

7 北陸新幹線（敦賀以西ルート）の大阪までの一日も早い整備と、関西国際空港への延伸の実現

日本の精神文化の拠点である京都を経由する北陸新幹線（敦賀以西ルート）の整備は、東京一極集中の是正や人口減少社会の克服の観点からも極めて重要であることから、次のとおり求めます。

提案・要望事項

市・府共同提案

北陸新幹線（敦賀以西ルート）の大阪までの一日も早い整備と、
関西国際空港への延伸の実現

（国土交通省）

北陸新幹線の大阪までの一日も早い整備

- 国土の調和ある発展を目指し、近畿・西日本の経済の地盤沈下を招かないためにも、国土交通省が調査で想定している平成43年の着工時期にとらわれず、早期整備のための財源を確保することが必要。
- 北陸新幹線（敦賀以西ルート）の整備については、沿線自治体に過度の負担が生じないように、コスト削減や地方負担分に対する十分な財源措置が必要。
- 京阪神における交通ネットワークを形成し、幹線交通として重要な役割を果たしている在来線が、北陸新幹線（敦賀以西ルート）の整備に伴いＪＲ西日本から経営分離されないための措置が必要。

関西国際空港への延伸

- 北陸新幹線を延伸すれば、国内唯一の完全24時間運用の国際空港と首都圏、北陸、京都がつながることで、我が国の産業、学問、文化、観光の振興に寄与し、「文化芸術立国・日本」、「観光立国・日本」の実現に向けて大きな推進力となる。

北陸新幹線の整備スケジュール

①金 沢 ⇄ 敦 賀 間 平成34年度末完成

課題

○8年間の空白期間

○北陸圏との人的、経済的交流が、近畿圏から首都圏へシフトし、東京一極集中が加速

②敦 賀 ⇄ 大 阪 間 平成43年着工
平成58年完成

※ 現在の国土交通省の想定スケジュール

<京都市域の進捗状況>

平成29年度から、建設主体である「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構」が、駅・ルート公表に向けた詳細調査（地質調査等）に着手

