

6月定例議会はじまる

6月定例議会が5日からはじまりました。今議会の主な議案は19年度補正予算とニセクなど市関連企業の決算報告の審議です。

10時に始まった本会議ですが、市長の提案説明が20分ほどで終わってしまいました。6日から各委員会に別れての審査が行なわれ、12日からは一般質問です。(審議日程は、6月3日付議員団ニュースに)

並行在来線存続を

市長に要請

毘風の提票が各方面に誤解を生じていることから、5日の本会議終了後、市議会内の9党派37名が連名で市長に「並行在来線存続」の要請を行いました。市長応接室で書面を手渡し、近藤議員が全文を読み上げました。

先月24日以来、毘風以外の各会派の代表が集まって対応を協議し、その総意として6月5日に市長に対して申し入れを決めていました。

竹島良子新県議を迎えて

4月の県議選で五十嵐完二氏が落選しましたが、長岡市区で竹島良子さんが初当選しました。今後、竹島さんが新潟県内の諸問題に対応していくことになりそうです。新県議会で2014年問題特別委員会に所属することになったことから、並行在来線の諸問題について意見交換することになりました。

市議員団の見解もさることながら、上越市の動向を知ってもらうことが大事と考え公共交通政策課との懇談の場を設けることとした。五十嵐前県議と樋口市議を含め課長と副課長から話を聞きました。

竹島さんからは、「北陸新幹線や並行

在来線とは離れた長岡の出身で、これまで全く考えてきたことがなかった問題」との率直な話があり、「勉強してみなさんのお役に立ちたい」と決意も語られました。

課長から並行在来線に対する上越市の取り組みが話されました。話題は先日の毘風の提案におよび、市としては、これまでの存続の方針に変更はなく堅持していくことが強調されました。また前々日の県知事の声明を一定評価することも示されました。

懇談の後、私の車で竹島、樋口の3人(橋爪議員は、委員会に出席)で新幹線の工事現場と新駅整備地を見に行きました。

政務調査費

収支報告書が公表されました。HPにも掲載予定です。

来年4月予定

の市議選は、4月27日投票の方向で準備に入ったとの報告がありました。

日本共産党上越市議会議員 杉本敏宏の

市政レポート

2007年6月17日 148
発行 杉本敏宏事務所
上越市東本町5丁目1番38号
TEL 025(524)3787 FAX 025(524)3832

「提案(意見)書」の再検討を求める申し入れ

2007年6月14日

在来線を守る三市連絡会

代表 尾崎靖弘

貴会派は5月24日、「在来線のあり方・ほくほく線の延伸・新幹線乗換え駅の設計の提案

について」(以下「提案について」という「提案(意見)書」を木浦市長に提出されましたが、この「提案(意見)書」が、並行在来線存続に対して否定的な影響を広げています。

私たちが在来線を守る三市連絡会は、上越市、糸魚川市、妙高市の労働組合や市民団体等で構成されています。これまで、並行在来線の存続のためにシンポジウムや研究会などを開催し、併せて並行在来線存続の必要性・重要性を市民にお知らせする活動などを行ってきました。こうした当連絡会の立場から見ても、今回の貴会派の「提案(意見)書」とりわけ並行在来線の廃止を求める「在来線のあり方」については、まったく同意できないだけでなく、現在の状況の

下でこうした提案を公表されたことに、大きな憤りを覚えるものです。

在来線は、地域づくり・まちづくりの核となる公共交通の中心に位置づけられる重要なインフラです。今、行政や議会に求められるのは、在来線を将来にわたって安定的に運営していくための方策を探る努力をすることであつて、軽々に「在来線の廃止」を提案することではありません。貴会派も、この立場に立たれることを強く求めるものです。

以下、貴会派の提案について、当連絡会の見解を記します。提案を再検討されるよう求めます。



1. 「提案について」は、「はじめに」で、「平成19年1月22日付け、並行在来線のあり方懇談会がまとめた「新潟県の並行在来線のあり方に関する報告書」・・・によりますと、30年間で386億4千万円という膨大な公共負担(赤字)が必要になります」と述べ、「以上のことから、在来線の存続は極めて困難と考え、・・・次のことについて提案いたします」として、7つの提案をしています。

これは端的にいつて、あり方懇の報告書(以下「報告書」)を見ておびえてしまったことからくる論理です。報告書は、決定ではありません。報告書の試算は、一定の条件の下での試算でしかありません。「事業用資産の全てを簿価で購入」することに問題があるのであれば、当連絡会などとともに、国とJRに「無償譲渡」を求めるべきです。そついつ行動こそが求められています。

古い「政府与党合意」の枠組みでは、並行在来線の存続を図れないことは、日に日に明らかになってきています。泉田知事も最近「地方債の発行、交付税措置」と言い始めていますが、「政府与党合意」の枠組みから抜け出す主張とも言えます。中部知事会も国に働きか

けていますが、「こうした動きを強める方向で
上越市議会が一致して行動することが求め
られています。

「運賃を1.6倍に引き上げ」ることが「現実
的ではない」のであれば、現行運賃に据え置
く方法はないかなどを研究し、提案すること
が本来の提案です。「だから廃止」というのは
提案ではなく、「逃げ」です。

