

北陸新幹線の建設促進に関する決議

近年、地震や台風、記録的豪雨など、甚大な被害をもたらす自然災害が頻発している。東日本大震災や令和元年東日本台風による災害は、我が国に未曾有の被害をもたらす日本全体に大きな影響を及ぼした。国を挙げて復旧・復興に取り組むとともに、我が国の大動脈である太平洋側において将来高い確率で東海・東南海・南海地震の発生が予測される中、災害に強い強靱な国土づくりが急務である。

災害などの緊急時における交通を確保するため、現行の太平洋側中心の高速交通網の代替補完機能を日本海側に形成し、日本海国土軸を確固たるものとする必要がある。

北陸新幹線は、東海道新幹線の代替補完機能を有し、国土の均衡ある発展に必要不可欠な国家プロジェクトであるとともに、日本経済の再生、地方創生の推進、地域経済の活性化に極めて大きな効果をもたらすものであることから、東京・大阪間の全線を早期に整備する必要がある。

しかしながら、金沢・敦賀間については、令和2年12月に国から工事が1年程度遅延し、再び事業費が約2,658億円増加となることが示され、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、建設財源については未だ確保されていない。

については、北信越地域の住民の長年にわたる切実な悲願である、北陸新幹線の全線フル規格による整備が一日も早く実現するよう、下記事項について強く要望する。

記

- 1 金沢・敦賀間について、令和5年度末までの開業を確実に実行すること。また、関西・中京圏と北陸圏の円滑な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。
- 2 災害に強い強靱な国土づくり、東海道新幹線の代替補完機能の重要性に鑑み、敦賀・大阪間について、令和5年度当初に着工出来るよう環境アセスメントを速やかに進めるとともに、早急に財源を確保し、北海道新幹線札幌開業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、芦原温泉駅、福井駅、越前たけふ駅、敦賀駅の整備工事等を着実に推進すること。
また、各駅における乗り換え及び乗り降りの利便性の確保については、最も利用しやすい方策を講じること。
- 4 北陸新幹線への公共事業費の拡充・重点配分、貸付料の前倒し活用や算定期間の延長、必要に応じた借入金の活用等必要な財源を確保すること。
また、地方負担については、地方の厳しい財政事情に鑑み、沿線の地方自治体に過度な負担が生じないように、適切な財源措置を講じること。特に、既着工区間の建設費の増額分については、沿線の自治体に更なる負担が生じないように対処すること。
- 5 金沢・敦賀間の開業遅延に伴い、計画的に進めている事業等に要する新たな経済負担を極小化するため、国を挙げて適切な支援措置を講じること。
- 6 並行在来線の初期投資に係る地方負担については、財政措置が講じられているが、引き続き並行在来線を維持存続させるため、その経営が成り立つよう、新たな仕組みを早急に構築するとともに、設備投資に係る補助制度の拡充や予算枠の確保など、支援施策の充実を図ること。

以上、決議する。

令和4年5月13日

第180回北信越市長会総会