

「信越本線（脇野田駅）移設事業に係る弊社へのご要望に対する回答」について ——ＪＲの言い分を丸呑みする犯罪的な文書——

在来線を守る三市連絡会
杉本敏宏

はじめに

ここに１通の回答書がある。東日本旅客鉄道㈱が新潟県と上越市の要望に対して回答した「信越本線（脇野田駅）移設事業に係る弊社へのご要望に対する回答」という２０１０年６月２１日付けの回答書（以下「回答」）である。この「回答」に対して、新潟県と上越市とは連名で「信越本線（脇野田駅）移設事業について」という受諾文書を７月９日付けで送付している。したがって、ＪＲ東日本と新潟県・上越市三者は、この「回答」の内容で合意したということである。

橋爪法一上越市議のブログによれば、

昨日の夕方、ＪＲ東日本から信越本線移設工事について新潟県と上越市に対して回答がありました。どういう内容か、議会でも大きな関心を持っていましたが、市側からは「公表は明日以降になる」との連絡があったのみでした。ところが、新潟日報、上越タイムスは朝刊で、「ＪＲが移設工事を全面的に受け入れ」と報じました。（６月２２日付け）

並行在来線を守る三市連絡会のメンバーのＡさんから電話をもらって驚きました。ＪＲ東日本が２１日、新潟県と上越市にたいして行った回答の中身については県議会議員にはほとんど知らされていないということです。Ａさんは、県政の重要課題なのでこうした動きは全県議に直ちに伝えるべきだ、少なくとも上越市選出の県議くらいは伝えるべきだった、と語っていました。（６月２６日付け）

市役所へ向かう途中、竹島県議から連絡が入り、並行在来線開業準備協議会の第５回経営委員会資料を明日入手できること、脇野田駅移設に関するＪＲからの回答文書（新潟県、上越市に対する）が存在することなどが伝えられました。（７月１４日付け）

信越本線（脇野田駅）移設事業について新潟県と上越市は、７月９日に、「６月２１日付けの（ＪＲ東日本の）回答について、受諾いたしますので、速やかに移設事業の準備を進めていただけますようお願いします」という文書をＪＲ東日本に出していたことが明らかになりました。（８月１１日付け）

ここで明らかなように、新潟県と上越市はこの「回答」をひた隠しにしてきた。それが７月２２日に上越市内のマスコミ会社によって公表されたのである。同社は、「情報公開条例により取得した」といっている。今までの上越市では、こういった文書は必ず議会に報告されてきたし、ＨＰにも掲載されてきた。それが公開されない。議会特別委の正副委員長が委員会開催を求めても応じなかったということも明らかになっている。まさに異常な事態であるが、その原因は、この「回答」が市民から秘匿しなければならない内容だったからである。即ち、移設工事の文書でありながら、並行在来線のあり方をこっそりと決めてしまう、そんな「回答」だったのである。

1. 「回答」の概要

「回答」は3つの部分から成っている。

冒頭に、「先般、新潟県と上越市よりご要請いただきました信越本線（脇野田駅）移設事業」とあり、「新潟県と上越市」の「要請」に応えたとしている。

その上で、「以下にお示しする条件にご了解いただくことを前提に、脇野田駅移設の設計・施工をお引き受けいたします。」と述べ、4つの条件を提示している。

- 1 適用する仕様・基準等
- 2 事業費の負担
- 3 並行在来線（信越本線 妙高高原・直江津間）の一括在姿譲渡
- 4 第三セクター会社による旧線施設等の撤去

そして「最後に」として、工事遅延等の了解を求めている。

2. 「回答」の何が問題なのか——県と市は何を隠したかったのか

端的に言って「3 並行在来線（信越本線 妙高高原・直江津間）の一括在姿譲渡」が、最大の問題である。「一括在姿譲渡」とは聞きなれない言葉であるが、文字通りに解釈すれば、「信越本線の妙高高原・直江津間を、一括して、現在の姿のまま、譲渡する」ということであろう。

並行在来線の経営分離にあたっては、鉄道資産の分離・分割の範囲や形態について、県のご要望をいただきながら検討・協議を行うところですが、今回は、弊社の技術陣を脇野田駅移設工事に振り向けることになります。

この結果、現状の鉄道施設に改良工事を行うことなく、在姿のままで譲渡させていただくことについて、ご了解をお願いいたします。

要約すると、本来は「鉄道資産の分離・分割の範囲や形態について、県のご要望をいただきながら検討・協議を行うところ」だが、今回は「現状の鉄道施設に改良工事を行うことなく、在姿のままで譲渡」するということであり、「今回は、弊社の技術陣を脇野田駅移設工事に振り向けることになります。この結果、」というのは、付け足しである。

(1) そもそも脇野田駅の「移設工事」である

そもそも脇野田駅の「移設工事」である。そこになぜ並行在来線の分離・譲渡の話が出てくるのか。ある意味無関係の問題である。「移設工事で並行在来線の突破口を切り開こう」とは、誰が考えたのだろうか。「シメタ」「絶好のチャンスだ」とほくそ笑むJRの顔が見えるようではないか。「足元を見る」とは、まさにこのことをいうのだろう。そして、こうしたJRのやり方に迎合して受け入れてしまった新潟県と上越市の責任は重い。

(2) 「鉄道資産の分離・分割の範囲や形態」は並行在来線問題の核心

我々は「政府・与党合意」の見直し（JRから分離しない、あるいは分離してもJRが経営に関与すること）を主張しているが、無関心ではないし、現実的には並行在来線分離がありうると考えている。

