



北陸新幹線（敦賀・大阪間）建設促進大会及び中央要請の実施について

令和2年11月19日

本 部 事 務 局

北陸新幹線の1日も早い大阪までの全線開業の実現を、沿線の関係自治体、経済団体等が一致団結し、国等に対して強く訴えていくことを目的に、北陸新幹線（敦賀・大阪間）建設促進大会及び中央要請を実施する。

1 建設促進大会

- (1) 開催日時 令和2年11月24日（火）11時～（概ね45分程度）
- (2) 会 場 ホテルグランドアーク半蔵門 4階「富士の間」（東京都千代田区隼町）
- (3) 主 催 関西広域連合、京都府、大阪府、関西経済連合会
- (4) 来 賓 沿線自治体等選出の国会議員、国土交通省、西日本旅客鉄道株式会社、
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、福井県 等
- (5) 進 行
 - ・開 会
 - ・主催者挨拶
 - ・来賓挨拶
 - ・来賓紹介
 - ・決 議
 - ・閉 会

2 中央要請

- (1) 実施日時 建設促進大会の同日午後
- (2) 要 請 者 関西広域連合、京都府、大阪府、関西経済連合会、福井県
- (3) 要 請 先 与党（自民党・公明党）、関係省庁（国土交通省・財務省・総務省）
- (4) 要 請 文 大会決議をもって要請活動を実施（別紙1のとおり）
あわせて、関西広域連合独自の要望書を要請先に提出（別紙2のとおり）

北陸新幹線は、大規模災害時において東海道新幹線の代替機能を果たすとともに、東北・北陸・関西・山陰などをつなぐ日本海国土軸の形成に必要不可欠な国家プロジェクトである。

敦賀・大阪間については、平成29年3月に全区間のルートが決定され、現在、環境アセスメントが進められているところであるが、国土交通省によると、新大阪駅までの全線開業時期は、約30年後の令和28年となっている。

しかし、北陸新幹線の開業効果を早期に発現させるためには、現在建設中の金沢・敦賀間について、令和4年度末までの開業を確実に実現し、中断なく、敦賀・大阪間の1日も早い着工と新大阪駅までの全線開業が不可欠である。

については、政府・与党において、北陸新幹線の整備促進に関する次の事項を実現するよう強く要望する。

1 金沢・敦賀間の早期開業と中断なく敦賀・大阪間の1日も早い着工

現在建設中の金沢・敦賀間について、令和4年度末までの開業が確実に実現するよう整備を促進するとともに、中断なく、敦賀・大阪間の1日も早い着工を実現すること。

2 環境アセスメントの丁寧かつ迅速な実施及び建設財源の確保

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、これと並行して、早期に建設財源を確保するとともに、環境アセスメント終了後、切れ目ない着工のもと、敦賀・大阪間について一気に整備し、全線開業を1日も早く実現すること。

3 新大阪駅における駅位置の早期確定及び駅機能の強化

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る新大阪駅については、今後、駅周辺地域のまちづくりの検討を具体化し、駅の機能強化を図るため、地域の理解を得つつ関係者と連携して、まちづくりや利用者利便性等を考慮した駅位置を早期に確定すること。

4 全線開業までの間における敦賀駅での乗換利便性の確保

新大阪駅までの全線開業までの間、敦賀駅において新幹線と特急との乗換が生じることから、北陸・関西間の円滑な流動性を確保するため、既存の運行計画にも配慮しながら、乗換利便性の確保を図ること。

