

「提言」への質問、運輸局との懇談、新たな動きから

北陸新幹線開業後の北陸本線・信越本線を展望して

暮らしと地域産業を支え、地球環境に役立つサステイナブル・トレインへの提言
(第1次案)

北陸新幹線・並行在来線(北陸信越5県)問題連絡会
報告 公共交通をよくなる富山の会 渡辺真一 1

2007年11月10日

「提言」第1次案の構成は

今、2014年、その後を展望して

- **はじめに** 並行在来線問題の「とらえ方」など基本的な考え方
- **提言1** 今より不便になるのではなく、より便利に、より安全で快適な鉄道へ
- **提言2** 将来も安定的な経営のために①-JR資産の無償譲渡など
- **提言3** ②上下分離方式へ
- **提言4** 全国鉄道ネットワーク・サービスを維持し、貨物鉄道の動脈としての発展を
- **提言5** 「政府・与党申し合わせ」を見直し、国とJRの今日的役割を求めて
- **提言6** 北陸信越各県が共同のテーブルに、そしてJRが参加を。運動の方向

2

北陸本線・信越本線は、これまで、これからも、**限りない便益をもたらす“社会資本”**

1913年信越本線と北陸本線がつながる産業発展と労働力の移動、生活と文化

100年目の2014年
過去からの連続・不連続で、今を

- 総合交通体系の基幹的役割
- 交通権
- 在来線も新幹線も必要
- 地球環境への貢献
- 「新幹線の停車駅なのに在来線がしっかりしていないのはおかしい。また、乗客数についても在来線があつてこそ期待できると思う」(糸魚川で集会から)

1922年竣工 糸魚川駅棟瓦づくり機関車庫

3

JR経営分離とは、どんな問題？

- 引き受け手がなければ廃線
- JRにとっては無用の路線
- 急行が奪い取られ、強制的にローカル鉄道に
- 「貨物があるから鉄道は残るだろう」JR貨物は線路を持たない会社
- だれも望んでいない・・・住民合意のない経営分離
- 新幹線建設費と並行在来線の維持・運行費は県民に
- 「公共性」を投げ捨て → どこへ向かうのか
- 分離区間 信越本線=長野 37km、新潟 38.1km
北陸本線=新潟 60.6km、富山 100km、石川 20.6km

4

新幹線は都市間輸送 暮らしと地域経済を支える在来線

新幹線全国ネットワークは都市間輸送のネットワーク

沿線地域が想定以上の地盤沈下が。豪雪地域

くりはら田園鉄道 2007年4月廃止
鉄道時代 月約14000人、代替バス 月平均約6000人
市は年間4000万円をバス運行会社の赤字補填に
「沿線の高校の統廃合などでバス利用が減れば5年後の状況はわからない」(宮城県栗原市企画課) (「産経」07/8/8) 5

信越本線・関山駅

サステイナブル・トレイン この題名に込めた思いは

- 明治以降の鉄道基盤とネットワークは、他に変わることができない“社会資本”
- 少子・高齢化、地域経済、地域・国際観光、環境を考えれば鉄道の価値はさらに増加
- まちの「装置」の基幹的役割。人と環境にやさしいまちづくりの基盤

失業者の少ない経済活力ある社会、経済繁栄を通じて社会的疎外を少なくする社会、そして、人々が健康を害することなく、次世代への資源を食いつぶすことなく、より質の高い生活を営むことができる社会に貢献する交通をサステイナブル・トランスポートという (1998年イギリス交通白書) 6

提言1

今より不便になるのではなく、
より便利、より安全で快適に



しなの鉄道 1997年10月



IGRいわて銀河鉄道 2002年12月



貴い森鉄道 2002年12月



肥薩おれんじ鉄道 2004年3月

7

暮らしの基幹鉄道・貨物鉄道の動脈



青い森鉄道 八戸駅

● この「二重の役割」を生かし、前提に

● 急行がなくなった駅
阿久根商店街
アンケート

マイナス 57%
ややマイナス 21%
(日経05年6月8日)

鉄道は、自然、歴史、文化、社会...
それに政治的プロセスが加わって形成されてきた。

8

並行在来線の 第3センター鉄道の“苦闘”

