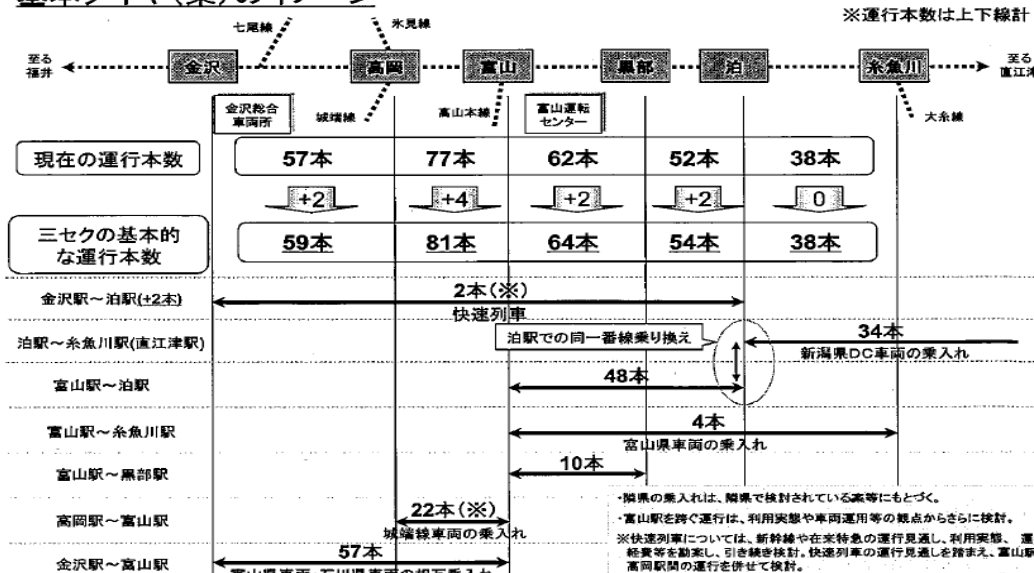


公共交通をよくする富山の会の「提言」などと、県並行在来線経営計画概要・最終案の対比一覧

(第4次提言 2011年9月、第5次提言 2012年9月、「要請」 2012年12月)

