

北陸新幹線の建設促進に関する決議

東日本大震災や熊本地震による災害は、我が国に未曾有の被害をもたらし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、災害に強い強靱な国土づくりがこれまで以上に求められている。

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。

今年2月の大雪にもかかわらず、安定運行を続け雪に強いことが証明された北陸新幹線は、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国家プロジェクトであるとともに、日本経済の再生、地方創生の推進、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、下記事項について強く要望する。

記

- 1 金沢・敦賀間について、平成34年度（2022年度）末までの確実な完成・開業を図るとともに、敦賀までの更なる前倒し開業を含め、早期開業に最大限努力すること。

また、関西・中京圏と北陸圏の円滑な流動性を確保するため、在来線特急の運行本数の維持・拡大などによりアクセス向上を図ること。

- 2 災害に強い強靱な国土づくり、東海道新幹線の代替補完機能の重要性等に鑑み、北海道新幹線札幌開業頃までに大阪までのフル規格による全線整備を図ること。

- 3 小松駅、加賀温泉駅、芦原温泉駅、福井駅、南越駅(仮称)、敦賀駅の駅整備及び主要な構造物の速やかな工事等を推進すること。

なお、各駅における乗り換え及び乗り降りの利便性の確保につ

いては、最も利用しやすい方策を講じること。

- 4 北陸新幹線への公共事業費の拡充・重点配分、貸付料の活用、必要に応じ借入金を活用等必要な財源を確保すること。

また、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ているが、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30年5月11日

第172回北信越市長会総会