

養老鉄道は大垣市・沿線住民に欠かせない足 小川市長の存続向けのリーダーシップを求める

6月議会一般質問は、6月8日行われました。先週号でお知らせした通り、中田としやは奨学金問題、笹田トヨ子は、養老鉄道問題と市民病院の院外処方切替えについてとりあげました。今週号は笹田トヨ子が3回にわたり登壇して、熱く訴えた「養老鉄道存続問題」を報告いたします。 大垣市議会議員 笹田トヨ子 中田としや

養老鉄道、 定期利用者が年間480万人

「養老鉄道養老線のあり方に関する調査」報告書の結論は、「定期利用者が480万人を占め、朝夕の通勤・通学時間帯に利用が集中し、典型的な鉄道向きの大量輸送型の路線である。バス転換による総投資額は、鉄道を維持した場合を下回るには15年以上を要する。今後10年間以上は鉄道を存続させることが好ましい。」というものでした。

この報告書からも明らかのように、廃線となると年間600万人以上の人々の足を奪うこととなります。朝夕の通勤・通学の時間帯は養老線の込み具合は満員で、車両を増やして欲しいという要求が出ているくらいです。また女子高校生の中には痴漢の被害にあう生徒もいて、「女性専用の車両を設けてほしい」といった声もあるほどです。

市民生活に欠かせない足

ある大垣市民で養老鉄道を利用されている方の話では、家族が養老町の厚生連の病。院に入院されていて、毎日、養老鉄道で病院まで通っています。運転免許証がないの

で自転車と鉄道を利用しての通院ですが、養老鉄道は自転車も乗せることが出来るので、助かっているということでした。乗降客が少ない昼間の時間帯は自転車も一緒にのせて利用しています。養老線が廃線になったら大変困るということです。

大垣市の中心市街地活性化 に欠かせないインフラ

3月議会の経済委員会では養老鉄道の問題は大垣市の中心市街地活性化にとって大きな影響を与えるということで、経済委員会でも位置づけるよう意見が出されました。私も全くそのとおりの思います。

養老鉄道は西濃地域のインフラです。これをなくすことは地域経済に大きな影響を与えるとともに、住民の足を奪うことで、地域住民の生活や教育・福祉などに大きなダメージを与えることとなります。公共の福祉をいかに増進させていくか、この観点から養老鉄道の存続問題考えていくことが大切です。

私は、大垣市民や沿線住民の移動権を保障するため、この養老線を存続させる立場で行政は率先して県や国に働きかけて頂くことを求め、次の3点について提言し見解を求めます。

日本共産党・ 笹田トヨ子3つの提言

1. この報告書は養老線を存続させるための現実的な経営改善の提案として出されていると思います。しかし、鉄道のあり方は沿線の公共交通やまちづくりと一体で政策を作る必要があります。コミュニティバスなども含めた公共交通の現状と課題をについて整理する総合交通政策が必要です。

2. この「養老鉄道養老線のあり方に関する調査」報告書は住民の意向が反映されていません。まず利用者の人はもちろんですが、利用していない人も対象として、地域の人々の交通権についてきめ細かな話し合いが必要です。そして本当に養老線を存続させるためには「乗って残そう養老線」という相言葉があるように、住民参加のもとで進めないと成功しないと思います。また、マイカーを前提としたクルマ社会から脱却し公共交通の利用に切り替えていくためにも、市民の意識を変えていくためには住民参加によるきめ細かな検討が求められます。そのためには市民の力が発揮できるよう、行政は積極的に情報公開を行い、話し合う場づくりを求めます。

3. 報告書では公有民営化方式が提案され沿線自治体で施設管理機構を作って第三種鉄道事業を行うというものです。先例事例が少なく、2県3市4町にまたがっていることもあり、大変難しい課題です。しかし地方鉄道のあり方は国の総合的な交通政策や県の広域的な交通政策に位置づけられなければ成り立ちません。国の制度が不十分であるならば、地方から国の政策を変えていくことも念頭に置いて、取り組む構えが必要ではないでしょうか。沿線自治体の中心的な役割を担っている大垣市の市長として、「本気度」を示していただきたいと思います。