

北陸新幹線の早期全線開業に関する要望書

北陸新幹線は、首都圏、北陸圏及び関西圏をつなぎ、各地域間の交流・連携を強化し、我が国のさらなる成長・発展を支えるとともに、東海道新幹線、リニア中央新幹線とあわせて、東京・大阪の2大都市圏をつなぐ国土軸の3重化により、大規模災害に強い国土形成に資する極めて重要な高速交通インフラである。

敦賀・新大阪間については、現在、環境アセスメントの手続きとともに、駅・路線の検討が進められており、我が国の持続的な成長や国土の強靱化、東京一極集中の是正の観点からも、整備財源を速やかに確保し、早期着工、早期全線開業が必要不可欠である。

また、国では、スーパー・メガリージョン構想において、関西圏は西日本の核としての役割が求められているほか、地方創生回廊中央駅構想が掲げられ、東海道・山陽新幹線の発着駅である新大阪駅は、将来的に北陸新幹線、リニア中央新幹線等も結節し、全国へつながる広域交通ネットワークの一大ハブ拠点としての役割が期待されている。

さらに、大阪府市では、新大阪駅周辺地域について、まちづくり方針の骨格を公表するなど、都市再生緊急整備地域の指定を目指し、官民連携のもと、まちづくりの検討を進めているところである。今後、駅の機能強化に向けて、駅位置の方向性を踏まえたゾーニングやインフラ計画など具体的な検討を進めていくためには、駅位置を早期に確定することが必要である。

よって、北陸新幹線最後の未着工区間である敦賀・新大阪間を早期に着工し、早期全線開業の実現に向け、次の事項について、格段の配慮をされるよう要望する。

1. 敦賀・新大阪間の整備財源を早急に確保すること。
2. 環境アセスメント手続きを遅滞なく着実に進め、手続き完了後切れ目ない着工ののち、新大阪駅まで一気に整備し、一日も早く全線開業すること。
3. 駅・路線の検討にあたっては、客観性を確保したうえで、事業リスクも十分に考慮し、事業費抑制・工期短縮に努めるとともに、地域の理解が得られるよう、早い段階で詳細かつ丁寧な説明や情報提供を行うこと。
4. 将来の鉄道計画を踏まえ、利用者利便性、まちづくり、駅周辺用地の活用等にも配慮し、早期に駅位置を確定すること。

令和2年7月

北陸新幹線早期全線開業実現大阪協議会

代表	大阪府知事	吉村 洋文
代表	大阪商工会議所会頭・大阪府商工会議所連合会会長	尾崎 裕
副代表	大阪市長	松井 一郎
副代表	公益社団法人関西経済連合会会長	松本 正義
副代表	一般社団法人関西経済同友会代表幹事	深野 弘行
	同	古市 健