

## まっすぐ誠実に粘り強く

E-mail : yamatake@yamamoto-takeshi.net  
TEL : 090-9766-7645

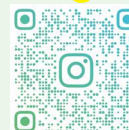
WEB・ブログ



facebook



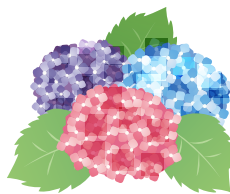
Instagram



twitter



市民クラブの山本たけしです。  
梅雨の季節となりましたが、皆様いかがお過ごしでしょうか。  
さて、4月30日からは議員2期目の任期に入り、有権者の皆様にお約束した公約を一つずつ前に進めるべく、活動を継続するところです。  
また、5月8日には新型コロナウイルスの感染症法上の取り扱いが2類から5類に移行となりました。感染リスクは変わらないものの、3年以上に亘って私たちの生活や経済活動に大きな影響を与えてきた状況からは改善方向に進む段階にあり、この間感染対策などにご協力いただいた市民の皆様には感謝申し上げる次第です。  
今回のニュースは、3月定例会の内容を中心に、活動の内容をご報告いたしますのでご覧ください。



今定例会の一般質問では、いよいよ北陸新幹線敦賀開業へのカウントダウンが始まる段階において、現時点における各施策の進捗や課題を関係者で共有のうえ、開業までに実施すべき取組の総仕上げ、市全体の機運を高めていくことが何より肝要と考えることから、「北陸新幹線敦賀開業に向けた進捗確認と機運醸成について」をテーマに意見提起しました。

### 提言 1 140年の歴史に思い馳せ「鉄道のまち敦賀」を誇りに!

いよいよ1年を切った北陸新幹線敦賀開業。この開業を「100年に一度のチャンス」とよく言いますが、思えば、**敦賀と鉄道の歴史は今から154年前、明治維新から間もない明治2(1869)年、時の明治政府が決定した鉄道敷設計画に「琵琶湖辺ヨリ“敦賀”二達シ」と位置付けられたところから始まります。**

その後、明治17(1884)年には、金ヶ崎-長浜間全線開業となる訳ですが、この歴史的な年から数え、来年はちょうど140年を迎えます。

また、開業時には氣比神宮前にあった敦賀駅ですが、明治43年に現在の場所に移転新築され、先の戦災により焼失するまで「北陸線最大の駅舎」として威容を誇ったと記録にあります。

それから113年の時を経て、今度は全国の整備新幹線の中で最大級となる駅舎がここ敦賀に完成することを感慨深く、そして誇りに思う次第です。

私は、新幹線のある新たな時代を市民の皆さんと創造していくにあたり、この機会にこそ、「鉄道のまち敦賀」と言われる由縁や歴史に思いを馳せ、その価値を共有することによって、一層その機運は醸成されるものと考え次第です。



明治43年6月 氣比神宮前から現在地に移転新築された敦賀駅 (「写真集 国鉄・敦賀 JR 旅立ちまでの105年」より引用)

### 提言 2 新幹線工事は順調! 期待高まる試験走行はいつから?

質問ではまず、敦賀駅工区及び車両基地など、鉄道・運輸機構が進める新幹線工事の進捗状況を確認したところ、市からは、「敦賀駅舎工区、車両基地工区いずれも予定どおりの工程で進捗している」との答弁がありました。

なお、試験走行の開始時期については、「おおむね様々な検査などが終了し、試験走行の約1ヶ月前に公表をされているというのが前例であり、然るべき時期が来たら公表される」とありました。

※ 令和5年4月24日開催の「第10回金沢・敦賀工程・事業費管理連絡会」に示された工程では、**年内に実車を使用した総合検査等、12月頃には国土交通省の完成検査を終え、年明けからはJR西日本が訓練運転に入る予定とのこと。**



空に浮かぶ新幹線敦賀駅 (2023年5月 やまたけ撮影)



提言  
3

多岐に亘る開業関連事業に対しては、各部署間の「横串」を通した行政運営を!