第4次「提言」(○数字)、第5次「提言」(◎印)、「要請」(◇印)	9月7日後の県・県議会の態度・動き (2011年9月～12月)	経営計画概要・最終案の内容と 考えられる問題点などについて																		
<p>I</p> <p>①JRは、ただちに金沢・直江津間に521系電車の運行を線路容量を最大限に生かした増便</p> <p>◎運行頻度は日中でも15分程度の間隔で</p> <p>◎運行区間は金沢・直江津間</p>	<p>◆「開業前に導入するようJRに働きかけている」。◆「早く導入してもらいたい」(知事)。●「来年3月のダイヤ改正時に、北陸線の県内区間に新型車両を複数台導入する方向で検討」(「北日本新聞」10月18日付、10月17日知事とJR西社長の会談)。</p> <p>◇基本ダイヤ(案)のイメージ</p> <p>■22編成の導入。 ■日中ワンマン化。</p> <p>(注)「基本ダイヤ(案)」のイメージは最終案から転載。</p>	<p>★22編成とし、521系16編成(1編成2両)を確保。★ホームの嵩上げ。★日中は新型車両1編成、ワンマン。★通勤時間帯は413系3両編成と521系の2編成併用。★パターンダイヤ。★相互乗り入れ(糸魚川・金沢)(富山・泊)</p> <p>▼基本ダイヤ、富山止まりがほとんど。▼開業前の521系の延伸?</p> <p>※運行本数は上下線計</p>  <table border="1" data-bbox="1075 558 1948 734"> <tr> <td>現在の運行本数</td> <td>57本</td> <td>77本</td> <td>62本</td> <td>52本</td> <td>38本</td> </tr> <tr> <td></td> <td>+2</td> <td>+4</td> <td>+2</td> <td>+2</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>三セクの基本的な運行本数</td> <td>59本</td> <td>81本</td> <td>64本</td> <td>54本</td> <td>38本</td> </tr> </table> <p>金沢駅～泊駅(±2本) ← 2本(※) 快速列車</p> <p>泊駅～糸魚川駅(直江津駅) ← 34本 新潟県DC車両の乗入れ</p> <p>富山駅～泊駅 ← 48本</p> <p>富山駅～糸魚川駅 ← 4本 富山県車両の乗入れ</p> <p>富山駅～黒部駅 ← 10本</p> <p>高岡駅～富山駅 ← 22本(※) 城端線車両の乗入れ</p> <p>金沢駅～富山駅 ← 57本 富山県車両・石川県車両の相互乗入れ</p> <p>・隣の乗入れは、開業で検討されている案等にもとづく。 ・富山駅を跨ぐ運行は、利用実態や車両運用等の観点からさらに検討。 ※快速列車については、新幹線や在来線の運行見直し、利用実態、運行経費等を勘案し、引き継ぎ検討。快速列車の運行見直しを踏まえ、富山駅～高岡駅間の運行を併せて検討。</p>	現在の運行本数	57本	77本	62本	52本	38本		+2	+4	+2	+2	0	三セクの基本的な運行本数	59本	81本	64本	54本	38本
現在の運行本数	57本	77本	62本	52本	38本															
	+2	+4	+2	+2	0															
三セクの基本的な運行本数	59本	81本	64本	54本	38本															
◎通勤時間帯の車両数確保。旧車両の保有。		★予備車を含め22編成。旧型車両(413系)5編成譲渡。★1編成は城端線富山駅乗り入れで確保。																		
②要望汲み上げる「県民アンケート」	※市町村・経済団体・婦人会・高P連、自治会連合会などの意見を伺ってきた。パブリックコメントなどで意見を伺う(4月13日当会の「質問」に対する県の回答)	★自治体ごとに説明会を開催する。																		
③学生特別運賃、福祉目的など運賃値上げ抑制 ◎運賃は、最低でも据え置き。他社にまたがる運賃は乗車距離により通算を	◆県境乗り継ぎ割引については隣県と協議する。●「通学定期について高い割引率を設定する考えも説明し『運賃をなるべく大幅に上げなくてやっていけるようにしたい』『マイカーなど他の交通手段との公平の観点から疑問を呈し『総合的に判断しなければならない』(知事タウンミーティング「北日本	★通学定期 概ね1.15倍、通勤定期概ね1.19倍、定期外概ね1.19倍。★身体障害者、知的障害者割引などを検討。★会社間乗り継ぎの適用範囲、割引額などについて隣県会社、JR西と協議。★収支均衡の運賃水準より約23億円の減収。経営安定基金により支援。 ▼最終・素案では、通学定期は1.00倍、1.10倍だった。																		

