

県境分離問題について—新潟県からの報告

暮らしと地域を支える鉄道の充実をめざす
新潟県連絡会 佐藤 一弥

I. 新潟県における並行在来線問題の現局面

1. 新潟県における並行在来線

新潟県で北陸新幹線の金沢開業（2014年度末）と同時にJR経営から分離される区間

《 信越本線 》

単線 直江津～長野県境 38.1km JR東日本
輸送密度 2001年度 3,848人/日
⇒ 開業30年後 予測 2,098人/日

《 北陸本線 》

複線 直江津～富山県境 60.6km JR西日本
輸送密度 2001年度 1,547人/日
⇒ 開業30年後 予測 873人/日

2. 07. 1. 22 並行在来線あり方懇談会報告（座長・慶応大 田中 辰雄氏）

《 信越本線 》 直江津～長野県境

輸送密度は、北陸本線の2.5倍だが、先行する長野、岩手などの並在線と比べて決して多くない。01年で定期外利用が6割で観光やビジネスでの不定期需要、直江津・長野以遠へ抜ける通過需要が多い。優等列車、寝台特急は運行されていない。貨物列車は一日数本。新幹線が開通してもこの収入構造は変わらない。

イベントと誘客が必要。

《 北陸本線 》 直江津～富山県境

普通列車の輸送密度は信越本線の2/5。先行する他県の並在線と比べても最も経営環境がきびしい路線の一つ。6割が通勤通学利用で地元的生活交通による需要が高い。貨物列車や優等列車の運行割合が高い。北陸新幹線金沢開業後も①運賃収入4割②JR貨物の線路使用料4割③寝台特急収入1割と考えられる。誘客とともに線路使用料の維持・拡大、寝台特急収入維持が大切。

〔 収支見通し 〕

	信越本線		北陸本線	
	収入	支出	収入	支出
投資	98.3億円	98.3億円	154.8億円	154.8億円
	公共負担	JR資産等購入	公共負担	JR資産等購入
開業後収支 (30年間)	272.5億円	322.9億円	360.1億円	443.0億円
	運賃6割アップ	類似3セクなみ 人件費	運賃6割アップ	類似3セクなみ 人件費
公共負担	50.4億円		82.9億円	
公共負担合計	386億円	県民1世帯当たり	47,100円	
		沿線3市1世帯当たり	391,900円	

2. 最近の新潟県知事、新潟県当局の動き

(1) 新潟県のスケジュール

08年度 需要予測調査 経営計画基本調査

09年度 経営計画基本調査 経営委員会 地域活性化・交流委員会

6～7月に開業準備協議会総会 経営基本調査の中間報告を予定

⇒ 私たちは、この総会と報告を踏まえてこれからの運動を検討することになっている

10年度 利用促進計画 経営計画 11年度～ 設立準備、設立へ

(2) 新潟県知事の最近の言動

(a) 09. 2 建設負担金追加42億円支払を保留 ⇒ 5/29一転支払いへ

(b) 09. 3 県内駅への全列車停車を要求 ⇒ ハードル高い(担当課)

(c) 09. 3 新幹線貸付料の地方還元を要求 ⇒ ハードル高い(担当課)

(d) 政府・与党合意直し ⇒ 「愚の骨頂」知事

「JRでなく国に求めている」担当課

新自由主義者の新潟県知事は“JR擁護”に徹している。そして、2014年が近づくとつれて「関係県との共同」から離れ、「負担金追加支払い留保!」「全列車停車!」「貸付料還元!」などのパフォーマンスを繰り返している。 新潟日報は6/2～3付でつぎのように報じた。(別紙)

—— 泉田知事が、国直轄事業負担金への反対で名をあげた橋下大阪府知事のように、新幹線負担金問題をつうじてアピール(をはじめた)

—— 沿線各県の関係者に「新潟はスタンドプレーが過ぎる!」の不満が渦巻いた。(促進大会)

—— 県幹部の声「あの突っ張りはんなんだったのか」「全国放送で6月初旬のオンエアが決まった。これで“闘う知事”のイメージづくりは一段落ということではないか」「全国区になりたい知事の野心がある。民主政権を見越し、政府批判でアピールしているつもりでは(ないか)」

知事のこうした態度によって新潟県は、沿線各県から大きくうきあがっている。また、県内では「ぶざまの極み」(投書)など大きな問題になっている。

II. 県境分離について

1. 沿線自治体と住民の受け止め方

(1) 沿線自治体(糸魚川市)