2 「提案については」、「提案」で7項目の提
案をし、「(1)提案の理由」と(2)提案による効果
について述べています。

(1) 「並行在来線を見直し、ほくほく線を新
幹線新駅の東側に高架で乗り入れる」としてい
ますが、まったく現実的ではない「提案」です。

付属図によれば、(株)コスガ上越工場の東側か
ら、東側広場と西側広場を結ぶ付近に新駅
中央部に入ってきますが、これでは新駅の南
側だけを使うということになります。

新駅全体を利用するためには、もっと北側
から進入する必要がありますが、急カーブに
せざるを得ず、高架上での急カーブは非常に
危険です。

以前行政側から示された新駅の構内通路は、

地上約13.6mの高さになります。このレ
ベルまで高架で上げるとすれば、たとえば1
0/10000勾配では1360m先から上
げてこなければなりません。中田原下箱井線
付近からの高架工事になります。

この高架工事には、現在の移設撤去工事費
(約30億円)よりも相当の費用増(たとえば
1000万円/1mとしても136億円)
が予想されます。高田市街地の連続立体交
差事業が取りやめになった経緯を思い起こ
してください。

現在のほくほく線は犀潟駅が基点ですが、
「ほくほく線を新幹線新駅の東側に高架で乗
り入れる」ということは、犀潟駅から新駅ま
での間を北越急行がJRから買い取るとい
うことになります。そうでなければ、高架工



2006年10月16日 仲町2

事はできないと思います。「事業用資産を簿
価で購入」することを問題視していながら、
北越急行が買い取らざるを得ないような提
案は、たいへんな矛盾です。

また、JRが直江津〜犀潟間を譲渡すると
は思われませんが、北越急行なら買い取つて
も健全経営ができると考えているのでしょ
うか。

(2) 「ほくほく線は、新幹線新駅から快速列
車を上越新幹線越後湯沢駅まで運行する」とい
うことについて

快速列車を運行することについては否定す
るものではありませんが、県内交通網としてみ
た場合、肝心なのは、新潟・長岡などの連絡
です。この視点がまったく欠如しています。

当連絡会を構成する労働組合などは以前、
「新潟と結ぶ列車の充実」を各方面に働きかけ、
「快速くびきの」の実現に貢献したことがありま
すが、金沢〜新潟間の特急列車が廃止されたあ
との快速増発が重要課題であると思います。

(3) 「：一部区間に限定して高齢者に優しい
ライトレール等も検討」ということについて

現在の電車とLRTなどを同一の軌道を

走らせることは、技術的にも非常に難しいといわれていますが、そういうことを検討した上での提案なのかと疑わざるを得ません。

信越本線は、直流1500Vで運行されていますが、たとえば富山のLRTは600Vです。電圧の違い2本の架線などは不可能と思われれます。

ライトレール全てが「高齢者に優しい」わけではなく、低床車両を導入するなどして「高齢者に優しい」仕様になっているのです。たとえば一部の区間に低床車両を導入するとすれば、通常車両が停車するホームは使えないこととなります。

(4) 「信越本線脇野田駅以南は、バス運行とする」ということについて

「快速くびき野の妙高高原までの延伸」という声が出るなど、脇野田駅以南からの利用者は高校生を含めたくさんおります。「バス運行」への切り替えは、利用客の状況を見ない議論です。

利用客を増やして在来線の経営を安定させようとしているときに、自らそれら利用者を排除してしまうことになり、ほくほく線を延ばしても、その利用客は新幹線利用者に限ら

れてしまい、さらに採算を悪くするだけです。信越本線は、妙高市と県都新潟を結ぶ重要な公共交通機関です。新潟県全体の健全な均衡ある発展のためには、なくてはならない鉄路でもあります。

(5) 「北陸本線直江津駅以西は、バス運行とする」ということについて

北陸本線が果たしている重要な役割を見ない提案だといわざるを得ません。

北陸本線は、日本海縦貫の物流大動脈ですが、これが分断されることとなります。鉄路が分断されたことによる物流の断絶という弊害は、碓井峠の廃線でも指摘されています。北陸本線は、糸魚川市と新潟を結ぶ重要路線であるだけでなく、新潟県と北陸地方を結ぶ絆の路線でもあります。北陸本線が廃線になると、これに接続している大系線の存続も危ぶまれることとなります。北陸本線も大系線も糸魚川市住民の大切な足です。

(6) 「新幹線新駅から、ほくほく線を利用して直江津港との連携を図る」について

このことを実現するためには、直江津、黒井

間で線路を直江津港に迂回させなければなりません。

技術的には不可能なことではありませんが、用地買収を含め新線建設のために、莫大な費用が嵩むことが予想されます。

3 「1、はじめに」と「2、提案」との間で、特に経費の問題で整合が取れていません。

「新幹線関連整備費の大幅な縮減」は、当連絡会でも望むものです。貴会派は、「初期投資経費の軽減と、将来公共負担額削減のため」提案したとされていますが、上で見てきたように、貴会派の提案では、より多くの経費がかかり、負担が増高する可能性があります。

貴会派の提案では、逆に利用客を減少させ、安定経営の基礎を自ら掘り崩すこととなります。専門的・技術的な見地から、再度掘り下げて検討する必要があります。

以上