

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。東日本大震災をはじめ、令和6年能登半島地震や令和元年東日本台風などによる災害は、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ている。現在、国を挙げての復旧・復興が急がれる一方で、太平洋側において将来高い確率で南海トラフ地震や自然災害の発生が予測される中、これまで以上に災害に強い強靱な国土づくりが急務である。

北陸新幹線は、大雨や大雪に強く、大規模災害時において東海道新幹線の代替補完機能を果たすなど、国土の均衡ある発展に必要な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ことが、令和6年3月に開業した金沢・敦賀間の利用状況からも明らかであることから、東京・大阪間の全線を早期に整備し、日本海国土軸を確固たるものとする必要がある。

しかしながら、敦賀・新大阪間については、令和2年12月には国土交通大臣が、与党PTの「敦賀・新大阪間を令和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、未だ具体的な目途が立っていない。早期解決に向けた検討が望まれる。

また、京都府内の自治体を対象とした説明会が実施されているところであるが、地下水への影響等の懸念や不安の払拭には至っておらず、地元の同意は得られていない。課題解決に向けて最善を尽くすことが求められている。

北陸新幹線の整備は、地方への経済波及効果が大きく、投資効果にも優れていることから、沿線地域の発展のみでなく、地方創生の推進や日本経済の再生のためにも必要不可欠な事業であり、その効果は大阪まで早期全線開業してこそ最大限発揮される。加えて、我が国の国土強靱化にも大きく寄与するものであるため、国が責任を持って推進すべきである。

については、昭和48年の整備計画決定以来、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 災害に強い国土づくり、東海道新幹線の代替補完機能の重要性に鑑み、敦賀・新大阪間の整備について、北陸新幹線事業推進調査などをもとに、国が前面に立ち、沿線自治体等の理解促進に努めつつ、地下水への影響など地元関係者等の懸念や不安を払拭するため最善を尽くすこと。その上で、早期に着工5条件の解決を図るとともに、一日も早い認可・着工を実現し、大阪までの全線整備を図ること。
- 2 敦賀・新大阪間の整備促進のため、公共事業費の重点配分、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、沿線の地方自治体に過度の負担が生じないように、適切な財源措置を講じること。
- 3 北陸新幹線の利便性を向上させるため、首都圏、関西・中京圏、北陸・信越圏との円滑な流動性も含め、沿線各駅における利用しやすいダイヤや停車本数、料金の設定など、さらなる充実を図ること。
- 4 並行在来線の支援については、J Rからの協力・支援のあり方や貸付料の活用、貨物調整金制度の見直しなどの財源確保の方策を含めた運営支援の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、施策の充実を図ること。

以上 決議する。

令和7年10月16日

第187回北信越市長会総会