

北陸新幹線の開業で 北陸本線は どうなる どうする
Part4 県境分離は なぜいけないのか

JR経営
分離後の **運営会社の経営と県境分離**

- ①鉄道システムと政策の
連係は不可欠
- ②全国鉄道ネットワーク維持
を求めて（鉄道貨物）
- ③後生に禍根を残さず、将来
も安定した経営のために



新潟県との県境・境川を通過する列車

2009.6.29
公共交通をよくする富山の会
世話人 渡辺真一

列車指令、車両基地なくては鉄道は走らない
ところが、システムの分離を強制＝県境分離

IGRいわて銀河鉄道

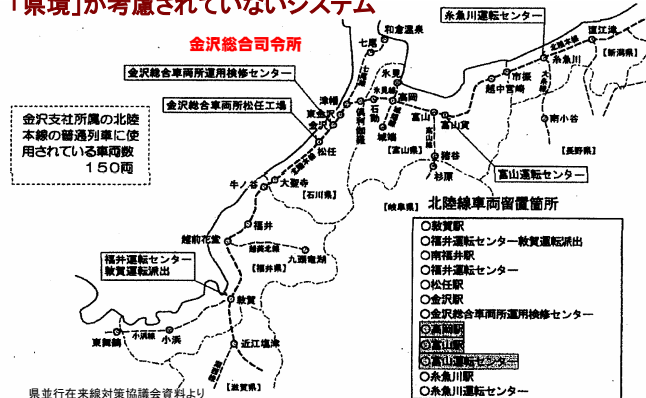
青い森鉄道

- ・ 経営分離前のJRの運行シ
ステム＝盛岡－八戸間が
一区分
- ・ JR既存の管理システムを
分離活用（分離工事のみ）
分離譲渡
- ・ JRの司令室と同室で
- ・ 概算費用は約2億円
- ・ 盛岡－一目時間 82km
- ・ 目時－八戸間25.9km
- ・ IGRへ委託。約2千万円
- ・ 青森まで延伸 121.9km
- ・ 司令所、指令システム
車両基地整備
青森変電所設備
青森駅連動設備
ワンマン化対応駅設備
など・・・約80億円

青い森鉄道線経営計画素案2007年より

①**鉄道システムと政策の連係は不可欠**

「県境」が考慮されていないシステム



分離会社の経営基盤は乗客数だが？
(運営会社)

普通列車の輸送密度・利用者数予測

(県将来需要予測より)

		2005年	2014年	2024年	2034年	14/24	14/34
輸 送 密 度	通勤定期	3,468	3,052	2,723	2,436	89.2%	79.8%
	通学定期	2,745	2,503	2,160	1,774	86.2%	70.8%
	定期外	2,488	1,558	1,014	654	65.0%	41.9%
	計	8,700	7,112	5,897	4,864	82.9%	68.3%
利用者数(人/日)		38,858	32,401	26,155	21,341	80.7%	65.8%

しなの鉄道 約7,500、青い森鉄道約1,000、IGRいわて銀河鉄道約3,400、
肥薩おれんじ鉄道約900（輸送密度05年、人/日・km）

県の収支予測＝7パターンすべてが赤字

(第三セクター鉄道)

		需要予測で推移			需要予測+改善・利用促進			
		開業年	10年目	20年目	開業年	10年目	20年目	
上下一体(負担、160億円)		-22.3	-27.1	-45.0				
上下一体(負担なし)		-12.7	-20.6	-39.4	-0.2	0.4	-12.9	
上下分離	青森方式							
	上	三セク	0	-3.5	-16.3	0.3	0.6	0.0
	下	自治体	-12.8	-17.1	-23.1	-0.8	-0.9	-13.0
	西九州方式							
上	JR	-7.1	-11.1	-19.2	0	0	-5.2	
下	自治体	-5.6	-9.5	-20.3	-0.8	-0.7	-7.6	

利用促進策により開業年度7800人/日、10年目は7200人/日(5897人/日が)
運賃・開業時1.25倍、10年目1.25倍。線路使用料引き上げ。人件費削減。
(負担なし=無償譲渡または自治体などの支援)

県境をつなげば赤字はなくなるか？

②全国鉄道ネットワークの維持を求めて

- 日本の鉄道史は、システムと政策の連係で全国ネットワークをつくる → 「私」が優先

全国ネットワークを誰が考えているか？

- 国の態度＝「貨物があるから鉄道は残るだろう」

(北陸信越運輸局2006年9月)

- 国土の均衡ある発展、環境問題など
- 日本海沿岸地域の経済的・文化的発展や対岸諸国との振興もはばむ恐れが・・・

「還日本海シーアンドレール構想」もある



石動駅

- 1908年 津幡－石動間 開業
- ★普通 石動駅通過人員2740人/日



越中宮崎駅

- 1912年 泊－青海間 開業
- ★普通 越中宮崎駅通過人員563人/日
(通過人員2006年旅客流動調査より)