- 輸送人員の減少に歯止めかからず
- 債権放棄、公的支援を拡大
- 運賃値上げ
- 人件費の削減
- 委託拡大、外注化
- 線路や施設などの傷み
- スピードダウンも
- 施設・設備整備の新たな予算計上
- ワンマン電車の拡大
- 列車本数の削減

しなの鉄道では

- 施設等の老朽化、人材の流出、ATSも

9

第3セクター鉄道の“挑戦”



- 肥薩おれんじ鉄道(川内～八代)が、JR鹿児島中央と熊本駅に乗り入れ
- 快速列車の運行
- デパートなど地域施設と連携した乗車券の発売
- パーク・アンド・ライド
- 新駅設置、バリアフリー化
- イベント (本筋でなく限界)
- 第3センター鉄道に、学び生かしつつ、物まねでなく

10

より便利、より安全で、快適な 並行在来線のため「10原則」

- 電車を維持する
- 複線電化を維持する
- 列車本数を増やす。JRや私鉄などの接続を便利にする
- 運賃を高くしない。初乗り割高感を解消する
- 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
- 所要時間を短縮する
- 安全を確保する。事故・災害に対応する国の制度・補助を確立する
- 地元や地域の負担を軽減する
- 経営基盤が強い経営体をつくる
- 駅とバス、コミュニティバスなど公共交通機関とシームレスな運行にとりくむ

11

提言2 将来も安定的な経営のために(1) JR鉄道資産は無償譲渡に

各県の将来需要予測調査をみれば

長野(長野～妙高)	2005/2045	59.28%
新潟(信越本線)	2001/2031	54.52%
新潟(北陸本線)	2001/2031	54.10%
富山(宮崎～石動)	2005/2045	55.90%
石川(県境～金沢)	2003/2024	77.84%

- 乗客は半減。鉄道事業者の努力だけでは乗客の減少に立ち向かい解決できない。

12

撤退も、参入も自由化のもとで

廃止年月日	路線名	キロ数	事業者
13・4・1	七尾線(石川)※	20.4	JR西日本
4・1	大畑線(青森)	18.0	北北交通
10・1	指原線(岐阜)※	5.6	名古屋鉄道
10・1	谷汲線(岐阜)※	11.2	名古屋鉄道
10・1	八百津線(岐阜)※	7.3	名古屋鉄道
10・1	竹鼻線(岐阜)※	6.7	名古屋鉄道
14・4・1	河東線(長野)※	12.9	長野電鉄
5・26	和歌山南線(和歌山)※	2.6	南海電鉄
8・1	南部縦貫鉄道(青森)	20.9	南部縦貫鉄道
10・21	水戸平野線(福井)	8.2	京福電鉄
15・1・1	有田鉄道線(和歌山)	5.6	有田鉄道
12・1	可部線(広島)※	46.2	JR西日本
16・4・1	三河線(愛知)※	25.0	名古屋鉄道
17・4・1	指原線(岐阜)※	5.6	名古屋鉄道
4・1	日立電鉄線(茨城)	18.1	日立電鉄
4・1	熊登線(和歌山)	61.0	のと鉄道
18・4・21	ちくまきと銀河線(北海道)	140.0	北海道ちくまきと銀河鉄道
12・1	柳井線(岐阜、富山)	19.9	高松鉄道
19・4・1	くりはら田園鉄道線(宮城)	25.7	くりはら田園鉄道
4・1	鹿島鉄道線(茨城)	27.2	鹿島鉄道
4・1	宮地岳線(福岡)※	9.9	西日本鉄道
計	27路線	503.1	

※印は、一部区間の廃止。
「廃止」の7/29日付

特定地方交通線 (1983年～1990年)

14% 3300km 廃止対象

輸送密度

8000人/日・km 採算点

4000人/日・km未達は

バス転換か廃止

この切り捨ての上にJRが

第3セクター4線の輸送密度は

(06年・人/日)

青い森 1229 いわて 3515

しなの 7598 肥薩 986

13

経営分離に対する国の姿勢とJR

北信越陸運局との懸念で

- 「経営分離後の並行在来線の経営はなまやさしいものではない」
- 「地元の熱意、自治体の活性化策、地域振興を」自治体が責任をもって
- 株主の了解が得られない

JR東日本・JR西日本の

所有者別持ち株比率 (%)

