

# 北陸新幹線開通と地域交通の課題

## - 先行事例調査を通じて -

岡本 勝規

(北陸線・ローカル線の存続と公共交通をよくする富山の会世話人)

(富山商船高等専門学校 国際流通学科)

# 『公共交通をよくする富山の会』の概要

正式名称：北陸線・ローカル線の存続と  
公共交通をよくする富山の会

2001年11月発足

会員は現在約100名

～公共交通に関心のある富山県住民が集まる

北陸新幹線延伸に伴う並行在来線の経営分離問題から  
取り組み始める

富山市の公共交通問題にも取り組むように

# こんにちは 公共交通をよくする富山の会です

フルネームは「北陸新・ローカル線の存続と公共交通をよくする富山の会」となっていますが、鉄道、路面電車、バスなど生活にかかわる交通問題をなんでもあつたおうちと決めた会です。以後お見知りおきください。(2006年4月版)

## これまで取り組んできたことは

- ◆2001年4月 「北陸本線の存続と公共交通を考えるシンポジウム」―東北と北陸をつないで
- ◆2001年11月 01年の「シンポジウム」参加者に呼びかけ「公共交通をよくする富山の会」結成
- ◆2002年6月 「公共交通と市民生活を考えるシンポジウム」―コミュニティバスに焦点をあてて
- ◆2003年7月 しなの鉄道視察旅行
- ◆2003年7月 「富山港線駅跡と路面電車を考えるつどい」―沿線の方々など120名が参加
- ◆2004年5月 「北陸新幹線で北陸本線は どうする だろう」―鉄道会 北陸4県から参加
- ◆2004年10月 富山港線30周年記念「船と電車で歴史 探訪と路面電車の明日を一周」
- ◆2005年2月 肥後おれんじ鉄道視察(早稲田、おれんじ鉄道)
- ◆2006年7月 北越急行―ほくほく線視察



## これまでに2つの「提言」「提案」発表

### ① 橋 ひ理の時代まで暮らしに便利な北陸本線のために一提案― (2002年11月)

- 【提言1】 身の周りの公共交通の再生、「交通権」の確立と環境にやさしい公共交通
- 【提言2】 北陸新幹線開業後の県内公共交通を総合的に計画する委員会の設置
- 【提言3】 公共性と企業性の両利がとれた北陸本線へ、県民的な対価と合意を

### ② 富山港線の路面電車化について 私たちの「提案」 (2003年4月)

- ① 新設ルートは「市民分利会」で、②市民参加へ、「市民委員会」の設置と新開通上での意見交換会、③パークアンドライドの設置と専用バスを、④しっかりと安全対策を、⑤JITの責任の明確化、⑥LIT化へ、新型車両の開発に国の補助を、など4項目。

「提言」「提案」は、行政や関係団体、すべての政党にも届けました。県民的な実態になることを願ってまいりました。

富山の公共交通が、暮らしにしっかり寄り添って発展することを願っています。

会の運動は、「交通権」がキーワードになりつつあります。「実態をリアルに見つめる」「積極的に提案する」「立場は違っても出かける」「市民とともにつくる」などの姿勢が、いつのまにか育ってきています。



アンケートもおこない市民とともに、よりよき公共交通を市民の運動でつくることに心がけています。

## これまでに3つ、4回のアンケート

- 市民交通アンケート(一般の方と高校生を対象に)
- 富山港線踏切面電車化で沿線住民アンケート
- 県内自治体の交通政策・提案アンケート(2期)

## 「会」発行のパンフレットは7冊になりました

シンポジウムの記録、「提言」と探訪、しなの鉄道や肥後おれんじ鉄道などの視察レポート、富山港線踏切面電車の取り組みなどのパンフレットを発行、いま、8冊目を準備しています。パンフレットの内容はホームページでご覧いただけます。

