

沼津に鉄道高架化は必要か（沼朝3月24日号）

長谷川教授が市民集会で解説「議論の必要性改めて指摘・市長リコールに自身の考え」

新生沼津の会(加藤益久代表)の市民集会が原地区センターで開かれ、長谷川徳之輔・明海大教授が沼津駅鉄道高架事業の疑問点について、貨物輸送量や沼津市財政などの具体的数値を挙げながら解説する一方、質疑応答では、市長解職(リコール)運動を急ぐことはないとの考えを示し、情報開示を求めながら行政と話し合う必要性を説いた。この後、加藤代表がリコール署名活動の根拠を示して協力を求め、反対地権者代表が建設断固阻止の決意を示した。

長谷川教授は、増加し続けてきた日本の人口が昨年初めて減少に転じ、二一〇〇年の人口予測の低位(予測に幅がある中で少ない方の見込み)では約四千六百五十万人にまで減ることを指摘。その上で、交通量や経済活動、人口の減少や停滞は必然だとし、「高架事業はどうか」と不安視した。また、高架完成時に沼津市という自治体そのものがあるのか、広域合併が進んだ場合にはどうか、と先行き不透明な状況に対する不安要因を挙げた。旧建設省在職時に東名高速道路、新幹線、国道二四六号バイパスなどの公共事業を推進する立場にあった長谷川教授は当時を振り返り、公共投資をしても税金が入ってくる右肩上がりの経済だった、と現在との違いを指摘した。

一方、沼津市の衰退は「鉄道による南北分断ではない」と断じ、人口減少期を迎え郊外から中心市街地に人々が戻ってくる時に、鉄道高架だけが活性化策なのか、と問い掛けた。

高度経済成長時、道路建設で自動車輸送が増加の一途をたどる中、「鉄道もカバーしてやりましょう」との政府方針が鉄道高架だったという。また、都会と地方都市での高架の必要性の違いの一例として、東京都世田谷区での小田急線と沼津での高架化を比較。沿線の居住人口、利用者数、一日の通過車両本数、踏切遮断時間などを考慮すると沼津の高架の価値は小田急の十分の一だと説いた。

さらに長谷川教授は配布した資料に基づき、「沼津の高架化は、どの程度役立つか」を解説。一九七〇年から二〇〇〇年までの貨物輸送量推移では、JR(統計年当初は国鉄)の一億九千九百万トから四千百万トンへ〇・二一倍と減少したのに対し、自動車は四十六億二千六百万トから五十八億二千万トと一・二六倍増加。JRと自動車の輸送量の比較でも、JRの自動車に対する比率が七〇年に四・三%だったのが〇〇年には〇・七%に減少。この同じ期間の旅客輸送量は、JRが六十五億三千四百万人から八十七億六千四百万人へ一・三四倍となったのに対して、自動車は二百四十億三千二百万人から六百十八億三千九百万人へ二・五七倍。対自動車比率でJRは二七・一%から一四・二%へ減った。

また、沼津駅に限ってみても、九〇年から〇三年までの同駅利用の旅客数は千四十四万人から八百四十二万人へ〇・八一倍、入り込み客(観光客)数は四百十一万人から三百四十五万人へ〇・八七倍と減少。中心市街地の歩行者数も〇・六五倍、バス利用者は〇・九一倍と、それぞれ減っている。

市内の人口は、一九一九年に七万三千五百人、三五年が十万人、五五年が十五万七千七百人、七五年が二十万三千七百人、二〇〇〇年が二十万七千六百人。

また、九八年から〇三年までの市財政は、歳出六百七十六億円から六百二十五億円へ〇・九二倍と減り、収入のうち市民税は百二十億円から九十八億円へ〇・八二倍、固定資産税は百五十七億円から百五十四億円へ〇・九八倍、市税収入全体では三百六十八億円から三百三十五億円へ〇・九一倍と、ことごとく減少している。このため、支出でも土木費が百

六十八億円から百二十七億円へ〇・七六倍と抑制されている。

このほか、市勢をうかがわせるものとして、九八年から〇四年までの市内の産業活動推移では、全事業所数千五百七十四カ所が千二百四十五カ所へ〇・七九倍、従業員数は二万五千九百九十九人から二万二千三百八十九人へ〇・八五倍と後退。国全体では増加している工業出荷額も、沼津では七千億円から五千八百億円へ〇・八三倍となっている。

九八年から〇二年までの商業活動推移でも、商店数が四千三百七十店から三千三百一店へ〇・七六倍、従業員数は二万五千四百人から二万二千四百八十八人へと〇・八九倍で、国全体では増加している商品販売額についても九千八百十六億円から八千九十六億円へ〇・八二倍と落ち込んでいることを説明。その上で、鉄道輸送に関しては旅客が主で貨物は減少の一途をたどっている時代、なぜ広大な貨物駅が必要なのか、また、将来にわたって財政が伸びる状況がない中、沼津駅周辺総合整備事業に二千億円を掛けていいのか、と問い掛けた。また、市当局が言う「高度都市機能」「高度商業施設」など具体性がない文言に対しては「高度々がお題目になっていると批判。「二千億円で本町や下本町に手を入れた方がいい」と主張した。

ここで長谷川教授は、市当局が駅周辺(鉄道高架)整備事業における費用対効果を二・七としている点に疑問を投げ掛け、「二千億円を投入して五千億円以上の利益があることになるが、(効果が続く期間を)四十年で計算すること自体ナンセンス」だと批判。