JRから分離された並行在来線の先行事例を見ると、「鉄道資産の分離・分割の範囲や形態」は並行在来線問題の核心をなして、「有償譲渡か無償譲渡か」「簿価か時価か」「上

下分離か一体か」「全部か一部か」「ＪＲが改良するか否か」などなど、まさにせめぎあいの中心問題である。それは分離された第三セクター会社の経営に大きく関わる問題だからである。新潟県内の並行在来線も分離されれば、大幅な赤字が試算されている。三セクが経営を引き受けるとすれば、１円でも有利になるようにする必要がある、「鉄道資産の分離・分割の範囲や形態」は、交渉の中心課題となるものであるが、「一括在姿譲渡」ということで、交渉そのものを放棄してしまったのである。

(3) 今後は「県のご要望をいただきながら検討・協議を行」わないということ

並行在来線の分離にあたって、「県のご要望をいただきながら検討・協議を行う」ことは、不採算路線を分離して自治体に押し付けるのであるから、当然のことである。

しなの鉄道以来の先行事例を見ると、引き受ける自治体側の主張を少しづつＪＲに認めさせてきた積み重ねがある。ＪＲにとっては自治体の要望は聞きたくないのだろう。それが一気に覆されてＪＲの元来の主張に押し戻されてしまった。まさに先人の苦労を無にする暴挙である。

(4) 「現状の鉄道施設に改良工事を行う」必要がある

現在の鉄道施設は多くの改良工事が必要である。それらの改良工事を今後ＪＲはいい行わないという宣言である。まったく無茶苦茶な話ではないか。信越本線の直江津・妙高高原間の鉄道施設、特に駅舎などは、老朽化が著しい。

3. 新潟県の経営計画(案)は、「一括在姿譲渡」が前提になっている

7月22日に、「並行在来線経営計画(案)～経営委員会における検討結果～」(新潟県並行在来線開業準備協議会)が公表された。7月9日に「受諾」した後の7月14日の経営委員会で決定したものである。従来の新潟県の主張を追認するものだが、見過ごせない問題点がいくつもある。前提は「政府・与党合意」は見直さないということ。

- (1) 自治体と住民が出資する第三セクター。早期の設立をめざす。
- (2) 単独経営を基本に検討——隣接県との連携はしない。県境分離。
- (3) 上下一体方式を基本に検討。
- (4) 施設は、既存のＪＲ施設・設備を活用しながら、本社、設備・運輸基地、指令センターは、自社で整備。
- (5) 国の公的支援を求める。
- (6) 具体的な問題は、全て第三セクター会社に丸投げ。何も決めなかった。

4. なぜ「犯罪的」か

- (1) これまでの沿線自治体(先行事例)の苦労・成果・前進面を無にするもの
- (2) 「政府・与党合意」見直しに逆行する。八者会議等でのＪＲ側の主張に沿う方向。
- (3) 北陸本線沿線の運動に悪影響を及ぼす。新潟県だけの問題ではない。他県はこのことを知っているのか。

2010年6月21日

新潟県様
上越市様

東日本旅客鉄道(株)

信越本線(脇野田駅)移設事業に係る弊社へのご要望に対する回答

先般、新潟県と上越市よりご要請いただきました信越本線(脇野田駅)移設事業(以下「脇野田駅移設」という。)につきましては、地元のために出来る限りの協力をさせていただき観点で検討してまいりました。

弊社の施工体制につきましては、既にご説明申し上げましたように、北陸新幹線の開業関連工事や並行在来線(信越本線 長野・直江津間)の経営分離に必要な工事を実施するため、特に電気関係を中心に人手が不足している状況にあります。

弊社といたしましては、これらの状況を勘案した結果、以下にお示しする条件にご了解いただくことを前提に、脇野田駅移設の設計・施工をお引受けいたします。

1 適用する仕様・基準等

信越本線の移設として行いますので、技術基準や設備仕様を信越本線にあわせて設計・施工いたします。

※ 具体的な仕様・基準等につきましては、別紙をご参照願います。

2 事業費の負担

2004年3月26日締結の「北陸新幹線上越(仮称)駅付近周辺整備の実施に関する基本協定書」に基づき、事業費については全額上越市のご負担となります。

なお、工事費は、概略設計・詳細設計の中で算出することとなります。したがって、総工事費が判明するのは、詳細設計が完了する2011年夏～秋となります。

3 並行在来線(信越本線 妙高高原・直江津間)の一括在姿譲渡

並行在来線の経営分離にあたっては、鉄道資産の分離・分割の範囲や形態について、県のご要望をいただきながら検討・協議を行うところですが、今回は、弊社の技術陣を脇野田駅移設工事に振り向けることとなります。

この結果、現状の鉄道施設には改良工事を行うことなく、在姿のままで譲渡させていただくことについて、ご理解をお願いいたします。

4 第三セクター会社による旧線施設等の撤去

脇野田駅移設の設計・施工は弊社が行いますが、移設時期が北陸新幹線の開業直前となるため、旧線施設等が残ったままの状態、並行在来線の運行主体となる第三セクター会社に移管させていただくこととなります。したがって、移設後に残る旧線施設等の撤去は、第三セクター会社で行っていただくこととなります。

最後に、弊社が移設事業を行う場合の工程につきましては、弊社としても極力、北陸新幹線開業前の移設完了を目指して作業を進めますが、国の許認可手続きや鉄道・運輸機構等との調整・協議など、弊社だけでは決定しえない事柄や、予期せぬ施工条件の変更などにより影響を受ける可能性があることにつきまして、予めご了解下さい。