	新聞」10月1日)。●県自治会連合会が「運行・運賃水準の維持」を求める(11月7日)。■運賃は利用者負担増に配慮。経営健全性を考慮。■初乗り運賃は協議・調整。	▼対策協議会で富山市長は、『概ね』『程度』と書く必要あるか。地鉄の経営も配慮しなくてはならない」と発言。
④バス・電車などと運行・料金シームレス化。JR特急の県内乗り入れ実現を ◎三セクでもJR切符が買えるように ◎JR特急の乗り入れ維持を	◆関西・中京方面重視の傾向だが特急乗り入れに前向きな姿勢を示す。●知事は、『特急が残ると新幹線の停車回数に響く』として特急の存続は困難との認識を示した(「毎日」10月5日)。 ■快速列車導入の方向を示す(10月29日知事タウンミーティング)。■特急は、新幹線で代替えされない時間帯に運行。JRと引き続き協議。 ◆JRと3セクの改札口共用化を県としてJRに働きかける。(連絡会として2月に申し入れ)。 ■ICカード化。他交通との連携(ダイヤ、切符)。	★JRとの交渉では存続困難。★通勤時間帯の(泊・金沢)のおはようエクスプレスは快速列車として存続。★新幹線で代替え出来ない時間帯の対応を含め粘り強く協議。★新幹線乗り継ぎ割引、周遊切符等は協議。★他交通機関との乗り継ぎやすいダイヤ、乗り継ぎ割引。★ハーク・アンド・ライドの推進。★アテンダントの配置。★ICカード導入検討。★三セクの一元的出改札業務。★呉羽、石動駅のバリアフリー化工事着工。 ▼1月23日協議会では特急運行、快速の増便を求める発言相次ぐ。 ▼知事は、特急を維持し、快速を走らせば“新幹線の停車回数に影響する”と発言。 ★富山・金沢間を9両編成の特急が継続する場合貨物線路使用料は年間約6500万円減額が見込まれる。運行経費を負担した場合往復で10億円近くの収入悪化。
⑤地域振興と一体の駅の活用、「まちづくり」と結んだ施策を。定期利用客を中心とした恒常的な乗客増を	■経営理念に「地域振興」。■駅舎に各種施設の誘致。駐車場設置。	★観光案内の誘致、イベントの開催など沿線市町村と住民の意見を踏まえて検討。★住民の駅の美化、清掃への参加。★高岡・西高岡間と富山・東富山間に新駅設置検討。 ▼1月23日の協議会で施設の利便性を求める発言あり。 ▼定期利用客増のための対策？。
II ①譲渡前にJRの責任で総点検・修理	◆JRの施設・設備の保守・修理は、「粘り強く」JRに求めている。	★通常の修繕に加えて、開業までに10億円規模の修理。★新型車両16編成導入で検査費用の減額効果20億円以上と試算。 ▼部品等の仕入れ先？。 ▼大規模検査、修理などのJR委託？
②大規模修理、大災害・事故の保障制度。財源は貸付料活用	■資金計画として、国に貸付料の活用と並行在来線支援を要請する。	▼三陸鉄道一国の災害補助は、国と自治体4分の1づつ、2分の1は事業者から国・自治体が事業費の1/4づつ、自治体の分は復興特別交付税で。 ▼インフラは自治体が所有(上下分離)
③技術者の養成と待遇改善確保。JRと一体運行できる技術的措置	◆3セクの出発時はJRの出向社員にお願いする。長期安定のためにプロパー職員の養成はできるだけ早くおこなう。(■経営計画に盛り込む)	★指令、運転、駅管理、車両検査、施設、電気等各部門の管理業務を行う要員はJR出向等で。★開業までプロパーを計画的採用。計画的社員養成。★開業10年程度でプロパー切替。開業までに必要な社員はJRで教育訓練。開業後の研修は三セク。★社員の多能化活用。★320人程度(現行668人)
◎JR出向社員の人件費はJRが負担す		★JR出向社員の人件費は概ね40%程度の人件費をJRで負担。開業前の研修

