

決 議

令和6年元日に発生した能登半島地震をはじめ、令和元年東日本台風など、近年の自然災害は、頻発・甚大化している。また、将来高い確率で南海トラフ地震等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求められている。

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に資するとともに、国土強靱化の観点からも大雨や大雪に強く、太平洋側の災害発生時には東海道新幹線の代替補完機能を有する重要な国家プロジェクトである。また、地方への経済波及効果が大きく、投資効果に優れている北陸新幹線の早期整備は、沿線地域の発展のみでなく、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。

令和6年3月には金沢・敦賀間が開業したところであるが、敦賀・新大阪間においては、与党P Tの「敦賀・新大阪間を令和5年度当初に着工するもの」との決議を受け、令和2年12月に国土交通大臣が「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6年度においても未だ実行されていない。

ついては、福井市民をはじめとする沿線住民の長年の悲願である北陸新幹線の大阪までの全線整備が一日も早く実現するよう、次の事項について強く要望する。

記

- 1 敦賀・新大阪間（小浜・京都ルート）について、令和7年度中に着工5条件の解決と認可・着工を行い、大阪までの早期全線開業を実現すること。
- 2 環境アセスメントを丁寧かつ迅速に進め、駅位置や詳細ルートを早期に公表すること。併せて、北陸新幹線事業推進調査により施工上の課題を解決することで、整備期間を最大限短縮すること。
- 3 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など、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。
- 4 敦賀駅での乗り継ぎしやすいダイヤ編成や料金負担の軽減も考慮して、北陸・信越圏と関西・中京圏のアクセス向上を図ること。
- 5 並行在来線が健全な経営ができるよう、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方策を含めた運営費支援の新たな仕組みの構築と地方負担の軽減を図るとともに、設備投資に係る支援制度の拡充・創設など、支援施策の充実を図ること。

以上、決議する。

令和6年6月28日

福井市北陸新幹線建設促進協議会