

北陸新幹線の整備促進について

北信越部会提出

北陸新幹線の整備は、高速交通体系の中軸として日本海側の国土軸を形成するネットワークを完結することで、国土の強靱化を進めるとともに、地方創生や沿線地域の活性化に寄与し、国土の均衡ある発展に極めて大きな効果をもたらすインフラ整備です。

令和5年3月末の敦賀開業へ向けて、福井県や県内市町においては、ハード、ソフト両面における整備等、行政と議会、そして市民が一丸となってまちづくりを進めてきました。また、福井県や沿線市町等の5億円の出資により福井県並行在来線準備株式会社を設立しており、令和3年夏の本格会社への移行に伴う非沿線市町を含めた15億円の増資や、開業後の社員約300人体制でのスタートを期しているところです。

加えて、敦賀―新大阪間の整備については、令和元年5月には概略の駅及びルートが公開され、環境アセスメントが進められているところであり、福井県内はもとより、関西地域においても早期全線開通に向け機運が高まっております。

しかしながら、今般、敦賀開業の1年程度の延期と約2,658億円の事業費増嵩との見通しが示されたことにより、事業費や並行在来線の開業準備に要する経費について、福井県や県内市町による追加負担の可能性や、推進しているまちづくり等に対する悪影響が懸念されております。

これらの苦境を乗り越え、北陸新幹線の開業効果を最大化するためには、建設財源の早期確保に努めるとともに、着実に整備を進め、令和6年3月末までの敦賀開業と、その後の切れ目のない整備による新大阪までの早期開業が必要であります。

つきましては、下記の事項について要望します。

記

- 1 一日も早い敦賀開業実現に向け、工期短縮のためあらゆる手段を尽くしながらも、工事中又は工事完成後において事故が起きないように安全かつ慎重に工事を進め、着実な整備推進を図ること。
その際、鉄道・運輸機構に対する工事進捗状況の管理・監督を徹底し、県をはじめとする沿線自治体と常に適切な情報共有を図ること。
- 2 今後の事業費増加にかかる負担については、公共事業費の更なる配分や貸付料の活用など、新たな財源を国の責任において捻出し、更なる地域の追加負担が発生しないよう適切な財源措置を講じること。
- 3 敦賀開業遅延によって福井県並行在来線準備株式会社に生じる開業準備に係る追加経費については、国の責任において全額国費で措置すること。

また、同社は開業後も非常に厳しい経営環境が続くため、市民の日常生活に欠かせない地域鉄道という観点から、開業後の経営に対しても適切な財政支援を講じること。

- 4 敦賀開業に向けて、沿線自治体が各々進めているまちづくり事業に対して、国による継続的な支援を行うこと。

また、北陸圏と中京圏とのアクセスについては、在来特急列車の運行本数の維持・拡大、所要時間の短縮等、利便性の向上を図ること。

- 5 敦賀—新大阪間については、環境アセスメントを沿線地域の意見を踏まえながら迅速かつ着実に進め、令和5年度には着工できるよう、早期に安定的な財源を確保し、令和13年3月末までの新大阪までの全線開業を実現すること。

また、敦賀—新大阪間開業後のJR小浜線については、優等列車が走っておらず、新幹線開業により旅客輸送量が著しく低下する路線でないため、経営分離される並行在来線には該当しないことを確認すること。