

北陸本線

アンケートにご協力ください

より便利・快適・安全な鉄道へ

私たちは、北陸本線が将来にわたって安定的に運行が確保されることを望んでいます。しかし、北陸新幹線が開業すると北陸本線(金沢・直江津間)は大きく変わることになります。みなさんは、どのように考えますか。みなさんの声をお聞かせください。

ご存じですか?

2014年度末 北陸新幹線が開業すると 北陸本線はJR経営でなくなる

2014年春、北陸新幹線の開業で北陸本線はどうなるのでしょうか。

整備新幹線が開業し、信越本線(軽井沢・篠ノ井)、東北本線(盛岡・八戸)、鹿児島本線(八代・川内)がJR経営から分離され、第3セクター鉄道となっています。



●旧政権のもとで JRから分離

旧政権は、北陸新幹線開業後の並行在来線・北陸本線をJRが運行すればJRに負担がかかるとしてJR経営から分離することにしました。

●新しい政権は JRに責任?

「(JRは)経営分離後も並行在来線(北陸本線)維持のためにできる限りの協力と支援を行うことが求められる」としましたが、JR経営からの分離は認めています。

1 JR経営から分離した並行在来線は 各県が主体の第3セクター鉄道に

しなの鉄道 第3セクター鉄道となった「しなの鉄道」。しかし、篠ノ井・長野間はJR経営のまま、横川・軽井沢間はバス運行に。「JRの儲け」が判断基準です。

いわて銀河鉄道と青い森鉄道 岩手県内は第3セクター鉄道「IGRいわて銀河鉄道」に。青森県内は第3セクター鉄道「青い森鉄道」ですが、インフラは県が所有する上下分離。県境で分離する県ごとの鉄道になりました。

肥薩おれんじ鉄道 「肥薩おれんじ鉄道」は、熊本県と鹿児島県が共同して県境をつなぐ第3セクター鉄道になりましたが、ディーゼル列車になりました。

富山県はどうなる

先行事例にならって、富山県でも県が主体の第3セクター鉄道の検討がおこなわれています。

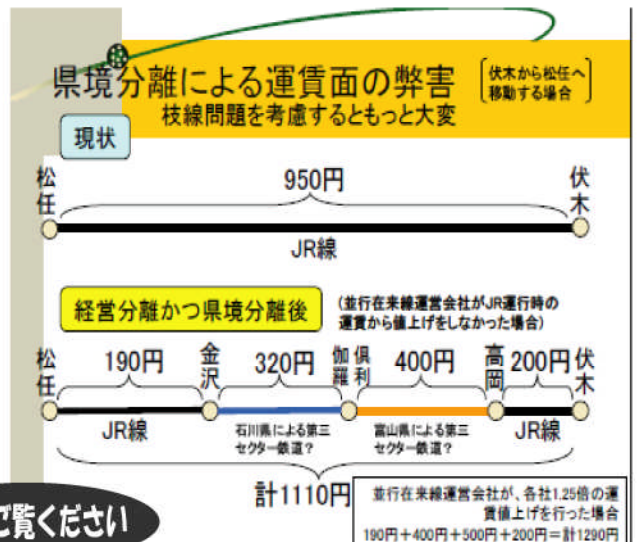
しかし、JRがどのような責任ある役割を果たすのかははっきりしておらず、今年から予定されている「経営計画」の土台は定まっていません。

2 経営が大変で どこでも運賃値上げ、さらに 県境分離でも どこでもJR運賃より高くなる

しなの鉄道	いわて銀河鉄道	肥薩おれんじ鉄道	青い森鉄道	富山県では?
はじめ据置 平均1.24倍に	平均1.58倍	平均1.3倍	平均1.49倍	平均1.25倍 10年後に さらに1.25倍

上の表のように、どこでも運賃値上げです。富山県の試算でもJR運賃の1.25倍、さらに10年後にもう一度1.25倍の値上げです。

右図のように、県別の鉄道になれば、JR運賃を据え置いたとしても乗り換えるごとに初乗り運賃がかかり値上げになります。



このピラの発行は「公共交通をよくする富山の会」です。

裏面をご覧ください