

上越市議会 毘風
代表 早津輝雄 様

「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、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はなく、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ているのは、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って、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。

これは端的にいって、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。そういう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」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=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10/1000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るながら、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っ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・長岡などとの連絡です。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、金沢～新潟間の特急列車が廃止されたあ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。電圧の違う2本の架線などは不可能と思われます。

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」仕様にしているのです。たとえば一部の区間に低床車両を導入するすれば、通常車両が停車するホームは使えないことになります。

- (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あります。「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、ほくほく線を延伸しても、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になります。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糸線の存続も危ぶまれることになります。北陸本線も大糸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、負担が増嵩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になります。
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