

新幹線・交通網対策
特別委員会中間報告(概要)

本定例会最終日に新幹線・交通網対策特別委員会の中間報告が行われました。内容は7月19日及び8月23日に開催された委員会の状況等で、概要は次のとおりです。

○姫川港の整備促進について

姫川港の24時間操業のための緩衝緑地帯の完成にあたり、市は「港湾利用者から24時間操業実施の正式な話はまだない」との説明であったが、緑地帯の樹木が若いことから、騒音測定等により緩衝機能の検証を求める意見があった。

その他、現在の整備計画が終わる28年度以降の港湾整備についても、港湾エリアの拡大と合わせ質疑が行われた。



姫川港東埠頭側に整備された緩衝緑地

○北陸新幹線駅周辺整備の推進と活用について

再構築される糸魚川駅前通りのアーケードについて、「平成21年度の時点では歩道全面にアーケードを再構築する計画であったが、現在の計画は従前の約半分の幅で、事業費は2億円前後と見込まれている。国の活向上補助金が認められれば補助率は3分の2となり、その残りを組合負担と市の支援で整備の考えである。商店街では組合費を値上げすることなく、通常の組合費の中で抛出が計画されている」との説明があった。

委員からは「アーケードありきの商店街ではなく、1つのパーツとしてのアーケードであり、新幹線開通を見据え、商店街沿線の景観づくり、全体のブランドデザインが必要ではないか」との意見が出されている。

また、新幹線駅1階の鉄道ジオラマの活用計画に関する質疑では「新幹線駅舎の下にあるという鉄道に直結した立地を活かし、いろいろな大きさの鉄道模型や子ども向けの鉄道玩具、さらにキハ52の実車展示など、展示物のスケールの違いをセールスポイントとした中で交流人口の拡大につなげていきたい」との答弁があった。

○地域高規格道路松本糸魚川連絡道路市内区間の整備区間への昇格について

高規格道路については進展がなく大きな課題となっている。新潟県は財政的な体力が追いつかないとしており、また、長野県側も、雨中地区(小谷村)ではバイパス方式で事業化になったものの、高規格道路としては、まだ起点も決まっていない状況である。今後、道路財源がトンネルや橋りょう等の老朽化対策に優先配分されていく恐れもある中、災害復旧という意味での緊急性をアピールする必要がある。新潟・長野両県はじめ、議会と行政が一体となつて関係各方面に要望活動を行うこととした。



高規格道路の整備促進をアピール(国道148号)

○北陸新幹線開業に伴う並行在来線と大系線の活性化対策について

並行在来線については、マイルール意識の向上、出資金の募集等に関する質疑があったほか、支援スキームの内容について資料提出を求めることとした。また、富山県側との相互乗り入れや特急北越の存続を含めた優等列車のあり方についてなどを協議したが、いずれも継続調査となった。

また、大系線・北陸線を守る会との懇談会を開催し、北陸本線をディーゼルカーで運行することに對する安全性の課題や、運賃の値上げ、経営安定化基金の創設、押上地内の新駅設置、新潟駅までの直行特急の存続、大系線の存続と利活用など、多岐にわたる内容について意見交換を行った。



新幹線駅や自由通路の工事が進む糸魚川駅