

うめだ信利 かわら版2017春③

安全・安心なまち、便利で活気のあるまち、暮らして良かったと思えるまちづくり。

発行人 うめだ信利（葛飾区議会議員） 亀有3-27-1-301 電話03-5680-7709

umeda@umeda-nobutoshi.net <http://umeda-nobutoshi.net> 討議資料



新金貨物線の旅客化、回り始めた歯車。平成18年から長期構想路線として、棚上げになっていた政策が、区民の皆さまの声によって約10年を経て動き始めました。このチャンスを絶対に逃してはなりません。誰かに頼る、任せるのではなく、自らできる範囲でみんなで旅客化実現への活動をしていただければ幸いです。私も一議員一区民として、これからも活動し続けます。

NHKのニュースにも、先日、取り上げられた新金貨物線の旅客化、公共交通網を調査する経費2千万円が葛飾区の平成29年度の当初予算に計上されました。子どもの頃からの思いが、少しずつ実現して行く姿を見ていて、感慨深いです。ここまで来るのには、いくつもの山を越えて参りました。多くの区民の皆さまに感謝しています。

区議会議員にさせていただいた当初は、「旅客化なんてできっこない!」、「既に結論済みの案件」などと揶揄されて真剣に検討すらしていただけませんでした。区民の皆さまの思いと葛飾区の温度差は相当なものと感じていました。この7年間で状況は変わりつつあると思います。

今般、青木区長が予算化したのは、今年、区長選挙があるからのパフォーマンス、選挙が終わればトーンダウンなどという声も聞きますが、それをさせないのは区民の皆さまの声です。国・東京都・JR、専門家の皆さんは旅客化に前向きです。今まで、素人の葛飾区だけが後ろ向きでした。ようやく、区民の皆さまの願いを受けて区も動き出します。

反対派・慎重派の皆さまが使う理由は、大きく分けて2つです。採算性と交通渋滞。それでは、この対策などについて、概要をご説明いたします。

まず、平成28年9月26日に宇都宮市でLRTの事業認可が下りました。これは、事業として成り立つ、つまり採算性があるとして国から認められたものです。それでは、宇都宮市の担当者から説明を直接受けましたので、その内容をザックリとご報告いたしますと、総事業費は412億円、1日の利用者数

は約1万6千人。宇都宮市の事業費の負担は、約206億円です。この内容で認可が下りました。

新金貨物線の旅客化は、既にある貨物線を活用するため、事業費は安く宇都宮市の担当者も羨ましがっていましたが、総事業費は約100億円、1日の利用者数は平日約2万1千人。宇都宮市と比較すると、事業費は約4分の1、乗降客数は約1.31倍、宇都宮市よりも採算性は高いのです。これで採算が取れないと不安ならば、日本中で検討されている新線ほぼ全てがダメでしょう。

次に、国道6号の渋滞問題です。今でも、渋滞しているところに約10倍超の旅客運行すれば、踏切で大渋滞になるに決まっていると勘で言う皆さまがいっぱいいます。既に技術的に解決できる調査資料があります。今でも、遮断機が上がっている時でも、道路が赤信号のときがあります。この時間が、もったいない。このタイミングで電車を通過させます。

鉄道事業法の特認を受け、道路を優先とした信号ルールにすれば解決できるのです。道路が青信号のとき、鉄道は赤信号、踏切手前で電車は一時停止。そして、道路が赤信号になったら、鉄道は青信号になり、電車が踏切を通過する。旅客化後と今の道路の遮断時間は変わりません。よって、旅客化したら渋滞がひどくなるという勘は誤りと言えます。

新宿図書センターなどの跡地に葛飾赤十字産院が、平成32年度以降に移転し開設予定です。今は交通が不便ですが、新金貨物線が旅客化すれば、駅前の好立地になって、通院に便利になります。