

議 案 目 次

第1号議案

「子供たちの学びを保障する30人学級の推進について」

(石川県提出) …… 4頁

第2号議案

「北陸新幹線の整備促進について」

(富山県・石川県・福井県共同提出) …… 5頁

第3号議案

「北陸地域における高規格幹線道路の整備促進について」

(福井県・石川県・富山県共同提出) …… 7頁

第4号議案

「原子力発電施設等立地地域の振興に関する特別措置法の
期限延長について」

(福井県提出) …… 8頁

第5号議案

「集中降雪時における抜本的な除雪体制の強化と支援について」

(福井県提出) …… 9頁

第1号議案

子供たちの学びを保障する30人学級の推進について

(石川県提出)

令和3年度の国家予算案において、小学校2年から6年についての学級編制の標準が、現行の40人から小学校1年と同様の35人に、学年進行で5年かけて計画的に引き下げられることになった。

少人数学級は、新型コロナウイルス感染症対策として、3密を避けるために必要な児童生徒間の身体的距離を確保できることはもとより、コロナ禍以前から既に社会問題となっている教職員の長時間労働の是正や、これまで以上に児童生徒一人一人に目が行き届き、個に応じたきめ細かな指導につながると期待されている。

独自財源による定数措置が行われている自治体もあるが、自治体の財政状況等にかかわらず、子供たちがどこに住んでいても、一定水準の教育を受けられるように、国の施策として教職員定数の計画的改善に向けた財源保障を行うことが必要である。

よって、国におかれては、子供たちの学びを保障し、教育の更なる質の向上を図るため、35人学級にとどまることなく30人学級の実現に向け、教育予算の拡充を行うよう、強く要望する。

第2号議案

北陸新幹線の整備促進について

(富山県・石川県・福井県共同提出)

北陸新幹線は、高速交通体系の中軸として国土の均衡ある発展に不可欠なものであり、沿線地域の飛躍的な発展を図るうえで極めて大きな効果をもたらすものである。令和元年東日本台風により、北陸新幹線において一部区間の運休や運行本数の減少など大きな被害が発生した際には、ビジネス・観光などの面で、沿線地域のみならず日本全体に大きな影響が生じ、その重要性が一層明らかになった。

また、東日本大震災を契機に、災害時における交通機能の重要性が改めて確認され、多重系の輸送体系の確立による災害に強い強靱な国土づくりがこれまで以上に求められている。今年を含め、これまでの大雪の際も、北陸新幹線は、ほぼ通常どおりの安定運行が図られるなど、雪害等に強く、国土強靱化に資することが証明されたところである。

このような観点から、大規模災害時等においては東海道新幹線の代替補完機能を有するとともに、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な不可欠な国家プロジェクトである北陸新幹線に求められる役割がこれまで以上に大きくなっている。

令和元年5月には敦賀・大阪間の環境アセスメントが開始され、手続が着実に進められており、平成27年3月の長野・金沢間の開業以来、沿線地域への顕著な開業効果が持続している中、引き続き、金沢以西の全線を早期に整備する必要がある。

こうした中、令和4年度末の開業を目指してきた金沢・敦賀間の工期が遅延し、事業費が増加する事態となったことは、極めて遺憾である。

については、国土交通省が示した「北陸新幹線の取扱いについて（令和2年12月16日）」にあるとおり、金沢・敦賀間の整備を着実に進めるとともに、敦賀・大阪間を一気に整備し、沿線住民の長年の悲願である北陸新幹線のフル規格による全線整備が一日も早く実現されるよう、下記の事項について強く要望する。

記

- 1 現在建設中の金沢・敦賀間については、工事工程の管理を徹底し、令和5年度末までの開業を確実に実現すること。その際、事業執行体制の強化を図るとともに、沿線の地方自治体に対し、適時・適切にかつわかりやすく情報提供を行うこと。

また、関西・中京圏等と北陸圏との間の円滑な流動性を図るため、敦賀駅等における乗換利便性を確保するとともに、在来線特急の運行本数（サンダーバード25往復、しらさぎ16往復）の維持・拡大など、関西・中京圏等とのアクセス向上を図ること。