鉄道高架事業は費用対効果が非常に薄い事業だとし、現在出されている数値は交通量予測、時間削減、消費ガソリンの節約などで計算されているだけだ、と効果の根拠の薄弱さを挙げた。

一方、貨物駅については「貨物駅をどのように使おうというのか、鉄道貨物の増加の見込みがない時に広大な土地が要るのか、どういう貨物が何トン、二十年後にどうなるのか、という資料を出してもらい、その上で計画の妥当性を検証しなければならないが、行政は出さない。その点を市民は追及すべき」だと訴えた。

さらに、高架が完成するまで今の状態が続く上、三十年、四十年待っても南北交通の円滑化は実現しない、とし、「橋上駅、橋上広場を造れば解決する」との考えを示した。そして、高架事業をめぐる論議は沼津の民度を測る試金石だとし、「これを政争の具にはならない。今は本質論がないままに不毛の論議となっている。言葉でケンカしてほしい、情けない感情的な対立でなく」と冷静な論議を求める一方、「市長がなぜ『話し合いましたよ』と言わないのか」と首をかしげた。また、「次の選挙がどうなるのか明確にならないままにリコールしても仕方がない。リコール署名が(住民投票署名より)減れば運動の意味がない。市長を徹底的に質問攻めにすればいい」と論議の必要性を説いた。

さらに、現在借金だらけの国が、これまでのように漫然と金を出せる訳がない、とした上で、「事業認可を急ぐごと自体、あがき。犬のケンカから子どものケンカ、さらに大人のケンカにしなければ」とした上で、「費用対効果の根拠を県に、事業認可の根拠を国土交通省にただしたらいい。また、三島市や長泉町などの周辺自治体が沼津市をどのように考えているか知る必要がある」と促した。その反面、「市民も冷静に、合理的に考え、発言し、市長と話し合って互いに考えを示すことだ。時間を惜しんではいけない」として、重ねて話し合いを求めた。

質疑応答に移ると、「風を起こすための時間が欲しい」とする男性がリコールでの署名数を心配したのに対し長谷川教授は、「戦略とか戦術もあるだろうが、ここまでやってきた努力は素晴らしい』二、三カ月はどうということはない。推進側としては事業認可を受けなければ不安でならないはずだ」とリコールの再考を促した。

これに対し、予定通りの署名開始を求める男性は「感情的にやってきたつもりはない。市長や議会は問答無用で、聞く耳を持っていない。これからも話し合いを求めても無理」だと断じた。

長谷川教授は、リコールだけでなく、対抗手段として計画決定の取り消しを求める訴訟もあることを示し、「(住民投票の)五万五千七百五十八が一つでも減れば、当局にしてみれば『してやったり』となる。署名を増やすためには市民の理解が必要」だと主張。また、広報沼津の高架事業に関する一連の記載は当局の焦りの表れだとし、「費用対効果の二・七の根拠や財政状況を出せ、と求めればいい、困るのは市当局。高架は県事業なのに、なぜ県を責めないのか。知事も他人事のような話をしている」と批判した。

質問者が「これ以上やっても仕方がない。市長には辞めてもらうしかない」としたのに対し、長谷川教授は「やっても仕方がない、との判断は市民の判断か」とし、「署名数を減らしたんでは何もならない。JR、市内の有力者にも考えを求めたらいい。二十一方市民、市長だけの問題ではない」と説いた。

また、「(市税を事業に使うのではなく)市民債を出して推進したらどうか、という提案もできるのでは。事業費の三分の一は市民が負担するが、(国と県が負担する)残りの三分の二は出るかどうか分からない。市民にそのあたりを知ってもらい署名を増やす方策を考えるべきだ」と助言した。

住民投票署名活動に加わったという男性は、「高架は絶対反対だが、その他の政策は反対ではないので市長のリコールはできない。署名が集まる可能性がない中では、リコールはやるべきでない」と慎重な対応を求めた。

続いて加藤代表があいさつ。市民の声を聞かない市長と市民を愚弄した市議の発言を取り上げ、市民と、市長・議会の考えが違った時、住民投票・リコールは住民に与えられた権利だと主張。

また、沼津駅周辺総合整備事業を推進しても市財政は健全だとしている市当局に対し、監査委員の十六年度決算報告には「市の財政は総じて厳しい状況にある」となっていることを示し、当局は情報操作していると批判。「市長が会合の席などで新幹線沼津駅、キリンビール、がんセンターは実現寸前、市民の反対でだめになり、沼津市の衰退につながったと発言しているが、今回の議会では担当部長が『そのような事実(反対運動)はなかった』と謝罪した」と指摘。

さらに、駅周辺総合整備事業の影響で、県道富士沼津線(通称・根方バイパス)の建設、原地区の治水対策としての放水路建設などが、いつまでたっても進んでいないことを挙げる一方、「市立小中学校の耐震補強に百二十億円が必要というが、どこに予算があるのか」と疑問を投げ掛けた。

最後に、「時間を掛けて市民に意識変革を求められればいいが、その間に市はどんな手を使ってでも土地買収を進める。私達の声聞かない市長は辞めさせるしかない」と訴えた。

この後、原貨物ヤードに土地を売らない地権者の会の殿岡利治代表は、「目的は一つ。土地を市に売らない五十二人が決意書を交わしている。売らないことで鉄道高架問題を解決したい」と決意を表明。

主催者の一人は「市民にとっては初めてのリコールで腰が引けるかもしれないが、腰を据えてやりましょう。正しいものであれば実現できる、との信念を持ってやればできる」と予定通りの署名活動実施を呼び掛けた。