

永森直人 県議会通信

発行：富山県議会無所属クラブ 代表 永森 直人
〒939-0306 射水市手崎 363-1
TEL 0766-55-3533 FAX 55-3577
E-mail: nagamori-naoto@vivid.ocn.ne.jp

VOL.1 平成 23 年 6 月号
(平成 23 年 7 月発行)

ごあいさつ



皆様、いつもありがとうございます。市民の大きな負託をいただき、4月の県議選に初当選を果たすことができました。

県議会では、農林水産委員会に所属することとなりました。県民にとって、また射水市民にとって農業は、生活、文化、経済の基礎となるものですので、とにかく現場に足を運び、大いに皆様の声を県政に届けていきたいと思っております。

また、所属委員会以外の分野についても、県政の課題は山積をしております。

選挙後初めてとなる6月定例議会においては、早速、私にも一般質問の機会を与えていただき、超高齢社会への対応やその財源の問題、並行在来線の利便性の向上、エネルギー政策などについて質問をさせていただきました。

地域の様々な諸課題についても、スピード感をもって県当局に伝え、皆様方とともに暮らしやすい射水市、富山県を作り上げていきますので、引き続き、ご指導、ご支援をよろしくお願いいたします。

報告 1 東日本大震災を教訓に富山県地域防災計画は見直しへ

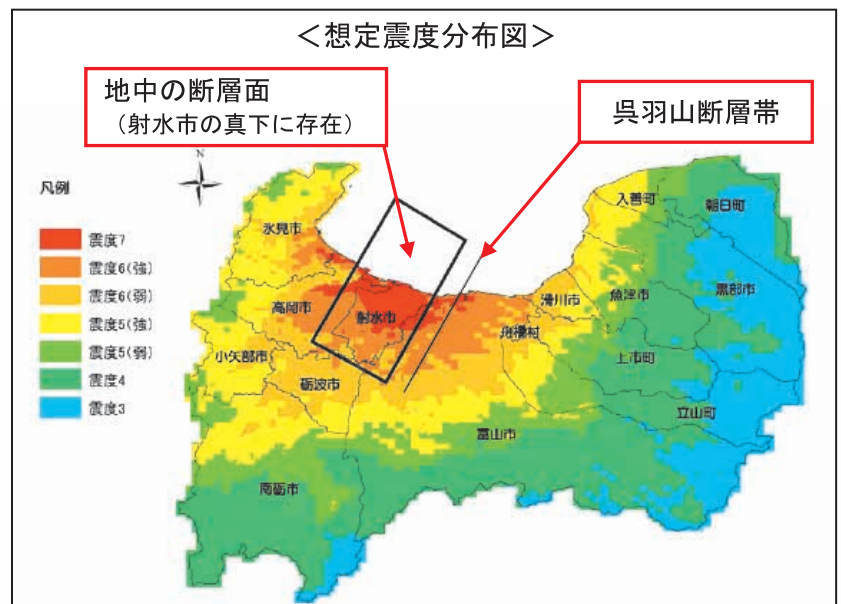
1 呉羽山断層帯被害想定調査を実施

東日本大震災を踏まえ、県が実施した調査結果が取りまとめられ、県議会に報告されました。発生確率は高くないものの、射水市を中心に、富山市、高岡市で甚大な被害が予想されます。この調査結果は、県地域防災計画に反映される予定です。

[調査結果の概要]

- ① 地震規模 **マグニチュード 7.4**
- ② 30年以内の地震発生確率 **ほぼ 0~5%**
- ③ 被害想定

	県全体	射水市
震度	震度 3~7	震度 7 (一部 6 強)
建物全壊	90,424 棟	27,419 棟
建物半壊	273,752 棟	25,948 棟
火災、延焼	3,711 棟	403 棟
死者	4,274 人	1,127 人
負傷者	20,958 人	1,299 人



2 津波被害のシミュレーション調査を実施予定

東日本大震災による津波被害を受け、県においても津波調査を実施し、津波高、浸水想定図や人的、物的被害想定算出を行うこととなりました。(8月頃までに調査が実施される予定です。)

3 主な対策

- ・ 県立学校の耐震化の前倒し (耐震化完了時期 H29年度末 ⇒ H27年度末)
- ・ 一戸建て木造住宅の耐震改修の促進 (耐震診断・改修の補助制度利用を呼びかけ)