- 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とともに、着工5条件の早期解決を図り、令和5年度当初には着工し、あらゆる手段を尽くして、北海道新幹線札幌開業（令和12年度末）頃までに大阪までの全線整備を図ること。
- 3 これらを実現するため、収支採算性に優れた北陸新幹線の事業費として上記「北陸新幹線の取扱いについて」にあるとおり、金沢・敦賀間の建設財源を国費の最大限の増額も含め十分に確保するとともに、敦賀・大阪間の着工を見据え、新幹線への公共事業費の大幅な拡充・重点配分、貸付料財源の最大限の確保（前倒し活用や算定期間の延長等）、既設新幹線譲渡収入や鉄道・運輸機構の特例業務勘定の利益剰余金の活用、必要に応じ財政投融资の活用等により必要な財源を早急に確保され、整備スキームを見直すこと。
- 4 地方負担については、沿線の地方自治体に過度の負担が生じないように、より一層のコスト縮減や、敦賀・大阪間の開業も見据えた国家プロジェクトにふさわしい十分な財政措置を講ずるとともに、各県への停車の配慮など負担に見合う受益の確保を図ること。
- 5 北陸新幹線開業に伴う並行在来線は、従来にはない長大な区間であり、地域住民の交通手段であるとともに、国の物流政策や大規模災害時における物資輸送の広域ネットワークの一部を担っている。
並行在来線の初期投資に係る地方負担に対しては、財政措置が講じられているが、既に経営が分離されている第3セクターも含め、並行在来線が健全に経営できるよう、法制化も含めてこれまでの枠組みの再検証・見直しを行い、JRからの協力・支援のあり方や並行在来線の赤字解消相当分も含まれている貸付料の活用、令和13年度以降の貨物調整金制度の見直しへの対応など幅広い観点からの財源確保の方策も含め、新たな仕組みを早急に構築するとともに、老朽化した車両の更新など設備投資に係る支援制度の拡充や予算枠の確保など、支援施策の充実を図ること。
また、金沢・敦賀間の工期遅延によって発生する並行在来線の追加経費については国が責任を持って確保すること。
- 6 金沢・敦賀間の開業に向けたまちづくりに対し、政府全体での継続的な支援策を講じること。
- 7 以上、北陸新幹線の整備促進、並行在来線への支援、地方負担の軽減等の諸課題に対応するため、公共事業費の拡充・重点配分、JRからの貸付料の活用など、幅広い観点から十分な財源を確保すること。
- 8 加えて、北陸新幹線は、令和元年東日本台風による被災の影響で、被災前より少ない編成数での運行が続いていることから、一日も早く完全復旧するとともに適切な治水対策など再発防止に向けた取組みを促進すること。

第3号議案

北陸地域における高規格幹線道路の整備促進について

(福井県・石川県・富山県共同提出)

高規格幹線道路は、国土の骨格をなし、広域的な交流の促進や地域間相互の連携を強化する上で大きな役割を担うものである。また、災害に強い国土構造を実現するため、高速交通体系の複軸化による相互補完・代替性の強化は国家の急務であり、さらに、新型コロナウイルスの感染拡大を受けて、分散型社会を形成し、強靱な経済社会構造を構築するため、経済成長等の役割を担う広域道路ネットワークの早急な強化が求められている。

東海北陸自動車道は、日本海側と太平洋側とを結ぶ地域連携軸としての日本中央横断軸を形成し、北陸と東海地方とを直結するものであり、中部圏の一体的な産業、文化の飛躍的発展や環日本海諸国との交流の促進に寄与し、地域住民の生活向上を図る上で欠くことのできない重要な路線であることから、早期全線4車線化が望まれる。

能越自動車道は、北陸自動車道、東海北陸自動車道と直結し、富山県西部及び能登地域と三大都市圏との高速交通体系を確立するとともに、地域の活性化に大きく寄与する重要な路線であり、早期完成が望まれる。

中部縦貫自動車道は、北陸自動車道や東海北陸自動車道等と一体的に機能することで、北陸圏と関東圏、中京圏、関西圏を結ぶ広域ネットワークを構築する重要な路線であり、大野油坂道路の一日も早い全線開通が望まれる。

舞鶴若狭自動車道は、日本海国土軸の一翼を担い、中国自動車道、名神高速道路、北陸自動車道等と一体となって関西圏、中京圏、北陸圏の広域ネットワークを形成する重要な路線であり、今後さらなる利便性向上のため、早期全線4車線化等が望まれる。

これらの路線は、北陸3県にとって、災害時の緊急輸送、救急医療活動の支援や冬期における交通を確保するほか、大都市との交流や地域連携の強化を促進し、経済の活性化を図る上でも必要不可欠な路線であり、これまで国と地方が一体となって整備を推進してきたものである。よって、国におかれては、優先的に予算を確保し、事業を推進することを強く要望する。

第4号議案

原子力発電施設等立地地域の振興に関する特別措置法の 期限延長について

(福井県提出)

