき、国土交通省の整備新幹線問題検討会議などで新規着工に向けた検討が進められてきた。折しも今年、一部改正法が成立した「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律」により、整備新幹線の開業区間から得られる貸付料が、建設区間の事業費に充てられるようになった。

整備新幹線は、地域に夢と希望を与える交通機関である。新青森まで延伸した東北新幹線は、利用客が前年同期比で22%増となり、全線開通した九州新幹線は、熊本・鹿児島中央間では64%増を記録した。これらの路線が、東日本大震災からの復興に向け、国民に大きな希望を与える存在となったことは記憶に新しい。新幹線の開業は、観光やビジネスの交流を促進し、地域活性化の起爆剤となるものであり、現在、未着工区間を抱える地域からも、昭和48年以来の長きに渡り、着工に向けた強い要望が寄せられている。

そのため、上記のような貸付料を中心とした自己財源を可能な限り有効に活用し、地域の糧となる整備新幹線の建設をしっかりと進めていくべきである。政府に対し、特に以下の点に留意して未着工区間の着工について検討し、早期に方向性を示すよう求める。

1. 政府は、厳しい財政制約を踏まえ、現在の整備新幹線に係る公共事業関係費の増額を図ることなく、財源の見通しを的確に立て、整備新幹線の未着工3区間（新函館・札幌間、白山総合車両基地・敦賀間、諫早・長崎間）の建設に目途を得るべきである。
2. 未着工3区間にかかる財源の見通しを確保するに当たっては、次の点を踏まえるべきである。
 - (1) 着工は3区間同時を前提とすること
 - (2) その上で、限られた財源を最大限に有効活用するため、各区間の特性を総合的に勘案して事業ペースを調整し、それぞれに適切な事業期間と開業時期を設定すること
 - (3) 財源の活用と事業期間の設定に当たっては、より多くの収益を生む区間の事業を優先してそこから得られる貸付料を活用する、貸付料の前倒し活用で生じる金利消失額を極小化する、震災を契機に必要性が再認識された幹線交通の多重化機能を重視する、といった点に配慮すること。あわせて、利用者本位の視点に基づき乗継利便の確保など利便性の維持向上を図ること
3. 国土交通省の整備新幹線問題検討会議で示された、いわゆる「着工5条件」を充足し、各線区にかかる課題について対応が示されていることを確認した際には、未着工3区間にかかる認可・着工を行う。

平成23年12月21日

民主党・国民新党