呉羽山断層を震源とする地震では、耐震化率(現在 68%)を 85%まで高めれば、死者を半減できると予測しており、耐震診断の費用の 9 割(自己負担は 5000 円程度となります)、耐震改修は上限 60 万円の補助制度も設けています。特に、建築基準法改正で耐震基準が強化された昭和 56 年以前に建築された住宅にお住まいの方は、積極的に耐震診断補助制度をご利用いただければと思います。

報告2 並行在来線の経営に関する議論が山場を迎えています。

並行在来線とは？

JRは、平成26年度の北陸新幹線開通と同時に、新幹線と並行して走る北陸本線の区間（JR直江津駅～金沢駅）の経営から撤退し、県や市などが共同出資する会社（第3セクター）がJRに代わり鉄道を存続させることになっています。人口減少社会の中で、赤字必至の厳しい経営環境が予測されています。

1 会社形態は、富山県単独会社となる見込み

JRが経営を撤退する北陸本線の区間は、新幹線が並行して走る直江津～金沢間となっていますが、その存続会社を作るにあたり、関係する新潟県、富山県、石川県が合同で一つの会社を作るのか、各県が単独で別々に会社を作るのが争点となっていました。

富山県では、県単独会社の方が、①地元密着のダイヤ編成ができること、②普通列車の運行を主体としたコンパクトな組織・施設への見直しが可能などの理由により、単独会社での運行とする方針を固めています。

しかし、一方では、県境をまたぐ旅客の利便性確保や初乗り運賃加算の特例の検討など隣県との綿密な連携が大変重要となってきます。

2 特急列車は金沢止まりが濃厚

九州や東北など他の新幹線の先行事例では、新幹線の開業区間と並行して走る特急列車は廃止されていることから、北陸本線においても、関西（サンダーバード）・中京方面（しらさぎ）との特急列車は金沢止まりとなり、富山、高岡駅等へは乗り入れしない見通しです。県では、引き続き、JRと交渉を重ねることにしています。

3 ダイヤ編成は地元密着ダイヤを想定

特急列車がなくなり、普通列車が中心のダイヤ編成となることから、ダイヤ編成の自由度は格段に高まります。

通勤、通学の実態に即して、利便性の向上を図り、特に朝、夕の運行ダイヤについては、充実したものとなるよう検討を進めています。

4 新駅設置は、地元自治体の盛り上がり不可欠

新駅設置については、利用客の需要見込みとともに、駅を中心としてどのような街づくりを行うかが一つのポイントとなります。

県では、今年度、新駅設置可能性調査を実施することとしておりますが、県内区間の中でも駅間距離の長い小杉駅～呉羽駅間は新駅設置の有力な候補地となっています。

射水市内に新駅を誘致する際には、まちづくりの観点からの研究と新駅設置に向けた住民の盛り上がりが大変重要となります。

5 今後のスケジュール

平成23年度 経営計画概要の策定

（運行体制や組織の具体化、新駅設置可能性調査）

平成24年度 存続会社となる第3セクター会社を設立

平成25年度 運行ダイヤや運賃水準の決定

平成26年度 開業準備、試験走行、開業

私の視点

私は、現在の並行在来線の議論について、次のように考えています。

- ① 市民に対する情報提供が圧倒的に少なく、また、市民の意見を吸い上げる努力が足りない。
- ② 経営的視点のみが重視され、今後の高齢化社会を見据えた公共交通の在り方やまちづくりの未来像という広い視点からの議論に欠けている。
- ③ 新駅設置やパターンダイヤ化の導入など新たな需要を掘り起こすマーケティングの発想がない。

並行在来線については、今年度中に「経営計画概要」を定めることにしており、まさに今年が勝負の年です。「JRから経営分離されて良かった」と言ってもらえる鉄道となるよう粘り強く訴えていきたいと思っております。



皆さんからのご意見、アイデア、ご要望をお待ちしています。

永森直人事務所

住所：〒939-0306 射水市手崎363-1
電話：0766-55-3533 FAX：0766-55-3577
E-mail：nagamori-naoto@vivid.ocn.ne.jp