

北陸新幹線の整備促進について

北信越部会提出

北陸新幹線は高速交通体系の中軸として、日本海国土軸の形成や国土の均衡ある発展と、大規模災害時において東海道新幹線の代替機能を果たすことから、地方創生と国土強靱化を図る上で、極めて大きな効果をもたらすインフラ整備です。

また、北陸圏が首都圏や関西圏と直接結ばれ、流動人口、定住人口の増加等、地域活性化につながるとともに、経済波及効果も大きいことから、沿線地域の飛躍的発展に大きく寄与するものと期待されています。

敦賀－新大阪間については、令和元年5月に概略の駅及びルートが公表され、現在環境アセスメントが進められており、福井県嶺南地域はもとより、関西地域においても早期全線開業に向け機運が高まっています。

北陸新幹線の開業効果を最大限に発揮させるためには、建設財源の早期確保に努めるとともに、北陸新幹線金沢－敦賀間の一日も早い開業と、大阪までの早期全線整備を確実に実現する必要があります。

つきましては、下記の事項について要望します。

記

- 1 一日も早い金沢－敦賀間の開業実現に向け、工期短縮を徹底するなどあらゆる手段を講じ、令和6年3月までの着実な整備を進めること。
また、整備に必要な財源については、コスト縮減を徹底した上、速やかに確保するとともに、新たな地域負担が生じないよう対処すること。
- 2 北陸圏と中京圏とのアクセスについて、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。
- 3 金沢－敦賀間の開業遅延に伴い生じる並行在来線の経営への影響については、安定的な経営維持のため、開業後の運営費への支援や財源措置の拡充など、適切な支援措置を講じること。
- 4 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年度当初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月末までに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。