	東日本	西日本
金融機関	46.31	41.20
証券会社	1.51	1.08
外国法人	29.79	33.89
その他法人	5.29	6.07
個人その他	17.12	17.76

JR東・西のホームページより

14

- 富山ライトレールでは、JRは実質無償譲渡
- 肥薩おれんじ鉄道では、JR貨物が資本参加

どこから見てもJR経営分離では立ち行かないもとの、新たな動きが

- 鉄道資産は無償譲渡もしくは収益性に基づいた資産価格を (中部圏知事会議 05年11月)
- 鉄道資産は無償譲渡もしくは低廉な価格での譲渡 (青森県議会 06年11月)
- 鉄道資産は、無償譲渡、若しくはJRの簿価ではなく収益性にもとづいた価格設定 (12道県の要望 07年8月)
- 最近、経営分離そのものを見直すか、JRに何らかの負担を求める声が強まっている (07年10月)

15

JRの責任で線路、橋梁、トンネル、踏切、渡線橋、変電所など保守・修理を計画的に



製造年別 電車線コンクリート柱

製造年	コン柱本数	%
~64	1319	28.62
65-69	2017	43.77
70-79	198	4.29
80-89	822	17.83
90-03	252	5.46
合計	4608	100.0

富山管内・魚津管内の合計

16

提言3 将来も安定的な経営のために(2) 上下分離方式の鉄道に

スウェーデンの鉄道政策

(1998年交通政策法)

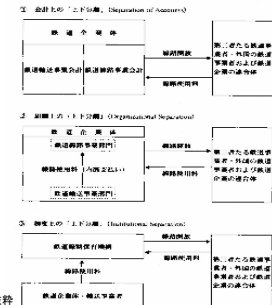
将来の交通システム資源を枯渇させることなく、環境を破壊することなく、健康を損ねることなく、経済と社会の発展に寄与。

・スウェーデン鉄道庁が鉄道線路保有、維持管理。スウェーデン国鉄が輸送事業。

・支線は県交通局が担当。鉄道輸送業者に委託。運賃収入と補助金で賄う。

「現代欧州の交通政策と鉄道改革」堀雅道氏より抜粋

図2-3-10 上下分離方式の「所有 (Ownership)」による鉄道の「上下分離」の形態



インフラは、だれが運営するか

鉄道の上下分離をめぐって

- 鉄道にふさわしくないのでは？
- 「鉄道が極めて重要な社会資本であるという原点に今一度立ち返って」「上下分離方式も、整備の方法として検討」(2000年8月運政審答申)



「提言」では

- インフラ部門は各県が共同で運営
- その際、JR東・西、JR貨物が出資や資本が参加
- 将来、全国ネットワークの維持のため、国民共同のインフラとして国が買戻すことも検討すべき

18

インフラの維持と 鉄道の持続的・安定的な展望へ

高規格で不要な施設

- 各県の共同運営。JRと沿線企業の協力
 - 新幹線の固定資産税
 - 国が貨物線路使用料を引き上げる
- ◆石川県一上下分離でも10年間で25億円の累積赤字、37%の値あげで収支均衡。
◆IGRいわて銀河鉄道・青い森鉄道は新たな列車運行システムの再構築(20数億円)

鉄道の将来展望

全国鉄道ネットワークを国土形成の基軸として

鉄道、空港、港湾、自動車などの総合的交通体系の構築へ

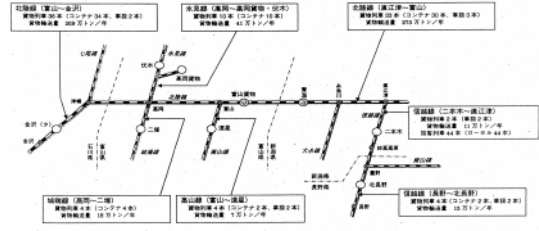
総合交通特別会計

19

提言4 全国鉄道ネットワークを維持し、 貨物鉄道の動脈としての発展を

北陸・信越における貨物列車の運行状況

石川県並行在来線対策協議会・資料



区間	単位:トン						
	金沢(1日)	二宮	伏見	高岡	富山	青森	二宮
コンテナ	288	179	100	297	86	970	29
車体	1	0	16	0	13	0	197

