

## 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 白山市

東日本大震災や平成 30 年 7 月豪雨による災害は、未曾有の被害をもたらし、日本全体に大きな影響を及ぼしました。現在、国を挙げての復旧・復興が急がれる一方で、太平洋側での東海・東南海・南海地震の発生に備えて、これまで以上に災害に強い国土づくりが求められています。北陸新幹線は、こうした災害時等に現行の太平洋側中心の高速交通網の代替補完機能を有するとともに、大雪や強風等の悪天候に強く運行安定性も高い交通機関です。

また、北陸新幹線は、国土の均衡ある発展を図るとともに、温室効果ガスの排出量削減など地球環境時代に大きく貢献できるほか、大阪までフル規格で延伸することによる鉄道需要の増加や地方への経済波及効果、収支改善効果は極めて大きいことが明らかであることから、東京―大阪間の全線を早期に整備し、日本海国土軸を確固たるものとしなければなりません。

このような中、金沢―敦賀間については、2022 年度末の開業に向けて整備が進められているところではありますが、建設費の増額が開業時期に影響を与えることがあってはなりません。また、敦賀―大阪間についても、駅・ルート公表に向けた詳細調査が進められており、関西地域においても建設促進の声が高まっています。

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要望します。

### 記

#### 1 北陸新幹線の早期完成

- (1) 金沢―敦賀間について、2022 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（2030 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については、最も利用しやすい方策を講ずること。

- 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、既着工区間の建設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ずるとともに、経営の安定化に向け、支援施策の充実を図ること。