



北信越5県学習交流会を開催

11月10・11日 北陸新幹線並行在来線5県学習交流会（約60人、長野・新潟・石川から）連絡会ニュースをご覧ください。

「会」の活動が目立っています

11月に青森県の地方紙「東奥日報」が取材に。12月は、しんぶん「赤旗」日曜版が取材にきました。また、富山市内のある小学校で、私たちの富山港線の活動が授業で紹介されました。

質問7. 貨物鉄道輸送は、物流のうえで国家的な課題と考えます。北陸新幹線・並行在来線の経営分離の中で貨物鉄道の全国ネ

質問6. 「JR各社は非常に利益が出ており、国の施策として配慮する必要がある。赤字のところは地方自治体に押しつけていい」という発想は問題視されている。これは、今年10月27日付「富山新聞」が報道（同様の内容を各紙も報道）した自民党・整備新幹線等鉄道調査会長・久間章生氏の発言です。多くの住民は、この発言を歓迎していません。運輸局は、この発言をどう受け止めますか。

質問5. 運輸局は、並行在来線の経営分離と信越本線・北陸本線の経営分離区間の並行在来線についてJR東日本、同西日本、JR貨物と話し合ったことはありますか。どんなことを話し合ってきましたか。今後、並行在来線問題について、どのような話し合いをおこなうことになっていますか。

質問4. 関係県が経営分離された在来線の経営の見通しがたらず、一部バス路線化などを選択した場合、運輸局としてはどのように対応する考えですか。

質問3. そのうえにたって、並行在来線問題で、運輸局としては何をしようとしているのか、何ができると考えているのか、明らかにしてください。

質問2. 北陸新幹線・並行在来線に対する運輸局の基本的なスタンス、考え方を明らかにしてください。

質問1. これまでJR経営から切り離された第3セクター鉄道会社では多くのところが苦闘をつづけています。北陸新幹線の並行在来線でも同様なことが起こりうると思われると思いますが、JR経営から切り離された第3セクター鉄道会社の経営をどのようにみていますか。

北陸信越局と懇談

十二月七日、五県連絡会が北陸信越局に提出した質問の全文を紹介します

ットワークはどのように維持していく考えですか。貨物鉄道輸送の維持のための国の役割をどのように考えていますか。

質問8. 国土の形成、モーダルシフトなどの政策的視点から、旧運輸省・国土交通省は、「運政審答申」や「鉄道再生のシナリオ」など幾つもの建設的な提言などを出されています。これらの鉄道維持・活性化策の諸政策・提案などと、JR経営から分離する並行在来線の維持・存続との関係を運輸局はどのように考えていますか。

質問9. 並行在来線に対する国の支援・補助制度などは、第3セクター鉄道の経営実態にあったものとはなっていません。経営分離に伴うJR資産の無償譲渡や貨物鉄道の線路使用料を国が引き上げることなど財政措置を含めて、国が抜本的な対策をとることが急務だと思えますがどう考えますか。

質問10. 全国鉄道ネットワークの維持は、国民の交通権を保障し、地域と国土の発展の土台です。JR東日本、同西日本は増収、増益をつづけています。経営に展望を切り開くことができない並行在来線問題はJR東日本、同西日本の社会的責任と国土交通省の国家的責任が問われていると思えますがどのように考えますか。

質問11. 運輸局は、管内の4県にまたがる運営会社の設立の検討や資産譲渡などについて「仲介役」を果たす考えはありませんか。できないとすればその根拠はどこにありますか。ご説明ください。

◆奥山広鉄道部長らは、並行在来線の経営は「厳しい」との認識を示したものの各県が責任をもって並行在来線は存続すべきとしました。また、「国としては並行在来線を残すとは言っていない」とし、政府与党合意の「スキームが変わらなければ」運輸局としてなにもしないという態度でした。