

決議第2号

平成28年3月28日

高島市議会議長 秋永 安次 様

提出者 高島市議会議員 青谷 章

提出者 高島市議会議員 梅村 勝久

提出者 高島市議会議員 福井 節子

提出者 高島市議会議員 澤本 長俊

提出者 高島市議会議員 大槻 ゆり子

北陸新幹線延伸に伴う湖西線の経営分離に反対する決議

上記の議案を別紙のとおり、高島市議会会議規則第14条第1項の規定より提出します。

## 北陸新幹線延伸に伴う湖西線の経営分離に反対する決議（案）

湖西線は、昭和49年7月の開業以来、今日まで42年の長きにわたり、市民にとって身近な交通手段として利用されており、誰もがその存在を愛しみ感謝している。

北陸新幹線の未着工区間である敦賀から大阪までのルート選定が与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて検討されている。

これまで自治体や経済団体、経営主体となるJR西日本などから意見を聴取し、京都駅を経由する方向を打ち出すとともに、敦賀から京都駅までのルートを3案に絞り込まれた。

この3案は、敦賀駅から小浜市を通り京都駅をつなぐ「小浜・京都ルート」、敦賀駅から小浜市、舞鶴市を通り京都駅へ向かう「舞鶴ルート」、敦賀駅から長浜市を通り米原駅で東海道新幹線と合流し、京都駅に至る「米原ルート」である。

整備新幹線建設においては、同区間を走行する在来線の優等列車が新幹線に移る路線を並行在来線としているものの、JR西日本は、平成28年1月28日の関西広域連合の会合で「小浜・京都ルート」が採用された場合は、湖西線が並行在来線の検討対象となることを明らかにした。

さらに、同年2月17日の記者会見において、JR西日本社長は北陸新幹線敦賀以西の延伸に伴う経営分離の対象について、湖西線が並行在来線に該当する可能性があるとの認識を示した。

並行在来線はJRから経営を分離することが前提とされ、分離された在来線は、県や沿線自治体の出資する第三セクターが経営を引き継ぐことが一般的であるが、その経営には多額の財政負担を伴うとともに、多くの並行在来線で見られるように運賃の大幅値上げや減便を招き、利用者の利便性を大きく低下させることが懸念される。

湖西線沿線住民にとって受益の低い新幹線ルートの選定によって、市民の生命線である湖西線の利便性が損なわれることがあってはならない。

よって、高島市議会は、湖西線をJR西日本から経営分離する並行在来線とすることには、到底承服することはできず、断固反対するものである。

以上、決議する。

平成28年3月28日 決議

高島市議会