## 会費なしの会

入会金100円だけで、毎月の会費がないのも会の特徴です。しかし、財政面ではやっとなかなかで年一回の基金を新えています。だから、一因一圓の行事を大切に、努力あるものと努力しています。

現在会員は100名もつとつと会員を増やしたいと思っています。

ぜひ一緒に、人と環境にやさしい公共交通を

〒930-0808 富山市人形町1-13  
電話 076-432-2500 FAX 076-431-6473  
Eメール [info@fukubike.org.jp](mailto:info@fukubike.org.jp)  
HPページ <http://www.fukubike.org.jp/>

# 研究目的

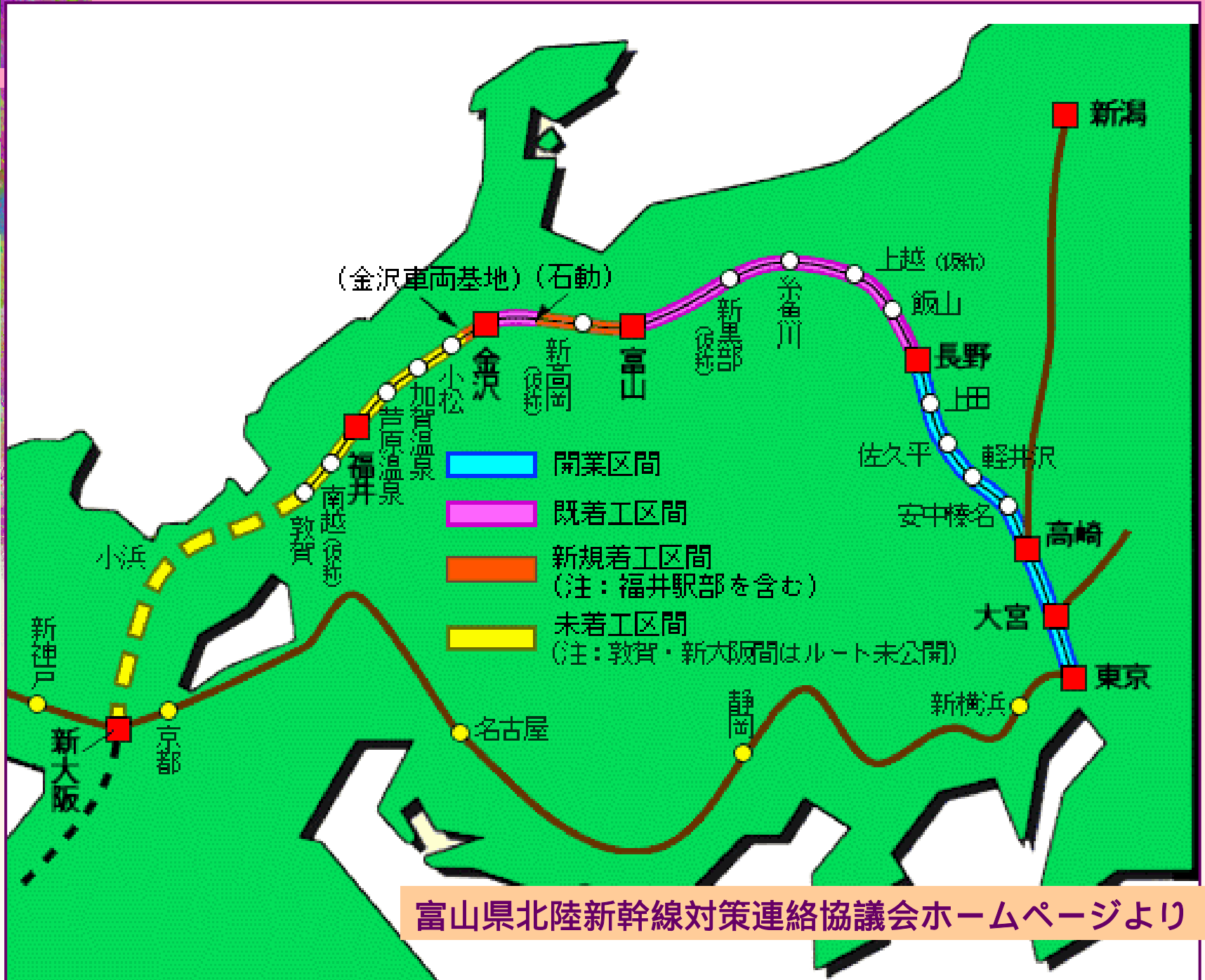
北陸新幹線金沢延伸(2014年予定)