令和2年11月24日

関西広域連合

広域連合長 井戸敏三

京都府

知事 西脇隆俊

大阪府

知事 吉村洋文

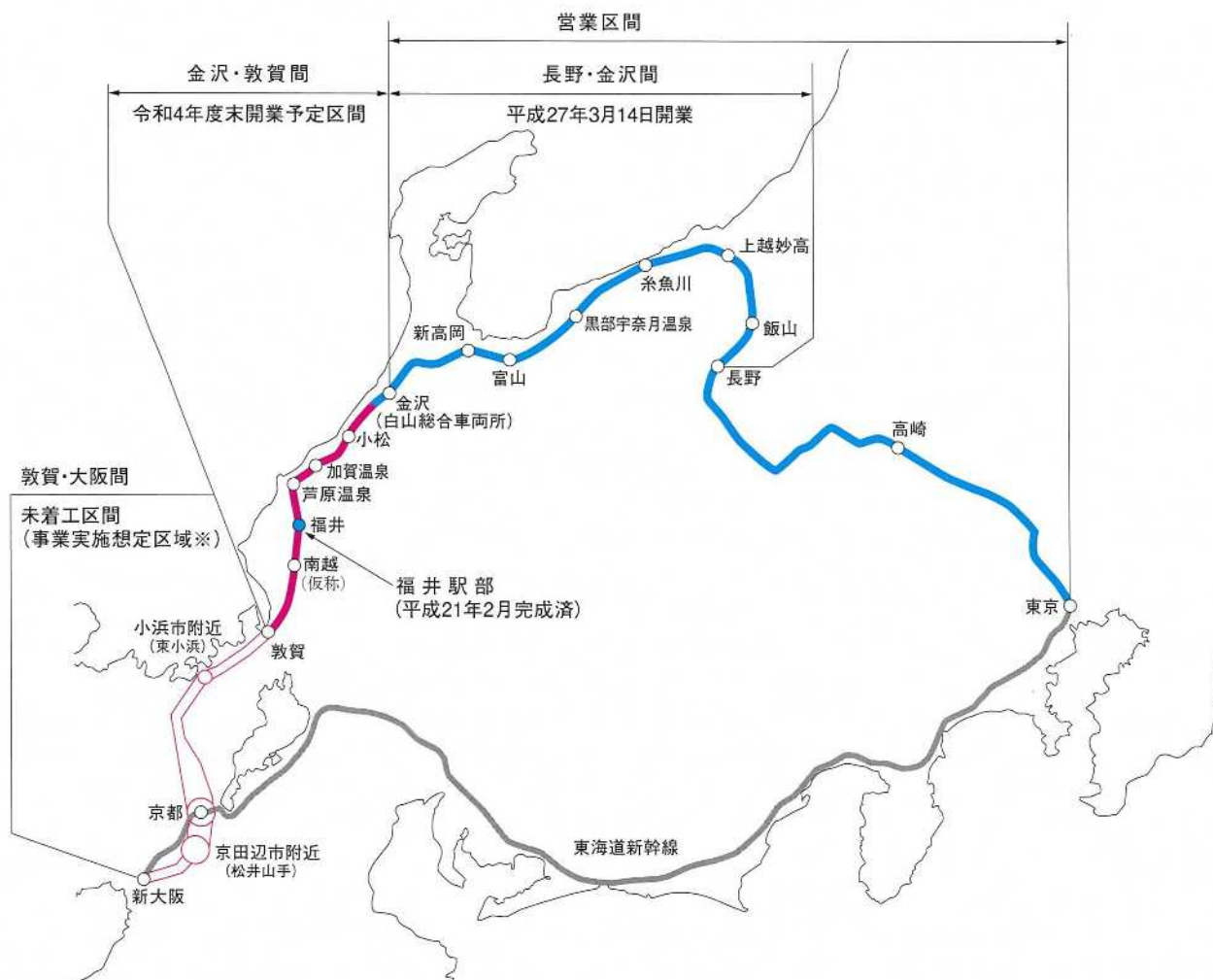
公益社団法人関西経済連合会

会長 松本正義

福井県

知事 杉本達治

「北陸新幹線」 駅・ルート図



※令和元年5月31日に鉄道・運輸機構が公表した計画段階環境配慮書に示された概略ルート

北陸新幹線敦賀・大阪間については、現在建設中の金沢・敦賀間の令和4年度末までの確実な開業に続き、中断なく、新大阪まで一気に、一日も早く全線開業を実現するため、政府・与党において、次の事項を実現するよう強く要望する。

記

- 1 現在建設中の金沢・敦賀間について、令和4年度末までの開業が確実に実現するよう整備を促進するとともに、中断なく、敦賀・大阪間の1日も早い着工を実現すること。
- 2 敦賀・大阪間について、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。
- 3 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、既設新幹線譲渡収入の活用、必要に応じ、財政投融資の活用等により、敦賀・大阪間の建設財源確保の見通しを早期に立て、新大阪駅まで一気に整備し、全線開業を1日も早く図ること。
- 4 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る新大阪駅については、今後、駅周辺地域のまちづくりの検討を具体化し、駅の機能強化を図るため、地域の理解を得つつ関係者と連携して、まちづくりや利用者利便性等を考慮した駅位置を早期に確定すること。
- 5 建設財源の確保にあたっては、国家プロジェクトにふさわしい十分な予算措置を講じること。なお、その際、コストの縮減を図るなど、沿線の地方自治体に過度の負担が生じないようにすること。
- 6 敦賀・大阪間の整備に伴う並行在来線は存在しないと考えており、現にこれまでの整備新幹線で、新幹線の通らない県内の在来線や大都市近郊区間が、並行在来線として取り扱われた例はない。この考え方を確認すること。
- 7 金沢駅・敦賀駅間の開業から新大阪駅まで全線開業するまでの間、北陸・関西間の円滑な流動性を確保するため、在来線特急の運行本数の維持・拡大と、敦賀駅での乗り換え利便性の確保等アクセシビリティの充実に努めること。

令和2年11月24日

関西広域連合

広域連合長 井戸敏三（兵庫県知事）

副広域連合長 仁坂吉伸（和歌山県知事）