もしも貨物鉄道がなくなったら



青海川駅



直江津港・JR貨物代替輸送基地

中越沖地震

1日約100台のトラック輸送
東京～大阪間は2往復のみ
日本海ルートは
太平洋側より約3時間短縮
1日約40本
1日約7500トン
コンテナ列車
総重量1300トン

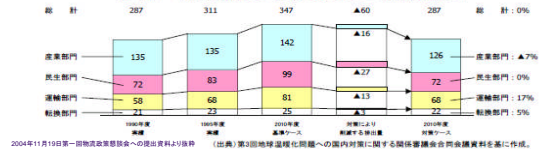
「もし第3セクター鉄道会社だったら、線路使用料は入らない、復旧もままならぬ。はたして復旧できるか」

貨物鉄道輸送は物流の国家的課題

21

モーダルシフトと鉄道貨物輸送

我が国の二酸化炭素排出量の実績と見直し(単位:炭素換算百万t)



イギリス貨物鉄道政策

補助制度は環境便益の考えで

- 貨物施設補助
- 線路使用料補助

- 混雑、地球温暖化など環境価値計算
- 鉄道はトラックと比べ積み替えのリスク。それを勘案して補助
- トラックと競争が激しい短距離でも、線路使用料を補助

22

JRの支線はどうするのか？



大糸線

水見線

高山本線

- 支線は、並行在来線ではない。JR線として引き続き運行を
- 「枝線は位置付けが違う」一関係自治体と個別に協議(JR西山崎社長)
- JR八戸線、JR大湊線はJR経営
- JR貨物は、「貨物輸送ネットワークを寸断せずに維持してほしい」
- 「提言」(第1次案)は、「10原則」を生かした多様な運動を

23

提言5 「政府・与党申し合わせ」見直しと 国とJRの今日的役割を求め

出発は、民営化したJRのために「廃線」先にありき

- 1984年 自民党5役会議で整備新幹線の開業時に並行在来線の廃止を決定。翌年の政府・与党覚書に「廃止」を盛り込む
- 1986年 当時の宮沢蔵相「新会社の経営が黒字になっていかないと、旅客会社の立場は並行在来線の存続問題が絡んで難しい問題が出てくる」
- 1987年12月16日 JR東日本は、運輸省に横川・軽井沢間の「廃止」意向を報告
- 1987年12月17日 運輸省は「廃止やむなし」の見解を公表

東北本線を守る会の闘い

- 1990年10月9日 運輸省「新幹線をとるか在线をとるか」
 - 1990年11月3日 運輸省とJRに「二者択一」の撤回を求める
一戸町では東北本線を守る会の町をあげての運動ひろがる。全国的な運動へとひろがる
 - 1990年11月20日 「第3セクターが有力だが、鉄道として残す」の回答を引き出す。
- <闘いのなかで>
- 「廃止」の選択はなくなる
 - JR貨物の線路使用料引き上げ
 - 守る会は、まちづくりなども活動

24

「政府・与党申し合わせ」見直しを 求める新しい流れをもっと大きく

- 沿線各県は、北陸新幹線の開業と同時に、JR経営分離を「約束」
- 国は、この「約束」を楯に
- 沿線各県は、約束を反故にできないなどと
- 今年、自民党整備新幹線関連の会議で「見直し」を求める声、あいつづ
- 「政府・与党の申し合わせの見直しも含めて(国は)十分ご検討をいただきたい」(石井富山県知事、07年6月議会)
- 「現行のスキームを見直し、存続のための新たな仕組みを早急に講じること」(長野県・北陸新幹線促進協議会、07年10月30日)

25

JR20年、問われるJRの姿勢

JR各社の並行在来線への姿勢は

(07年6月28日自民党のJR各社への意見聴取)

「並行在来線はJR経営から経営分離されるのが基本原則」

「今後は経営分離に向けた手続きをすすめる」(JR西日本)

この姿勢を変えること

JR東・西の連結決算 (単位:億円)

	東日本	西日本
営業収益	26,573	12,629
営業費用	22,292	11,275
営業利益	4,280	1,353
経常利益	3,000	1,041
当期利益	1,758	567
経常利益 前期比	109.2%	101.9%

JR経営分離会社の“悪循環”を 断ち切るためにもJRに社会的責任を

- ローカル線は廃止・縮小が続いている。過疎化や景気低迷に拍車をかけた。JR各社は国民や地域の痛みの上に今日があることをしっかり自覚すべきである。

(2007年4月7日 中日・社説)