住民からみれば、考えてもいないことが起きる！

1997年 信越本線
横川・軽井沢間が「切断」

- 県境分離政策が鉄道システムを分断+地域切り捨て+限らない「赤字」(負担)の押しつけに

JR西日本、JR貨物の経営方針は

- JR西日本 (中期経営計画2008-2012)
 - ローカル線の設備＝システムのダウンサイジング
 - 地域にとって最適な輸送サービスの提供(バス、DMV等への輸送モードの転換)
 - 「線区価値の向上」として京阪神など
- JR貨物 (中期計画ニューストリーム2011)
 - 業務全般にわたって運営のありかたを再検討し、「徹底したコストダウン」
 - 拠点駅中心主義(拠点間輸送)への移行－鉄道特性発揮分野(1000km)シェア拡大
 - 重量化(トップリフター、レッドサンダーなど)

- 公共交通機関としての社会的役割を果たすことが基本になっていない

鉄道貨物輸送のあり方ー物流業者の嘆き

- ・ 整備新幹線開業後、赤字がほとんどの第三セクターが、将来にわたってキチンとレールを維持してくれるのか
- ・ 整備新幹線建設がJR貨物のネック
- ・ 整備新幹線は華やかな話題となるが、環境問題を考えると、その裏で貨物ルートが不利益を被らないよう

(富士物流機カーゴニュース08.1.22)



フリー百科事典ウィキペディアより

・富山機関区に配置され、日本海縦貫線の主要機関車交直両用で、客車も牽引できる総重量1100トン

鉄道貨物を放棄すれば地域限定運行は可能

通過貨物は
県内全貨物量の5倍

年度	通過貨物
2004	2百5万5千トン
2005	2百9万トン
2006	2百13万8千トン
2006年県内全貨物発着量	439千トン

金沢ー青海間の貨物列車本数は約40本



俱利伽藍駅



市振駅

③後生に禍根を残さず、 将来も安定した経営をめざして

- ・ 2014年春、北陸新幹線開業へ、2年前に運営会社の設立(検討スケジュールより)

(1)地域経済、社会、環境など多面的に

(2)国とJRの責任

- ・ 結果を急ぐのでは、よい結論は得られない

- ・ 公的支出(国・地方)
- ・ 並行在来線にかかわる法の整備
- ・ JRの公共的役割

「創造的」「サスティナブル」をキーワードに

九州方式は新たな到達点だが・・・？

- ・ JRが運行。これまでの並行在来線と比べ画期的=根拠は「経営分離でない」
- ・ 並行在来線の定義が崩れることに
- ・ しかし、20年間
- ・ 下は長崎・佐賀県保有
- ・ ディーゼル列車が走る

世論	住民の6割が新幹線「必要ない」。反対住民「放擲の外」。佐賀県唐津市、江北町が反対
住民合意	経営分離でなく「住民合意必要ない」。佐賀・唐津市長「願ごなしの決断」。「奇策」「ウルトラC」
JR運行	20年間保障。20年後は改めて協議
下の營運	上下分離。下は自治体が14億円で買い取り。駅舎・線路など維持・管理
車両	非電化。特急もディーゼル
赤字額	年約1億7千万円。20年で34億円。「14億円は赤字補填の前倒し」(赤字の約41%を県が負担)。JRは20億負担
運行本数	特急は54本から10本に激減
新幹線	フリーゲージトレイン。50%はトンネル

つぎつぎ破られている「政府・与党申し合わせ」を富山で生かし、さらに前進へ

- ・ JR資産の譲渡価格—青い森鉄道では簿価160億円が半分の約80億円に
- ・ JR東日本が、譲渡前にレールなどの修繕費約40億円、中古車両の譲渡約30億円、人的支援30億円、観光宣伝への支援約7億円など(青森)
- ・ JR貨物の資本参加(肥薩おれんじ・青い森鉄道)
- ・ 国がJR貨物線路使用料引き上げ
- ・ JR九州が長崎ルートの実行



富山では、何も決まっていない
これからJRとの交渉がはじまる
「結果」を決めてかかる必要はない...到達点を生かし、運動で

国の責任で県境をつなぐ全国鉄道ネットワークの維持を求めて

県境分離の
第三セクター鉄道になれば

- ・ 三セクは局地輸送に
- ・ 貨物は拠点間輸送で

輸送目的、経営方針、運行形態も、まったく異なる鉄道が、同一線路を走る

「県境を結ぶ」とは

- ・ 住民の利便性向上
- ・ 鉄道貨物輸送の維持
- ・ 鉄道システムの一体化
- ・ 上下の各県共同運営
- ・ 下の各県共同運営
- ・ 運行をJR・三セク
- ・ 県間の相互乗り入れ

これらが複雑に絡み合いながら、JRがどんな係わりをするのか、国がどんな役割を果たすかが、経営の基本問題→上京団

並行在来線の経営 3つの視点

①並行在来線にも「費用便益」の考えで

費用		効果	
鉄道供給者費用	供給者への効果	地域社会への効果	利用者への効果

- ・ 鉄道存在効果(道路、まち、気象)
- ・ 生活を支える地域交通システムの基幹+鉄道貨物輸送
- ・ 労働移動、通学、環境など便益

③公的支出・支援の仕組みを国・県・JRの責任(システム+経営)並行在来線支援の法整備

総合交通特別会計、交通基本法



②「JGR病院きつぷ」のように住民と共につくる鉄道へ

ご清聴ありがとうございました



城山・宮崎城跡から越中宮崎駅を望む