ること		期間中の三セクプロパー職員の人件費についてもJRで一部負担。合わせて約40億円の人件費をJRで負担。																														
④「経営安定基金」の創設。県、市町村の負担、県内企業、県民の寄付による積立を原資に	<p>●開業後(10年間)の投資に係る公的支援及び経常収支の不足額をまかなうために、経営安定基金(仮称)を設置を検討する(10月26日、県総合交通政策室)。</p> <p>●赤字補てん、車両更新、運行システム新設などの開業後10年間の投資をまかなう。基金は市町村に入る新幹線固定資産税(10年間で約160億円)の活用(「北日本新聞」10月27日)。(■経営計画に盛り込む)</p>	<p>★25年度に設置。県(30億円)、市町村(30億円)、民間(2億円)からの拠出、寄付。幅広く寄付。総額62億円+α。</p> <p>★運賃支援(乗継割引の抑制4億円、運賃値上げの抑制等24億円+α)。</p> <p>★開業後約10年間の投資34億円。</p> <p>★経営安定基金の支援により、開業当初は減価償却などで3億円の赤字。10年目1億円。10年間の累積収支1億円。</p> <p>▼10年後はどうするのか？</p>																														
⑤駅舎の沿線自治体管理	<p>■駅スペースの貸付。</p> <p>■新駅は地元市町村の主体的取り組み必要。</p>	<p>★住民の駅の美化、清掃への参加。(再掲)</p> <p>★駅舎の利活用、管理、サポーターズクラブなど地域住民の支援活動。</p>																														
⑥運営会社と住民の協議、「鉄道委員会」の設置、双方向の利用促進	<p>■利用者促進会議の設置。サポーターズクラブなど。</p>	<p>★県並行在来線対策協議会を発展的に解消し、利用者代表、公共交通機関の代表を加えた利用促進会議を設置。</p> <p>★駅舎の利活用、管理、サポーターズクラブなど地域住民の支援活動。(再掲)</p>																														
⑦県境をつなぐ一体運営。国、JRの負担を明確にした上下分離	<p>◆金沢、糸魚川までの乗り入れを隣県と協議する。</p> <p>●自民党の若手議員が基本方針が決まったもとの、「JRの社会的責任がどうであるか」というお話しが今さら出るのは、とてもナンセンス。まして県境を越えた一体経営とし、上下分離方式が望ましいという議論は、6年間にわたる並行在来線対策協議会の結論を無にする、とても乱暴な話」と発言。✳️鉄道運営全体に責任を持ち、公的支援と利用者負担のバランスをとりながら経営改善を図る仕組みが適当と考え上下一体方式(4月13日当会の「質問」に対する県の回答)。</p> <p>■相互乗り入れ(糸魚川、金沢)。</p>	<p>★石川県境は倶利伽羅駅、新潟県境は市振駅のそれぞれ富山方の場内信号機まで。</p> <p>▼東日本大震災・三陸鉄道への国の災害補助要件は、インフラは自治体が所有(上下分離)。(再掲)</p> <p>▼高山線、氷見線、城端線との境界？</p>																														
Ⅲ ①全国初の「JR資産の無償譲渡」実現を。必要な施設・設備だけ譲渡。JRに社会的責任を	<p>●「県議会でも会派を問わず『無償譲渡』という意見が大勢を占める」(「北日本新聞」9月30日付)。</p> <p>●10月17日知事は、JR西社長と会談し、「JRも民営化して株主もいることから、無償譲渡についてやっぱりなかなか難しい」と記者会見(「読売」10月18日)。各紙は「無償譲渡要求断念」「低額目指して努力」などと報道。</p> <p>●10月26日知事は、「私が簿価で買うつもり</p>	<p>第1、既設鉄道資産約84億円、車両費約26億円で譲渡？</p> <p>これまでの北陸本線県内区間の譲渡資産(簿価等)の推移を表にすると下記ようになります。</p> <table border="1" data-bbox="1263 1203 2121 1378"> <thead> <tr> <th></th> <th>2001年</th> <th>2008年</th> <th>2012年1月</th> <th>2012年5月</th> <th>2012年12月</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>簿価譲渡額</td> <td>約159億円</td> <td>約129億円</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>買取り想額</td> <td></td> <td></td> <td>198～230億円</td> <td>151億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>実価格</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>約110億円</td> </tr> <tr> <td>備考</td> <td></td> <td></td> <td>車両費を含む</td> <td>車両費を含む</td> <td>車両費約26億含む</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注1:2008年は県並行在来線対策協議会平成20年5月13日資料より。土地、償却資産、取替資産の合計金額)</p> <p>(注2:「簿価譲渡額」は県試算。「買取り想額」は対策協議会で示された金額。「実価格」はJRと合意したとされる金額)</p>		2001年	2008年	2012年1月	2012年5月	2012年12月	簿価譲渡額	約159億円	約129億円				買取り想額			198～230億円	151億円		実価格					約110億円	備考			車両費を含む	車両費を含む	車両費約26億含む
	2001年	2008年	2012年1月	2012年5月	2012年12月																											
簿価譲渡額	約159億円	約129億円																														
買取り想額			198～230億円	151億円																												
実価格					約110億円																											
備考			車両費を含む	車両費を含む	車両費約26億含む																											

になったと受け止めた人もいるようだが、そんなつもりは全然ない」(知事と県議の意見交換の場で自・民・共の議員に問われ) (「北日本新聞」10月27日)。

●11月25日県議会経営企画委員会でJR資産の県の交渉姿勢について「交渉はチキンレース。西日本も交渉は初めてで(簿価譲渡を求める)相手の立場に立つことなく、粘り強く交渉すべき」(自民党県議)などの注文が相次ぐ(「北日本新聞」11月26日付より)。

●自民党は、「県は無償譲渡を前提に(JRとの交渉の)土俵に上がるべきだ。議会としてもJRへ働きかけたいと考えており全会一致を目指す」と11月定例県議会に決議案を提案すると発表。(「北日本新聞」11月30日)。