- 新幹線の延長に伴ってさらに第3セクター鉄道が生まれるとなれば、なおさらのことである。(JRは)民間企業として、そうした社会的な問題にいかに関わっていただけるか。また、いくべきかについて知恵を絞ることが必要だろう。

並河信乃「運輸と経済」2007年4月号

- JR各社は非常に利益が出しており、国の施策として配慮する必要がある。赤字のところは、地方自治体に押しつけていいという発想は問題視されている。

2007年10月27日「富山新聞」自民党・整備新幹線等鉄道調査会・整備新幹線促進協議会で久間章生氏の発言

27

提言6 北信越各県が共同のテーブルに 地域・駅ごとに運動のひろがりを

これまでのたたかいに学び、新たな運動を地域から構築していくために



2006年9月14日 北陸信越局への申し入れ



2007年10月11日 北陸信越局との懇談

28

新幹線開業と地域への影響は ストロー現象を警戒しているが

2003年12月 国土交通省「新幹線開業にみられる地域への効果等」

メリット

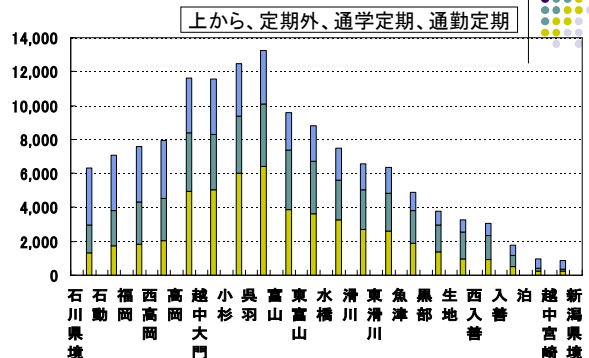
- 輸送量の増加
- 滞在可能時間拡大
- 県内消費額の増大
- 企業進出・人口増加による税収の増加
- 商業で2割程度の売上げに寄与
- 首都圏から移住者増加

デメリット

- 在来線の乗降客の減少
- 在来線駅周辺商業機能の衰退
- 観光宿泊客数、単価の減少、競争の激化
- 新幹線整備地区とそれ以外の地域住民の温度差拡大

29

○開業時(H26)の駅間通過人員(新幹線転移後、運賃改定なし)



2007年6月「公共交通をよくなる富山の会シンポジウム」で、県交通政策課作成資料より

30年間で富山県の人口以上減少

(千人)

	2005年	2015年	2035年	05/35
長野	2,196	2,095	1,770	426
新潟	2,431	2,286	1,875	556
富山	1,112	1,058	880	232
石川	1,174	1,128	960	214
福井	822	788	676	146
計	7,735	7,355	6,161	1,574

国立社会保障・人口問題研究所 2007年発表

北陸新幹線開業時には富山県の65歳以上人口は約3割

31

北陸新幹線の開業、並行在来線問題は、まちと暮らしに大きな変化をもたらす。市民・利用者、学校など地域社会の取り組みが大事

(公共交通をよくする富山の会の活動から)



駅・線路など調査、住民アンケート



障害者も乗って、学校も訪ねて



歴史とまちづくり



ライトレールとフィーダーバス



新たな活性化と観光もとめ



時には議会、議員ごんどん

<参考> 80年代、富山港線沿線には4つの「守る会」、約1000人の会員。いま、ライトレール沿線に4つの公共交通をよくする地域の会。

32

「レールが敷かれてもいないのに発車のベルを押す鉄道員はいない。いつ破綻するかもしれないのに会社を起こす経済人はいない」

1999年10月28日「東奥日報」社説

- 国は、JR経営分離後の経営が「苦しい」と言うなら、並行在来線経営が成り立つ政策を本気で
- 国は、沿線各県協議の「場」をつくり具体化を
- JR東日本、JR西日本、JR貨物は、沿線自治体と共同のテーブルに。そして社会的責任を
- 沿線地方自治体は、住民・利用者とともに共同してアクションを
- **新たなステップへ、住民と利用者が参加する創造的な運動に**

33

私たちの運動と声が新たな局面をつくりだしている。「政府・与党申し合わせ」転換へ、今が正念場。

ご静聴ありがとうございました

34