(a) 隣接県との新潟のつながり

—— 98年10月現在 直江津～長野間(「妙高」運行区間)の沿線市の人口より、糸魚川～金沢間(「北越」運行区間)の沿線市の人口が2倍以上。特急「北越」利用者は、北陸方面8割、信越方面2割。

—— 企業の各県への支店配置状況からみると新潟県は長野県との経済交流が盛んであり、石川県、富山県は新潟県との経済的つながりが強い。

本社所在県別支店配置状況

県	新潟県	富山県	石川県	長野県
事業所数	10,793	4,540	4,042	8,727
新潟支店		93	81	214
富山支店	198		513	68
石川支店	132	654		46
長野支店	242	26	21	

(b) 北陸本線の駅別乗車人員

年	89年	99年	03年	08年	08/89
市振	89	89	71	53	59.5
親不知	157	128	53	39	24.8
青海	557	306	242	209	37.5
糸魚川	2325	1510	1281	1092	47.0
梶屋敷	213	116	138	107	50.2
浦本	119	32	23	15	12.6
能生	877	567	480	428	48.8
筒石	117	79	76	59	50.4

08年 市振～谷浜 乗降者数 2209人 うち普通757人 定期1452人

(c) 並行在来線が残されたとしてもどういう問題が起こってくるか

- ① 新潟方面の利便性 —— 直江津駅での乗換え必要 本数の減少
- ② 富山県方面への通勤・通学列車 —— 県間の扱いは不透明
- ③ デッドゾーンへの対応 —— 交直両用車両が必要
- ④ 乗客の減少 —— 運賃の値上げの危険

(2) 沿線住民の受け止め方

県や自治体からの情報も少なく、県域3セク会社が当初から自明のこととされ、目的意識的な県境分離の提起もない。その是非は、ほとんど意識されていない。

一般的に（県境分離して）「新潟県としての3セク鉄道会社」がつくられると受けとめている人が多い。

2. 新潟県の考え方（09.6.12 県交通政策課レクチャー）

(1) 新会社の構想と県境分離

- ① （新潟県は）住民参加型の3セクを考えている。信越、北陸で分けることはせず、県内1会社が効率的。
- ② 県境分離をどうするかは、長野、富山、石川とも公表していない。
- ③ 今後経営計画をつくっていくなかで、必要があれば関係県で協議していく問題だ。
- ④ いま旅客流動調査を取り纏めている。6～7月に開業準備協議会総会を開き、調査結果を報告したい。
- ⑤ これから有識者で経営委員会をつくる。経営自体がこれからの検討になる。他県も来年度からようやく経営計画の検討に入る段階だ。

(2) 県境分離した場合の安全や運行、運賃体系

- ① 安全は最優先されるべきこと。運行では、相互直通運転や県境での接続をよくするなど関係県で協議することになるだろう。
- ② JRからの技術的、人的支援も必要になるかもしれない。

(3) 3セクの経営問題について

新潟県は県域を想定して、つぎのことが実現すれば3セクの経営基盤はつくられると考えている。

- ① 初期投資への起債充当
- ② 線路使用料・調整金制度の充実
- ③ 新幹線貸付料 地方の建設費1/3負担に見合う1/3を戻すシステムをつくる

Ⅲ. 全体として

新潟県は、はじめから県域を想定して「住民参加型」の3セク鉄道会社の立ち上げをすすめている。知事は無責任なパフォーマンスを繰り返している。

県当局には、「各県共同運行」や「各県にまたがる『一体経営』」の思想やその重要性の理解ははまだ持ち合わせていないと断ぜざるをえない。

沿線地域、自治体・住民は、隣接県との強い結びつき、深い相互関係にあるが、こうした県の姿勢もあって「県境分離」の問題点を自覚できる状況にはまだなっていない。

私たち運動の側が、急いで運動を強化することが求められている。

以 上

北陸新幹線

負担金問題の波紋

「新潟は、他県の迷惑」「新潟の負担をめぐり、語る。を考えているのか」「他 不埋蔵」を代弁して 県も新潟を認めてほしい いたからだと民主主義の 田町・衆議議員会館。町 北陸新幹線は東京と直 村信孝前市長官は、北 結するメリットがある 陸新幹線の建設促進の陳 情に訪れた北信越5県 幹線が走る。北陸新幹 線の知事らの前庭を築 ・上越駅 (仮称)と した。部屋には北陸3県 東京の時短 効果は7分。開業後は JRから経営分離され る並行在来線の維持問 題や、上越新幹線の口 と繰り広げてきた攻防 だ。本県は何を待てる 2014年問題が横 を失ったのか。