新幹線開業に向けた施策に関しては、官民連携組織である「新幹線敦賀開業まちづくり推進会議」が進捗を管理する「敦賀市行動計画」により進められているところ。

私は、計画のPDCA (Plan Do Check Action) を回す中で、開業に向けた市としての課題認識とは何かを伺ったところ、「民間主体によるにぎわいが生まれてきているが、開業をきっかけに市民総参加でまちのにぎわいを創出していくような、さらなる人材の育成や環境整備を目指した取組を増やしていく必要がある」との答弁がありました。

なお、今年度当初予算では、新幹線関連で41事業、約14億2500万円を計上しており、こうした多岐に亘る事業を確実に進めるため、市が、いわゆる各部署間の「横串」を通し、職場実態を把握のうえ、適切に対応されるよう求めました。

行政とて限られるのは、人的資源と時間であり、無駄を排除し、効果的且つ効率的に対応いただくことをお願いした次第です。

一般質問の詳細は

「敦賀市議会インターネット中継」よりご覧ください!

<https://tsuruga-city.stream.jfit.co.jp>



提言  
4

新幹線開業は地元の人たちが幸せになることを突き詰めて考えるチャンス!

開業以降も「新幹線のあるまち」として発展するためには、新幹線を地域の「自分ごと」として捉えていただける方が増えていくことが重要であり、中心市街地のみならず市内全域に、特定の層だけではなくあらゆる世代に、新幹線の効果を感じてもらえるような取組が必要と考えます(私案は別途提案していきます)。

そうした考えのもと、新幹線開業が「100年に一度のまちづくりのチャンス」と言われる意味はつまり、青森大学の櫛引素夫先生が述べているよう、**新幹線をどう最大限活かしていくか、地域を見詰める指標を皆でつくり直し、悩みながらでも一緒に未来を探す。**新幹線開業は、**地元の人たちが幸せになるとはどういうことかを突き詰めて考えるチャンスだ**ということを行政、市民の皆さんと共有し、今後も進んでいければと存じます。



活動スナップ



1月13日

東洋紡労組敦賀支部「二十歳のつどい」にて、政治に関する講師を務めました



5月20日

敦賀港桜岸壁に入港した海上自衛隊ミサイル艇「いそかぜ」を公開見学



自身の考えや思いを熱伝導! 朝は毎週月曜日、夕方は不定期ですが街頭演説を続けています。

電気料金値上げの「要因」はどこにあるのか

北陸電力など電力7社が、6月1日より電気料金(規制料金)値上げをすることに対し、その要因は主に「ウクライナ侵略を起因とした燃料費高騰」と報じられている感がありますが、それは表層的なものでしかないとは私は認識するところ。

即ち、値上げの主要因となった、海外に燃料を依存する火力発電の比率を高めなければならなくなったのは、純国産エネルギーである原子力発電の割合が依然低い状況にあることに加え、原子力なきまま進めた急激な再生可能エネルギーの普及拡大によって、※代替する火力の役割や必要性が増したことに原因があると考えます。

また、東日本大震災以降に進めた電力システム改革や電力全面自由化は聞こえこそ良いものの、結果として電力

需給ひっ迫と電気料金高騰を招いており、国民生活と経済活動に大きな負担を生じさせている状況にあります。

つまり、**こうして国が採ってきたエネルギー政策や、整備してきた制度自体に根本的な問題がある**と思う次第であり、**そのような中で政府は問題に目を背けるのではなく、わが国の低廉で安定した電力供給の根幹に関わる政策・制度を今一度検証し、国益に資さない点があるのであれば改善すべきと、強く望む**ところであります。

※ 日照や風のある時しか発電しない再エネには必ず代替電源(今は火力が担っている)が必要であることから、再エネ比率を高めれば高めるほど代替電源としての燃料負担が増える。なお、ベース電源として原子力の比率が高まれば、その燃料コストは下げることができる。

ちょっと、ひとこと。