「原子力発電施設等立地地域の振興に関する特別措置法」は、原子力による発電が、我が国の電気の安定供給に欠くことのできないものであることに鑑み、原子力発電施設等の周辺の地域について、地域の防災に配慮しつつ、生活環境や産業基盤等の総合的かつ広域的な整備に必要な特別措置を講ずること等により、原子力発電施設等の周辺の地域の振興を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の安定に寄与することを目的として制定されたものであり、これまでその目的に大きく寄与してきたところである。

平成13年4月に10年間の時限立法として施行されたこの法律は、平成23年4月から10年間延長され、令和3年3月末をもって失効することとなっているが、この法律に基づき国において決定された振興計画の事業は、いまだ達成されていない状況にあり、今後、引き続き事業の進捗を図る必要がある。

もとより、原子力発電所の立地は、国のエネルギー政策の一環として行われているものであり、原子力発電所が電気の安定供給という観点から、国民経済の発展や国民生活の安定に大きく寄与することを考えると、原子力発電所の立地・運転にあたっては、「安全・安心」はもとより、原子力発電所立地地域の持続的な発展が必要不可欠であり、今後、新たな事業の実施の必要性にも迫られている。

特に、東京電力福島第一原子力発電所の事故以降、原子力災害を想定した防災対策の推進等が重要となっているだけでなく、国の政策転換による急激な廃炉の進行が地域経済に大きな影響を与えている。

こうしたことから、国におかれては、法律の期限延長について措置するとともに、補助率の嵩上げ率の引き上げや特例措置の適用対象事業の拡大、不均一課税の対象業種の拡大など、地域の特色に合った地域振興が図られるよう必要な措置を講じることを強く求める。

第5号議案

集中降雪時における抜本的な除雪体制の強化と支援について

(福井県提出)

北陸を襲った令和3年1月の大雪では、北陸自動車道や中部縦貫自動車道、東海北陸自動車道、国道8号といった幹線道路において、立ち往生による通行止めが長期間続くなど大規模な交通障害が発生し、北陸と関西・中京を結ぶ大動脈が寸断され、物流が停滞するなど、地域住民の生活や経済活動に大きな影響が生じた。

国と高速道路会社は、広範囲での予防的・計画的通行止めや、複数の広域交通網の同時通行止め等、大規模な渋滞・滞留を防ぐための対応を示しているが、物流の停滞や地域の孤立化等の課題もある。

また、農業用ハウスの損壊や森林被害など、農林業者も甚大な被害を受けており、今後の農業経営等への影響が懸念されている。

国においては、対策の具体化に当たって、平成30年豪雪を受けた対策の実効性の検証を含め、今回の大雪による交通障害の原因を究明し、地元自治体の意見等も十分踏まえた上で、同様の事態を再発させないための解決策を講じるとともに、被害を受けた農林業者の経営再建に向け、下記の事項を早急に実現するよう強く要望する。

記

- 1 直轄管理道路および高速道路について、大雪が予想される場合に広域的な交通規制を遅滞なく実施するための客観的な基準の作成、関係機関による広域的な除雪体制の整備、被害発生時の地元自治体との迅速な情報共有、ドライバー等への効果的な情報発信など、大規模な交通障害を未然に防ぐための対応を抜本的に強化すること。なお、複数の広域交通網の同時通行止めは、地域に与える影響が大きいことを十分に考慮し、運用について慎重に検討するとともに、地元自治体が積極的に規制実施の高度な意思決定に参加できるよう、「協議の仕組み」を構築すること。

- 2 平成30年豪雪を受けて事業化された、国道8号石川県加賀市熊坂町～福井県あわら市笹岡間の4車線工事に早期に着手するとともに、暫定2車線区間となっているあわら市笹岡～坂井市丸岡町玄女間について、早期に4車線で完成すること。
- 3 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の柱として、雪害対策を位置づけるとともに、県境部や山岳地等、雪によるスタック等が多発する区域でのロードヒーティングや融雪装置の整備、道路構造の改善等、雪に強い道路の整備を早急に進めること。
- 4 平成30年豪雪を受けて設置された「顕著な大雪に関する気象情報」が今回初めて適用されたが、住民やドライバーの間で緊急性や危機感が十分に共有されなかったことから、制度の分かり易い周知に努めること。
- 5 被害を受けた農業施設等の再建および今後の農林業経営に対する迅速な支援を行うこと。
- 6 県や市町が行う除雪に要する費用については、既に当初予定した除雪費用を大幅に上回る見込みであり、今後発生する費用を含め、地元自治体において不足する財源を確実に支援すること。