

北陸新幹線の建設促進に関する決議

東日本大震災は、我が国に未曾有の被害をもたらし、国民を震撼させ日本全体に大きな影響を及ぼした。国を挙げて復旧・復興に取り組むことが急務であるとともに、我が国の大動脈である太平洋側において将来高い確率で東海・東南海・南海地震の発生が予測される中、災害に強い国土構造の実現が喫緊の課題となっている。

災害などの緊急時における交通を確保するため、現行の太平洋側中心の高速交通網の代替補完機能を日本海側に形成し、日本海国土軸を確固たるものとする必要がある。

北陸新幹線は、東海道新幹線の代替補完機能を有し、国土の均衡ある発展に必要な不可欠な国家プロジェクトであるとともに、日本経済の再生、地域の振興、地域経済の活性化に極めて大きな効果をもたらすものであることから、東京・大阪間の全線を早期に整備する必要がある。

については、北信越地域の住民の長年にわたる切実な悲願である、北陸新幹線の全線フル規格による整備が一日も早く実現するよう、次の事項について強く要望する。

- 1 金沢・敦賀間について、3年工期短縮し、平成34年度開業とすること。

そのため、整備新幹線事業費を十分に確保し、北陸新幹線へ重点的に配分するとともに、より一層の事業推進のため、公共事業費の重点配分、J Rからの貸付料の優先的配分により必要な建設財源を確保し、早急に従来の整備スキームの見直しを行うこと。

- 2 災害に強い国土づくり、東海道新幹線の代替補完機能の重要性等に鑑み、敦賀以西のルート決定に向け、沿線地域の意見を踏まえながら調整等を進め、大阪までのフル規格による整備方針を早期に明確化し、あらゆる手段を尽くして早期全通を図ること。

- 3 小松駅、加賀温泉駅、芦原温泉駅、福井駅、南越駅、敦賀駅の駅整備事業及び新北陸トンネル、手取川橋りょう、竹田川橋りょう、九頭竜川橋りょう等の主要な構造物の工事等を着実に推進すること。

- 4 地方負担については、地方の厳しい財政事情に鑑み、沿線の地方自治体に過度な負担が生じないように、適切な財源措置を講じること。
- 5 並行在来線の初期投資に係る地方負担については、財政措置が講じられたところであるが、引き続き並行在来線を維持存続させるため、その経営が成り立つよう、新たな仕組みを早急に構築するとともに、設備投資に係る補助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。

以上 決議する。

平成26年10月17日

第165回北信越市長会総会