

北陸新幹線の整備促進について

北陸新幹線は、沿線全体に大きな経済効果を発現するとともに、東海道新幹線の代替機能を果たし、国土強靱化にも寄与する極めて重要な国家プロジェクトである。本年3月16日、多くのご尽力をいただき、半世紀にわたる本県の悲願である福井・敦賀開業が実現したが、これに続き、大阪まで早期につなぐてこそ、北陸新幹線の整備効果は最大限発揮される。

については、小浜・京都ルート of 1 日も早い認可・着工および全線開業を実現するため、次の事項を確実に実行するとともに、必要な予算を確保されるよう強く要望する。

- 1 沿線地域の意見を踏まえながら、環境アセスメントを地元調整も含め丁寧かつ迅速に進めること。
- 2 北陸新幹線事業推進調査について、国において沿線住民の理解を得ながら、従来、認可後に行っていた調査も含め、必要な調査等を先行的・集中的に行い、施工上の課題を早期に解決するとともに、開業までの期間を最大限短縮すること。
- 3 沿線自治体との情報共有を徹底しながら、調査・検討を加速させ、駅位置・詳細ルートを早期に確定・公表するとともに、建設費や工期等を示すこと。併せて、認可・着工および全線開業に向けた具体的なスケジュールを早急に明らかにすること。
- 4 着工5条件を早期に解決すること。特に、新幹線への公共事業費の大幅な拡充・重点配分、貸付料財源の最大限の確保、財政投融資の活用等、整備財源に関する議論を深め、必要な財源を早急に確保すること。

5 沿線自治体に過度の負担が生じないように、より一層のコスト縮減や、地方交付税の拡充など国家プロジェクトにふさわしい十分な財政措置を講ずるとともに、負担に見合う受益を確保すること。

6 関西をはじめとする沿線地域の住民に対し、国が前面に立って、国土政策の根幹を成す極めて重要な国家プロジェクトである北陸新幹線の必要性や意義を丁寧に説明し、早期全線整備に向けた理解促進を図ること。

7 JR小浜線は特急が運行されておらず、また、新幹線開業により旅客輸送量が著しく低下する路線ではないため、敦賀・新大阪間の整備に伴う並行在来線には該当しないことを確認すること。

8 金沢・敦賀間の開業により、敦賀駅において新幹線と在来線特急との乗換が生じたことから、北陸と関西・中京間の円滑な流動が確保されるよう、利用者の利便性向上を図ること。

令和6年7月2日

福井県北陸新幹線建設促進同盟会会長
福 井 県 知 事

杉本 達治

小 浜 市 長

松崎 晃治

敦 賀 市 長

米澤 光治

越 前 市 長

山田 賢一

福 井 市 長

西行 茂

あ わ ら 市 長

森 之嗣

福 井 県 議 会 議 長

宮本 俊

福井県議会北陸新幹線整備促進議員連盟会会長

仲倉 典克

福井県経済団体連合会会長

八木 誠一郎