

北陸新幹線の早期完成等について

北 信 越 部 会 提 出

東日本大震災や令和元年東日本台風、近年頻発している大雨災害等の自然災害は、甚大な被害をもたらし、日本全体に大きな影響を及ぼしています。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と収支改善効果、地方への経済波及効果は極めて大きいことが明らかであることから、早期に全線を整備し、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、令和4年度末の開業を目指していたところ、令和3年3月、工事実施計画の変更認可により、工期の1年遅延と事業費が約2,658億円増嵩されることとなり、敦賀―大阪間については、環境アセスメントが進められているものの、財源確保のめどは立っていません。

つきましては、北陸新幹線の日も早い全線開通に向け、着実な整備推進を要望するとともに、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、令和5年度末までに確実に開業すること。
- (2) 敦賀―大阪間について、令和5年度当初に着工できるよう環境アセスメントを丁寧かつ迅速に進めるとともに、早急に建設財源を確保し、北海道新幹線札幌開業（令和12年度末）頃までに大阪までのフル規格による全線整備を図ること。
- (3) 小松駅・加賀温泉駅の乗換え及び乗り降りについては、最も利用しやすい方策を講じること。

2 建設財源の確保により整備促進を図るとともに、地方負担について適切な財源措置を講じること。特に、建設費の増額分については、さらなる負担軽減が図られるよう対処すること。

3 関西・中京方面との人的流動性を持続させるため、敦賀駅等における在来線との乗換利便性を確保するとともに、在来線特急の運行本数の維持・拡大など、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講じるとともに、経営の安定化に向け、支援施策の充実を図ること。
- 5 令和元年東日本台風の被害を受けた北陸新幹線の施設について、一日も早く完全復旧するとともに、適切な治水対策など再発防止に向けた取組を推進すること。