

決 議 (案)

北陸新幹線は、南海トラフ地震等の大規模災害発生時に、我が国の大動脈である東海道新幹線の代替補完機能を担うとともに、大雨や大雪にも強く、災害に強い強靱な国土づくりを推進する国家的プロジェクトである。

また、令和6年3月の金沢・敦賀間の開業で示されたように、北陸新幹線は、沿線地域に大きな経済効果をもたらし、日本海国土軸の形成を推進する等、分散型国土の構築に資することが明らかである。

これらの北陸新幹線の整備効果は、大阪までの全線開業によってこそ、最大限に発揮されるものである。

現在、敦賀・新大阪間については、与党整備委員会において、現行の小浜京都ルートを含めた8ルート案による再検証を進めているが、小浜京都ルートは、政府与党による十分な議論が尽くされたうえで、平成29年に正式なルートとして決定されたものであり、この経緯を重く受け止めて、延伸ルートの議論を進めていく必要がある。

あわせて、京都府等沿線自治体や地元関係者からの延伸同意に向け、万全の対策を講じるとともに、安定的な財源の確保や費用対効果のあり方など、着工5条件の解決について早急な検討を進めることが求められている。

このような現状を踏まえ、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を一日も早く実現し、地方創生に資する分散型の国土づくりを推進するため、次の事項について強く要望する。

- 1 東海道新幹線の代替補完機能の確保と、沿線地域の一体性を高め、交流人口の拡大による経済活性化及び日本海国土軸の形成を推進するため、小浜京都ルートによる詳細な駅位置やルートを早期に確定し、敦賀・新大阪間の早期全線開業を図ること。

(第3号議案)

- 2 国等において事業推進体制の強化を図り、沿線自治体の懸念や不安の払拭に向け、科学的知見に基づく丁寧な情報発信を徹底するなど最善を尽くし、小浜京都ルートによる早期全線開業に向けた機運醸成を図ること。
- 3 安定的な財源の確保及び費用対効果について検討を加速し、着工5条件を早期に解決すること。北陸新幹線への公共事業費の拡充・重点配分、貸付料の最大限確保や必要に応じた借入金の活用などにより必要な財源を確保すること。
- 4 沿線自治体の負担が最小化されるよう、国費充当や地方財政措置の拡充など、地方負担のあり方を含めたあらゆる方策を検討するなど、国家プロジェクトにふさわしい負担軽減策を講じること。
- 5 敦賀駅における円滑な乗り継ぎが可能となるダイヤ編成や料金負担軽減に配慮し、北陸・信越圏と関西・中京圏のアクセスを向上させるとともに、沿線各駅における利用しやすいダイヤや停車本数の設定などさらなる充実を図ること。

以上、決議する。

令和8年6月3日

福井市北陸新幹線建設促進協議会