

北陸新幹線の建設促進に関する決議

北陸新幹線は、我が国の高速交通体系の柱として、日本海国土軸の形成や国土の均衡ある発展に大きく貢献し、さらに、温室効果ガスの排出量削減にも役立つ地球環境に優しい国家プロジェクトであり、北信越地域の飛躍的な発展を図るうえで大きな効果をもたらすものである。

また、大阪までフル規格で延伸することにより、東海道新幹線の代替補完ルートとしても重要な役割を担うとともに、その沿線人口が東海道新幹線に匹敵していることから、鉄道事業の需要予測は大きく、経済波及効果や収支改善効果は極めて大きいことが明らかとなっている。

現在、長野・白山総合車両基地間が、平成 26 年度末の完成を目指して建設が進められており、さらに、白山総合車両基地・敦賀間については、既に認可申請が行われており、未着工区間の認可、着工について、平成 22 年夏を目途に検討がなされているところである。

しかしながら、建設財源の安定的確保や大阪までの整備方針の明確化、並行在来線の経営安定化など多くの課題が残されている。

については、北信越地域の住民の長年にわたる切実な願いに応え、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されるよう、次の事項について強く要望する。

記

- 1 長野・白山総合車両基地間の早期完成を図るとともに、既に認可申請されている白山総合車両基地・敦賀間について、平成 22 年夏までに一日も早く認可、着工すること。

- 2 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、貸付料の活用などにより、必要な建設財源を確保され、従来の整備スキームの見直しを行うこと。
- 3 大阪までの整備方針を明確にし、早期に全線整備を図ること。
- 4 都市計画事業との整合性を図るため、完成した福井駅部周辺の未整備区間については、引き続き事業を進め、小松駅整備事業については、早急に着手すること。また、加賀温泉駅、芦原温泉駅、南越駅、敦賀駅の駅整備事業及び手取川橋梁、九頭竜川橋梁等の主要な構造物の調査、設計等を着実に推進すること。
- 5 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。
- 6 効率的、計画的な事業推進のため、事業予定地の取得等に関し、財政的支援策を講じること。
- 7 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、事業用資産の移管に伴う財政支援策を講じるとともに、貨物線路使用料の見直しやJRからの貸付料の活用などによる地方負担の軽減、運行のあり方等について検討すること。

以上 決議する。

平成22年 5月19日

第156回北信越市長会総会