



県と市が対立??..両者とも「ムダな鉄道高架」推進 「ムダな核心」は、両者ともに牟岐線を高架化する点

最近、徳島新聞をにぎわしている鉄道高架 徳島市の言い分が正しいのか、はたまた県(知事)の言い分が正しいのか そんな書き方が目立つのですが その疑問は、私の所にも寄せられています そこで「鉄道高架事業の見方」を書いておくことにしました。

県と市：共通しているのは

牟岐線の高架化

徳島新聞に欠落しているのは「牟岐線の高架化」にキチンと触れていないこと 「新聞読んでもよくわからない」という声が挙がるのは当たり前です。

「県(知事)の都市計画案」は、「徳島駅部を除けて、まず牟岐線から高架化を」というもの 一方「徳島市の主張」は「牟岐線だけでなく、徳島駅部も一括で都市計画を」というもの どちらも「牟岐線を高架化する」ところが共通しています。

牟岐線を高架化すると

踏切だった所には信号がつく

鉄道が高架化されると、必ず付くのが側道です。

そのため、高架化される前、踏切だった所には信号機がつく このこととは、鉄道がすでに高架化されている佐古駅周辺を見れば一目瞭然で



踏切だったところには信号が

す。

列車は一時間に二〜三本しか

通らない牟岐線

単線の牟岐線(下の写真)を列車が通るのは一時間に二〜三本しか一両で走ることが多く、ほとんど人が乗っていない列車が多いという状況です。



一両で走る牟岐線

牟岐線の鉄道高架はやめるべき：理由①

信号で交通遮断が激増する

事業目的に反したムダな事業

鉄道高架事業の第一の目的は、高架化によって踏切を除去し、踏切による交通混雑を解消する「こと」です。

全国には「開かずの踏切」(遮断機が降りつ放しに近い状態で交通渋滞が絶えない踏切)が、まだ約五百ヶ所も残されており、こんな

所こそ、鉄道高架事業の促進が急務です。

ところが、牟岐線のような列車がほとんど通らない路線を高架化するとどうなるでしょう。踏切だった所には信号が付くため、信号による交通遮断が激増します。

牟岐線の踏切による交通遮断は一日一〜二時間程ですが、信号による遮断は一日十時間程 鉄道高架が完成すると、交通遮断は五〜十倍に激増 牟岐線の鉄道高架は、事業目的に反した「ムダな大型公共事業」の典型です。

牟岐線の鉄道高架はやめるべき：理由②

高速道路の開通で

牟岐線は更に衰退

阿南までの高速道路は、二〇一九年完成をメドに建設計画をすすめています。鉄道高架完成予定はそれよりずっと後 その頃には、高速道路を高速バスがドンドン走っている状態が想起できます。

徳島、高松間の乗客数は、高速道路が開通して以降、高速バスは増加しましたが、JRは激減しています。徳島、高松間と同様、またはそ



れ以上に、JR牟岐線が高速バスにとつて代わられることは明らかです。牟岐線は、鉄道高架にするのを止め、利用者のため、現状のまま存続させることに尽力すべきです。

牟岐線の鉄道高架はやめるべき：理由

新町西再開発に加え、

百九十億円もの市民負担

原市政になってから、真つ先に打ち出したのが財政危機宣言です。ところが「財政危機のハズ」なのに、原

徳島駅周辺までの鉄道高架には

反対していませんでした

「変な所で止まっているのは何故？」こんな質問を時々受けるのが徳島市の鉄道高架 佐古駅からの鉄道高架は出来島踏切手前で止まっていることへの「疑問」です。

十四年前までは

徳島駅周辺までの鉄道高架計画

今の鉄道高架に続けて、徳島駅周辺までを鉄道高架にする計画が十四年前まで進められていましたが、その計画には、日本共産党市議団は反対していませんでした。「お花畑踏切」の渋滞問題などが深刻な時期

市政になってから推進しているのが新町西再開発と鉄道高架 いずれも県外大手ゼネコンの

「仕事づくり」です。

新町西再開発の市民負担（総事業費百六十八億七千万円）は百三十二億四千万円 鉄道高架の市民負担（総事業費七百五十億円）は百九十億円 二つの事業で三百二十億四千万円という莫大な負担を



だったからです。

牟岐線を含めた

連続立体交差事業に

国の補助基準が変えられた

ところが、国の補助（七百五十億円のうち三百二十億円）採択の基準が十四年前

に連続立体交差事業（まちづくりと鉄道高架が一体の事業）に変え



市民に押し付ける計画を強引に推進しているのが原市政です。

その一方で、「財政危機でお金がない」からと、市民に負担を強いる原市政 原市政になってから国保料を三回も値上げし、全国一高い国保料を市民に押し付けています。また、「お金がない」からと、介護保険料への繰入金も打ち切り、全国でトップクラスに高い介護保険料を市民に押し付けています。

新町西再開発や鉄道高架事業をやめ、市民の生命や暮らしを守る市政に変えなければなりません。

られ、牟岐線を含めた鉄道高架事業でないとな国の補助が付かなくなってしまうたんです。

私も日本共産党市議団は、「牟岐線の鉄道高架が大部分を占める事業は行うべきでない」という立場から、それ以来、鉄道高架事業に反対する立場を貫いてきました。

国の補助基準がまた変わり

徳島駅周辺だけの

鉄道高架にも補助が付くことに

先日の建設委員会で、国の補助が付く基準が連続立体交差事業から社会資本整備総合交付金に、数年前から変わっているが、徳島駅周辺だけ

の鉄道高架事業にも補助が付くようになったのではないのか」と質問しましたら、「その通り」だと答弁されました。

なのに なぜ 県も市も「牟岐線の鉄道高架」を押し進めようとするのか？ 説明がつきません。

徳島駅周辺の鉄道高架が

今、必要かどうか検証を

十四年前ま

では、徳島駅周辺の鉄道高架には反対して

いませんでしたが、この十四年の間に、お花畑踏切の遮断



お花畑踏切

機による渋滞も解消されており、混雑は、百九十一号線の信号待ちで起こっている状態です。

「駅前広場を駅北にも」とか「文化センター横のアンダーパスの解消」などの「声」が挙がっていますが、これが「今、急を要する必要な事業なのかどうか」 十分に検証する必要があります。

その際大事なものは「市民の声」 「全国一高い国保料を引き下げ」たり、不十分な「防災対策を充実」させるよりも先にやる事業なのかどうか 市民に判断を求めるべきです。