●貨物線路使用料は07年の12億円から25～26億円に拡充との試算。国に更なる支援を要請すると発表(10月26日総合交通政策室)。

■極力低額譲渡になるよう折衝していく。

第2に、1km当たりの譲渡総資産額を先行事例と比較すれば、以下のようになります。

	総資産額(億円)	延長キロ(km)	1km当たり資産額(億円/km)	備考
しなの鉄道	103	65.1	1.58	簿価・実価格
IGRいわて銀河鉄道	82	82.0	1.00	簿価・実価格
青い森鉄道(目時・八戸)	24	25.9	0.93	簿価・実価格
青い森鉄道(八戸・青森)	約80	96.0	0.83	簿価160億円
肥薩おれんじ鉄道(A)	63	116.9	0.45	簿価
肥薩おれんじ鉄道(B)	10	116.9	0.09	実価格
石川県の場合は	18	20.6	0.87	実価格
富山県の場合は	約84	95.5	0.88	実価格

(注:各社とも車両費は含まないものとして比較する。各県の総資産額はいずれも「新聞」報道による)

第3に、JRから引き出した金額(支援金)についてです。一覧表にすると、

	富山県	石川県	青森県(八戸・青森)
人件費支援	約40億円	約16億円(10年間)	約30億円
車両関係費	20億円以上(新型車両導入効果) ※		約28億円 (中古車両の譲渡)
施設修繕費	約10億円	約2億円	約40億円
観光キャンペーン	約3億円		約7億円
合計	約73億円(以上)	約18億円	約105億円
1km当たり支援額	0.764(億円/km)	1.0(億円/km)	0.914(億円/km)

(注1:11月22日の「日経」「読売」「中日」「毎日」「北日本」各紙による。青森県の金額は「東奥日報」2009年2月28日)

(注2:※印は「北日本新聞」2012年11月22日付より。)

(注3:富山県の車両の項の「20億円以上」は、「新型車両導入による検査費用などの縮減効果」との説明もある。)

②隣県との協議にイニシアチブを

※部長級、課長級の協議を進めている(4月13日当会の「質問」に対する県の回答)。

★最終案の時点で、石川県とは乗り継ぎなどの話し合い。▼新潟県とは？

③「政府与党合意」の見直し。並行在来線の経営が成り立つ新法を。全国鉄道ネットワークの維持

●「新法は大事だ。環境問題もあり鉄道のあり方を並行在来線を含めて考えることを議会でも話し合っている。(9月7日ある県議)。

※枠組みの見直しを国に要望している(4月13日当会の「質問」に対する県の回答)

★線路使用料の項で「貨物輸送ネットワークの一翼を担っている」の記述。
▼総務省は1月29日、全国91社のローカル線を対象に交付税で、①施設更新を補助する自治体、国交省と自治体が協力してお金を出し合うケースに自治体負担の30%。②並行在来線でJRに支払う駅舎や車両など旅客関連施設の購入費の運営会社への自治体補助のうち45%。③財政力の弱い自治体に限って補助率は2分の1に引き上げ。(三陸鉄道、福井鉄道、若桜鉄道))

◎金沢運転指令の活用を。調整機関の設置

★2年間JR施設を利用。暫定期間は富山会社が指令業務を行う。その後県別指令に移行。

◎除雪ロータリー車の導入

★2両のラッセルとロータリーの必要数の譲渡。

◎貨物駅整備、モーダルシフトなど

★三セク会社専務が関心を示す

(注1) ◆9月県議会当局答弁。●報道など。※9月県議会前。■「経営計画概要(第1次)素案」。★最終案より。▼作成者が考える検討すべき点などについて

(注2)表の左欄ⅠⅡⅢは、Ⅰ)利用者・県民の要望を生かし、「住民の足」確保と地域振興を一体のものとしてすすめる。Ⅱ)何よりも安全であること、経営安定のために、県は積極的な役割を果たす。Ⅲ)JR資産の無償譲渡と、並行在来線運営会社の経営が成り立つ新たな法律を国に求める。(出所:渡辺眞一世話人が2月21日のある学習会の講義用に作成)