

# 北陸新幹線の早期全線開業の実現に向けた要望

金沢・富山・福井・京都・神戸・大津・大阪の7商工会議所は、北陸と関西の経済交流を推進するため、会議所会頭による「北陸・関西連携会議」を設置し、ビジネス交流や事業相互参加を積み重ねている。

北陸新幹線は、首都圏、北陸圏および関西圏をつなぐ重要な交通網であり、国土強靱化の観点からは、大規模災害時における東海道新幹線、リニア中央新幹線の代替補完機能を果たしうる。また、北陸新幹線の全線開業に伴う交流人口の増加は、北陸と関西の経済交流を一層拡大するとともに、日本経済の更なる成長に寄与するため、その整備効果や波及効果が極めて大きいと期待されており、優先的に整備される必要がある。

しかし、北陸新幹線の金沢～敦賀間においては、2022年度末の開業が1年遅延し、事業費が2,658億円増加する事態となった。また、北陸新幹線の最後の未着工区間である敦賀～大阪間は、2017年3月に概略ルートが決まり、2019年5月に環境アセスメントの手続きが開始され、同年11月には環境影響評価方法書が公表されるなど、手続きが進められているところではあるが、未だ財源確保のめどが立っていない。2046年が想定される全線開業まで、今後30年近くの年数を要することから、北陸新幹線全線開業に伴う波及効果が低減するとともに、長期にわたり東京一極集中を助長することが懸念される。

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、昨年12月に国土交通省から「北陸新幹線の取扱いについて」が示され、全線開業に向けて準備が進められているところではあるが、北陸新幹線の整備効果を最大限に生かすには、リニア中央新幹線やなにわ筋線の開通などの各種プロジェクトに先行して、一日も早く大阪までフル規格で全線開業させることが必要である。ここに、7商工会議所の総意として、次の事項について要望する。

記

## 1. 金沢～敦賀間の着実な整備促進

金沢～敦賀間の開業の遅れは、再開発事業等のまちづくりや、地域商業、開業に合わせて観光客の受け入れ準備を進めてきた観光産業、民間投資、並行在来線会社運営等、沿線地域に与える影響が極めて大きい。そのため、工事行程の管理、建設費の縮減を図る等、あらゆる手段を尽くして、2023年度末までの確実な開業を実現すること。

## 2. 早期全線開業の実現

北陸新幹線の開業効果を最大限に発揮するには、大阪までの早期全線開業が不可欠である。そのためには、着工5条件を早期に解決して2023年度当初に着工し、リニア中央新幹線やなにわ筋線に先行して、北海道新幹線札幌開業（2030年度末）頃までに大阪までのフル規格による全線開業を実現すること。

## 3. 財源確保および着工に向けた環境整備

早期全線開業を実現するために必要な財源を早急に確保すること。また、早期着工に向け、速やかに駅・ルートの詳細を固め、環境アセスメントを自治体の同意も含め丁寧かつ迅速に進めること。

## 4. 敦賀開業後の利用者の利便性確保

北陸新幹線の金沢～敦賀開業後、全線開業までの間、敦賀駅で特急と北陸新幹線との乗り換えが円滑にできるよう、十分に利用者利便性を確保すること。

## 5. 関西の自治体のリーダーシップ発揮

今後着工される路線の多くが位置する関西の自治体がリーダーシップを発揮して沿線の自治体や経済団体等の連携を図り、早期全線開業に向けた活動を強化すること。また、商工会議所としても活動の強化に積極的に協力すること。

2021年11月30日

北陸・関西連携会議

代表幹事	福井商工会議所	会頭	八木 誠一郎
代表幹事	大阪商工会議所	会頭	尾崎 裕
	金沢商工会議所	会頭	安宅 建樹
	富山商工会議所	会頭	高木 繁雄
	京都商工会議所	会頭	塚本 能交
	神戸商工会議所	会頭	家次 恒
	大津商工会議所	会頭	大道 良夫