損得

「新潟は、他県の迷惑」「新潟の負担をめぐり、語る。を考えているのか」「他 不埋蔵」を代弁して 県も新潟を認めてほしい いたからだと民主主義の 田町・衆議議員会館。町 北陸新幹線は東京と直 村信孝前市長官は、北 結するメリットがある 陸新幹線の建設促進の陳 情に訪れた北信越5県 幹線が走る。北陸新幹 線の知事らの前庭を築 ・上越駅 (仮称)と した。部屋には北陸3県 東京の時短 効果は7分。開業後は JRから経営分離され る並行在来線の維持問 題や、上越新幹線の口 と繰り広げてきた攻防 だ。本県は何を待てる 2014年問題が横 を失ったのか。

国・沿線と本県に深い溝

知事対決姿勢アピール

「新潟は、他県の迷惑」「新潟の負担をめぐり、語る。を考えているのか」「他 不埋蔵」を代弁して 県も新潟を認めてほしい いたからだと民主主義の 田町・衆議議員会館。町 北陸新幹線は東京と直 村信孝前市長官は、北 結するメリットがある 陸新幹線の建設促進の陳 情に訪れた北信越5県 幹線が走る。北陸新幹 線の知事らの前庭を築 ・上越駅 (仮称)と した。部屋には北陸3県 東京の時短 効果は7分。開業後は JRから経営分離され る並行在来線の維持問 題や、上越新幹線の口 と繰り広げてきた攻防 だ。本県は何を待てる 2014年問題が横 を失ったのか。

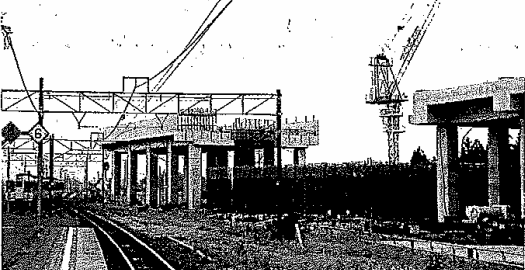
本県分45億 検討継続

国交省 改定認可の対応見定め

「新潟は、他県の迷惑」「新潟の負担をめぐり、語る。を考えているのか」「他 不埋蔵」を代弁して 県も新潟を認めてほしい いたからだと民主主義の 田町・衆議議員会館。町 北陸新幹線は東京と直 村信孝前市長官は、北 結するメリットがある 陸新幹線の建設促進の陳 情に訪れた北信越5県 幹線が走る。北陸新幹 線の知事らの前庭を築 ・上越駅 (仮称)と した。部屋には北陸3県 東京の時短 効果は7分。開業後は JRから経営分離され る並行在来線の維持問 題や、上越新幹線の口 と繰り広げてきた攻防 だ。本県は何を待てる 2014年問題が横 を失ったのか。

その1認可(土木工事)	1050億円	その2認可(土木工事)	373億円	追加負担	220億円
支払済み	838億円	留保分(当初計上)	42億円		
		64億円			

「新潟は、他県の迷惑」「新潟の負担をめぐり、語る。を考えているのか」「他 不埋蔵」を代弁して 県も新潟を認めてほしい いたからだと民主主義の 田町・衆議議員会館。町 北陸新幹線は東京と直 村信孝前市長官は、北 結するメリットがある 陸新幹線の建設促進の陳 情に訪れた北信越5県 幹線が走る。北陸新幹 線の知事らの前庭を築 ・上越駅 (仮称)と した。部屋には北陸3県 東京の時短 効果は7分。開業後は JRから経営分離され る並行在来線の維持問 題や、上越新幹線の口 と繰り広げてきた攻防 だ。本県は何を待てる 2014年問題が横 を失ったのか。



2014年開業に向け、高架橋の建設が進む北陸新幹線。 地方負担金をめぐり国と地方の議論が続いている。5月24日、上越市のJR協野田駅

「新潟は、他県の迷惑」「新潟の負担をめぐり、語る。を考えているのか」「他 不埋蔵」を代弁して 県も新潟を認めてほしい いたからだと民主主義の 田町・衆議議員会館。町 北陸新幹線は東京と直 村信孝前市長官は、北 結するメリットがある 陸新幹線の建設促進の陳 情に訪れた北信越5県 幹線が走る。北陸新幹 線の知事らの前庭を築 ・上越駅 (仮称)と した。部屋には北陸3県 東京の時短 効果は7分。開業後は JRから経営分離され る並行在来線の維持問 題や、上越新幹線の口 と繰り広げてきた攻防 だ。本県は何を待てる 2014年問題が横 を失ったのか。