

決 議

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多重化により、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。

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おり、新大阪駅は、東海道・山陽・九州新幹線に加え、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、官民連携のもと、本年6月に「新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域まちづくり方針2022」をとりまとめ、都市再生緊急整備地域の指定をめざし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。

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、施工に係る検討が進められており、令和2年12月には、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームの決議を受け、国土交通省より「北陸新幹線の取扱いについて」が示され、同プロジェクトチーム内に設置された北陸新幹線敦賀・新大阪間整備委員会において、整備に向けた諸課題の検討が進められているところであり、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。

よって、我々は、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、一致協力し、強力に働きかけるものとする。

1. 敦賀・新大阪間について、必要な手続きを着実に進めるとともに、安定的な財源の確保を含む着工5条件を早期に解決して、令和5年度当初に着工したうえで、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。
2. 施工に係る検討においては、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、施工上の諸課題を解決するとともに、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。
3. 駅位置については、将来の鉄道計画を踏まえ、利用者の利便性等を考慮するとともに、新大阪駅周辺地域のまちづくりの推進のためにも早期に確定すること。
4. 財源の検討においては、沿線自治体に過度な地方負担が生じないように、貸付料財源を最大限確保すること等により地方負担の軽減に配慮すること。

以上、決議する。

令和4年8月1日

北陸新幹線早期全線開業実現大阪協議会