並行在来線(JR北陸本線)のJRからの経営分離が企図されている。

先行事例にに対する調査を通じて

経営分離後の並行在来線経営が直面するであろう問題について考察する。

経営のあり方について若干の展望を行う。



富山県北陸新幹線対策連絡協議会ホームページより



北陸新幹線工事状況(2005年5月、富山・新潟県境、発表者撮影)

# 調査方法

JRから経営分離された並行在来線についてヒアリング調査を行った

しなの鉄道に関するヒアリング調査(2003年7月)

対象：長野県担当部局、現業労働者、鉄道利用者

肥薩おれんじ鉄道に関するヒアリング調査(2005年2月)

対象：鉄道会社、熊本県担当部局、鹿児島県担当部局、現業労働者、鉄道利用者

北越急行に関するヒアリング調査(2005年7月)

対象：鉄道会社、鉄道利用者

# 調査の焦点

経営安定のための努力(経営形態の選択)

サービスの变化  
(運行本数・区間・時間、駅営業・施設、車両設備等)

新幹線やマイカーとの競合(通勤客の動向など)

J Rの関わり方  
(運行上、資本上の関係～J R旅客・貨物会社)

安全対策  
(施設や設備の維持・更新の方針、技術継承の状況)

沿線住民の意識(マイルール意識醸成への課題)





## 課題

経営形態は何が適切か？

# 固定費がかさむ

## 上下分離の可能性

- 設備の減価償却・維持が負担(しなの)
- 分離直前のJRによる「集中整備」暫くのメドを付けたが...(肥薩)
- 「鉄道はものすごくお金がかかりますね」(肥薩)

並行在来線運営会社を、設備の減価償却、維持管理から解放する必要性

## 県境分離か否か

- ・ 県境分離では両県ともやっていけない。どちらかと言えば熊本主導だが(肥薩)
- ・ 県別に運行施設を設けずにすむので設備投資が抑えられる(肥薩)

安定した経営見通しが第一。県境分離がそれをもたらすかどうかを検討しなければならない。



## 課題

サービスの低下を  
どう食い止めるか？

# サービスの低下が必ず発生する 運賃の上昇

	しなの鉄道	いわて銀河鉄道	青い森鉄道	肥薩おれんじ鉄道
<b>運賃上昇率</b>	当初据え置き。1年 半後に平均1.1倍	平均1.58倍	平均1.49倍	平均1.3倍

- ・ JRとの運賃通算ができない

## 所要時間の増大

- ・ 一部区間の運転速度を低下させる(しなの)
- ・ 車両をディーゼル化(肥薩)

## 駅の無人化

- ・「駅業務を担当者(委託)は平日は17時まで、土日は不在のため、肥薩おれんじ鉄道への問い合わせがJRの駅に寄せられる」(肥薩)

## 車両設備の低下

- ・多くの車両でトイレが使用不能に(しなの)

## その他

- ・駅時刻表の配布が無料から有料に(しなの)



## 課題

新幹線・マイカーとの  
競合にどう対処するか？

# 通勤客や乗り継ぎ客を奪われる

## 新幹線との競合

- ・「新幹線に動く人は動いてしまっているのではないか」(しなの)
- ・「通勤定期は3割減。新幹線にも流れているのではないか」(肥薩)
- ・新幹線の駅までは車で。並行在来線を使い継ぎに使うことはない(肥薩)

