

北陸新幹線「米原ルート」へ再考を求める決議

気の遠くなるような五十年の歳月を得て、ようやく来年3月16日、北陸新幹線の敦賀まで、県内全線開業の運びとなりました。大変有難いことでもあります。新幹線時代に大いに期待を寄せるものであります。ところが、敦賀以西大阪への延伸の見通しは、ルート決定から7年、ほとんど前進はなく先行きは全く不透明であります。小浜―京都ルートへの着工条件はむしろ悪化しているのであります。

例えば2016年12月正式決定した小浜ルートの建設費は当時2兆1千億円と試算されておりましたが、その後の諸物価の高騰で今や工事費は4兆円を越えるのではないかといわれています。

又この7年間、不協和音の強い京都を誰も説得できなかった事実があります。それを今更誰が説得できると言われるのか。予想もつかないような莫大な残土処理を誰がどこで責任をもって処理されるのか。大量の湧き水や地盤沈下の不安をだれが責任をもって保障されるのか。そして、さしてメリットのないと思われる京都に多額の地元負担金をどうやって拠出してもらえるのか。このように考えてきますと、京都の理解を得るには、まだまだ時間を要し、きわめて至難の業であります。

そもそも国家プロジェクトとしての北陸新幹線建設の最大の要諦は、東海道沿線に不慮の災害があった場合、代替線としての必要性でありました。であるとすれば、東海道線に継いでこそ、その役割を果たすことができるのであります。要は東海道線へ早くつなぐことでもあります。この7年間での建設費の大幅な値上がり、京都問題の未解決等、着工条件はますます厳しくなっているのであります。

現状を見て、当初の約束通り2030年に大阪まで全線開業できると信じている人は最早1人もいません。今日では専門家も含めて多くの皆さんは、大阪開業までに早くても30年以上かかるのではないかと心配しています。本当にこんな事が無理押しされれば、かつてより関西中京の奥座敷といわれてきた加賀温泉郷や和倉温泉はもとより、石川県の観光に大打撃を与えること必定であります。

時代が変わり、条件が大きく変わった以上、一旦定められた事でも、潔く改められるのが政治でありませんか。国も地方も財政難の折、嫌がる京都を無理やり説き伏せて、莫大な建設費と法外な工事期間をかけて、あくまでも小浜ルートを強行すべきではないと考えます。一旦緩急の場合、東海道線の代替路線として北陸新幹線が必要だ。これが北陸新幹線計画の原点であります。米原ルートは、建設費も期間も三分の一で出来る事は必定であります。国家の為にも北陸の為にも米原ルートは改めて最善だと考えます。地域世論の大勢も踏まえて、米原ルート再考を強く求める。

以上、決議する。

令和5年12月22日