



新潟駅の第1期高架化が終了し4月15日から高架化した在来線ホームの利用が始まりました。

5月19日に実態調査を実施しました。高架ホームは、2番線から5番線で、地上ホーム1番線から4番線が高架上へ移設されました。

その後は、高架1番線建設する工事と地上に残る8番線、9番線ホームの撤去工事などが進められます。

2021年には全面的な高架開業を迎える予定です。



NO. 945
 発行
 2018年
 5月29日
 国鉄労働組合
 新潟地方本部
 発行責任者
 加藤 秀夫
 編集責任者
 教 宣 部

ホームがせまい

新潟駅高架化調査実施

2番線ホームがせまい

一枚目の写真は2番線ホームです。すごく狭いです。



2枚目の写真は2番線ホームへ通じる階段です。狭いです。特にホームはすごく狭く感じ、朝のラッシュ時間帯は大変な混雑が予想されます。

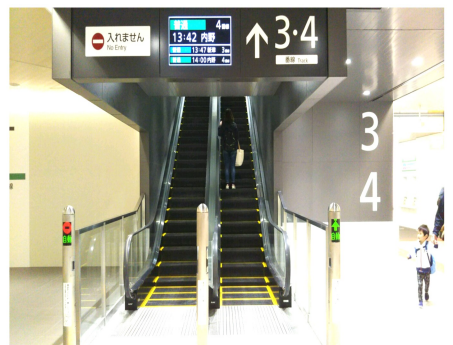
非常に危険だと感じました。



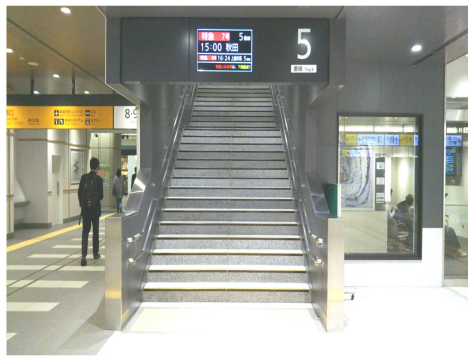
エルダー組合員 対象者会議の開催

6月9日(土) 地本事務所

- 10時20分から地本事務所で開催されます。
- 終了後は懇親会を予定しています。



3枚目は3番線、4番線ホームへのエスカレーターです。



5番線ホームへの階段ですが写真でもわかるとおり、この階段も狭いです。5番線は特急「いなほ」の着発線ホームです。

土日・祭日など利用客を考えると非常に混雑するのではないかと考えます。



これは、高架ホームから地上在来線ホームへつながる連絡通路です。

突き当たって左が8番線、9番線ホームとして万代口につながります。右が南口につながります。



これは新幹線ホームへつながるラッチです。ちょうど5番線ホームから降りてくると、この新幹線ホームにつながるラッチがあります。便利だと感じたのはこれだけでした。

北海道の鉄道の再生を考える②

JR北海道は「上」の鉄道運行をJRが行い、「下」(線路とその保全)については、沿線自治体による負担を要求しています。「下」を負担できない自治体は「廃線」または「バス転換」を押しつけ

られようとしています。しかし、バス転換の補助金ははずつと保証されるわけではなく、将来的には自治体負担となり、バスの本数が減らされたり、値上げされたりします。

約半数が維持困難



図 赤線 単独では維持困難な路線
青線 単独維持可能路線

30年前に国鉄が分割・民営化されたとき、政府は「経営安定基金」を積み立て、その運用益で経営の赤字を補填し、JRを維持するシステムを作りました。

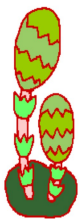


経営危機の原因

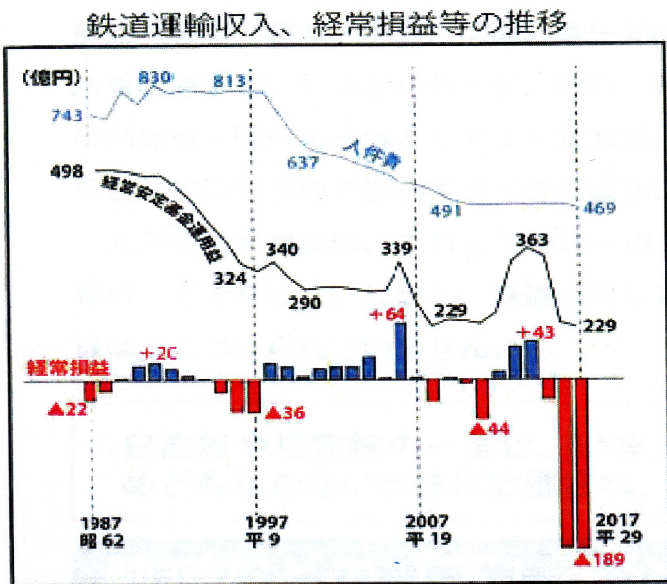
しかし、金利の低下による運用益の目減り分は、この30年間で約4千6百億円となりました。これがJR北海道を経営危機におとし入れた最大の原因です。

また、政府はJR貨物による鉄道使用料100億円(年)を負担しないで、30年間で3000億円をJR北海道に負担させました。助成金などを差し引いても、合計約6700億円の未払いがJR北海道の経営危機を招いたのでした。

JR北海道は赤字解消のため、社員13000人を7100人に削減し、さらにレールの修繕費や安全投資も削減しました。



鉄道運輸収入、鉄道損益等の推移



JR北海道資料より抜粋

その結果、事故や不祥事が頻発し政府から改善命令を受けました。しかし、公共交通としての鉄道は政府が「下」を負担するなどの責任を放棄してしまいました。

(北海道の鉄道の再生と地域の発展をめざす全道連絡会 から記載)



今号は、新潟駅の調査を記載しました。話には聞いていましたが、実際自分の目で確認し、厳しい状況がわかりました。2番線ホームは想像以上に狭く朝のラッシュ時間帯は大変な状況が発生していると思います。高架化は何かプラスになったのでしょうか？新幹線ホームから在来線への移動は便利になりましたが、それだけです。問題点が多いです。

編集後記