## 並行在来線特有の問題

単に現状から特急利用者を差し引いただけの利用者が並行在来線の利用者として残るわけではない。



## マイカーとの競合

- ・多くの企業・工場が大きな駐車場を整備している(しなの)
- ・通勤定期3割減の原因は、鉄道の利用価値が無くなって車の方が良くなったため(肥薩)
- ・鉄道の維持・運営に精一杯でマイカー対策まで手が回らない(しなの・肥薩)

残った利用者にサービス低下の不利益がひたすら強いられる悪循環に。



## 課題

J R との関係を  
どう構築するか？

# JRからは資源を引き出す

## 輸送状況が比較的良好な区間の確保

- ・ 長野～篠ノ井間をJRに残された(しなの)
- ・ 川内～鹿児島間をJRに残された(肥薩)
- ・ せめて熊本や鹿児島まで乗り入れたいが、JRの協力がないと何も始まらない(肥薩)

比較的良好な資源は必ずJRから並行在来線運営会社へ。「どこで儲けるか」を考える。

## 貨物・特急列車の乗り入れの確保

- ・ 貨物列車乗り入れを理由にJR貨物が出資(肥薩)
- ・ JRからの特急列車が収入の柱(北越)

貨物や特急列車などの良好な資源をJRから呼び込む。モーダルシフトが追い風となる。



## 課題

安全性をどう確保するか？

# メンテナンス費用は削られる

## 位置づけ

- ・「安全運転を前提に、(人は)ギリギリまで削る」(肥薩)
- ・「経営が苦しくなると人を減らす、次に修繕費を減らす、速度を下げるとなる」(北越)

## 技術継承への影響

- ・人件費削減のため、経験者が減らされ、新卒に置き換えられる(しなの)
- ・技術の継承については何もしていない。10年持てばいいのか...?(肥薩)

## 事故・災害対応の体制

- ・ 無人駅が多くワンマン運転なので事故の際には一人で対応しなければならない(肥薩)
- ・ 台風被害のような小規模な災害については、復旧に国の補助がつかないので辛い(肥薩)

安全コストを正當に評価して組み入れていくことが必要。長期的な視野を。



## 課題

マイルール意識を  
どう育てるか？





# 望まれた開業とは言い難い

## マイレール意識醸成への壁

- ・「沿線住民は被害者的な意識を持っているのではないか」(肥薩)
- ・「JRより良くなったね」という事がないと住民は納得してくれない(肥薩)

望まれて新たに開業したのではない以上、沿線住民に具体的かつ全体的な利便性向上を提示しなければ支持を得られない。



提案

負担の軽い経営形態を



# 地方鉄道で黒字は幻想

国からの補助金の増額

減価償却と施設維持費からの解放

県境にとらわれずに「儲かる区間」  
を確保

JRは並行在来線運営会社の要望に  
協力すべき

安全コストの正当な評価と組み入れ



## 提案

新幹線・マイカーに利用  
客が奪われない仕組みを

# 通勤客・乗り継ぎ客の確保のために

新幹線駅周辺の駐車場を抑制

地元企業の協力

- ・ 通勤定期代支給を通じた並行在来線支援
- ・ 職場での駐車場の抑制

並行在来線を中心に、県内を一元化した利用環境の構築

- ・ 県内一円をカバーするゾーン運賃制、ICカードの導入など

道路・駐車場整備との行政的連携



## 提案

利用者にメリットの実感を



# マイレール意識醸成のために

## 具体的なサービス向上

- ・ 運賃上昇の抑制
- ・ 終発の繰り下げ

## 住民参加の組織作り

- ・ 一株株主制度など

「金目で判断してはダメだ。この街からほくほく線が無くなったら大変だという気分を作り上げていくことだ」(北越)



ご静聴ありがとうございました