

3

特急サンダーバードが富山まで来なくなる？

北陸新幹線ができると、現在の「サンダーバード」や「はくたか」などの特急はなくなります。北陸本線を走るのは普通列車という状況になりかねません。

例えば、富山から京都や大阪へ行くには、富山駅から新幹線で金沢まで行き、金沢から特急に乗り換えます。帰りは、金沢まで特急に乗り、金沢で乗り換えることになります。

「新幹線が開業してもサンダーバードを富山まで」などの声が上がるとも当然です。

富山貨物駅（旧富山操車場）を通過する普通列車



4

鉄道貨物の動脈なのに各県ごとの別会社か？

北陸本線は、1日に約40本の貨物列車が走る日本海縦貫鉄道貨物です。地球環境問題が世界的な課題になっている時代です。県ごとの「第3セクター鉄道になってしまったら、鉄道貨物輸送はどうなるのか」と物流業者からも不安の声があがっています。

国とJRが貨物鉄道の動脈である北陸本線を、しっかり維持する役割を果たすことが、日本の経済や国土計画としても重要なことではないでしょうか。

5

どこでも、経営が大変な第3セクター鉄道 JRは、北陸本線を運行する社会的責任が？

北陸本線の特急列車の乗客が北陸新幹線に乗れば、残された鉄道の経営が大変になるのは目に見えています。肥薩おれんじ鉄道ではJR貨物が資本金をだしたり、青い森鉄道ではJR東日本が一定の出資をすることでしています。

新政権は、JRになんらかの責任を求めるところを検討していますが、JRの役割と責任を明確にすることが必要ではないでしょうか。

「提言」 より便利、より安全で快適な北陸本線へ

- ①電車を維持する。②複線電化を維持する。③列車本数を増やす。JR線や私鉄との接続を便利にする。④運賃を高くしない。初乗り割高を解消する。
- ⑤駅のバリアフリー化と利便性の向上。駅員がいる駅、車掌がいる電車を運行する。⑥所要時間を短縮する。⑦安全を確保する。事故・害に対応する国の制度・補助を確立する。⑧地元や地域の担を軽減する。⑨経営基盤が強い経営主体をつくる。⑩駅とバス、コミュニティバスなど公共交通機関と接続を便利に。



これで「便利」？

JRの駅で、例えば、盛岡から青森まで行くのに、いわて銀河鉄道と青い森鉄道の切符を買うことができません。

また、JRの電車が並行在来線の第3セクター鉄道に乗り入れている例もありません。



私たちの「提言」

JRは北陸線の運行と維持に社会的責任を！

JR西日本の「内部留保額」は、昨年3月決算で8,944億円です。

5年間で2,744億円増えました。

北陸本線の運行・維持を経営経費に組み込んでJRが運営・維持することが求められているのではないのでしょうか。

私たちの「提言」はホームページでご覧いただけます

公共交通をよくする富山の会

◆連絡先 933-0293
富山県射水市海老江練合1-2 富山高等専門学校射水キャンパス・岡本研究室内
TEL、FAX 0766(86)5293
メール thlt@infoseek.jp

◆ホームページをご覧ください
<http://www5e.biglobe.ne.jp/~thlt/>

アンケートにご協力を

アンケートにご記入にいただき、アンケート用紙を返信封筒に入れポストへ投函してください。切手は不要です。

