

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し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・南海地震や大雨災害といった自然災害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・敦賀間の開業1年遅延に伴い国土交通大臣が、与党PTの「敦賀・大阪間を令和5年度当初に着工するもの」との決議の内容を重く受け止め、「着工5条件の早期解決を図る」としたにもかかわらず、令和5年度当初の着工が見送られる事態となり、令和6年度予算の概算要求においても敦賀・大阪間の建設費が盛り込まれないなど、未だ着工の目途が立っていない。

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。

- 1 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、早期に着工5条件の解決を図るとともに認可・着工を行い、一日も早い大阪までのフル規格による全線整備を図ること。
- 2 敦賀・大阪間の整備促進のため、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、従来の整備スキームの見直しを行うこと。

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。
- 3 金沢・敦賀間について、関西・中京圏と北陸・信越圏の円滑な流動性を持続させるため、敦賀駅での利用しやすいダイヤと料金の設定や、敦賀延伸の効果を高めるための東京・敦賀間の運行充実など、さらなる利便性向上を図ること。

また、小松駅、加賀温泉駅、芦原温泉駅、福井駅、越前たけふ駅、敦賀駅における乗り換えの利便性の確保についても、最も利用しやすい方策を講じること。
- 4 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5年10月6日