

2016年2月通常会議 大津市議会決議案に対する討論

2016年3月22日

岸本 典子

私は、日本共産党大津市会議員団を代表いたしまして、決議案第1号 北陸新幹線延伸建設に伴う湖西線の経営分離に反対する決議案に対する賛成討論を行います。

北陸新幹線の敦賀以西への建設に伴い、湖西線がJR西日本から経営分離される危険性が明らかとなりました。

整備新幹線は国と地方が建設費を負担し、かつ並行在来線となった在来線は、周辺自治体が出資する第三セクターが引き継ぐことが一般的で、JRにとっては有利な条件ではありますが、自治体には多額の負担となります。滋賀民報社の調べによりますと、自治体が経営を引き継いだ全国の第三セクターの鉄道8社のうち、新潟県のえちごトキめき鉄道以外の7社が値上げとなり、いわて銀河鉄道では、通勤定期で1.82倍もの値上げとなったそうです。特に、湖西線は高架駅であり、その維持費に加え、雪や暴風対策も必要となり、自治体財政の逼迫を招くことは明かです。

そもそも、整備新幹線の建設と引きかえに並行在来線をJRの経営から分離するという着工条件は、1996年に政府・与党が合意したもので、全国新幹線鉄道整備法ではなく、沿線住民の生活の足となっている在来線と、全国の中核都市を結ぶ高速交通としての新幹線は、おのずからその役割は異なり、在来線切り捨てを新幹線建設の前提条件としている現状は、全く道理に合いません。

湖西線は、1日10万人が利用し、その8割が大津の市民であります。沿線住民にとって在来線の切り捨ては死活問題であり、地域の崩壊にもつながりかねません。

大津市議会では、平成23年9月議会において、公共交通機関のバリアフリー化のさらなる推進を求める意見書を、全会派一致で可決いたしました。滋賀北部地域の住民から求められていたJR湖西線のエレベーター設置に対して、当時の市議会として住民の要望に応える一致点であったと理解しております。JR湖西線のさらなる改良こそ必要であり、不便、撤退は到底受け入れられるものではありません。

経営分離については、2011年に沿線自治体との合意という条件がつけ加えられており、本通常会議の一般質問において、越市長は、湖西線はなくてはならない住民の足であるとの確固たる認識のもとで、湖西線の並行在来線化は断固反対していくと答弁をされています。

市民生活を守るという一致点で、首長と議会が、湖西線のJR西日本からの経営分離に断固反対するという強い意志を示すことの意義は大きいと考えるもので、本決議案に賛成し、討論いたします。