

# 将来も維持可能な あいの風とやま鉄道に向けた 未来戦略のために

—利用者・県民の立場から、今だから言っておかなくてはならない  
富山県とあいの風とやま鉄道への「提言」—

2018年3月19日

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  
(公共交通をよくする富山の会)



## 前文

あいの風とやま鉄道は、今も毎日、約4万人を超える通勤・通学者などを運んでいます。一世紀以上も前に北陸本線として生まれたこの鉄道は、富山県と北陸地域の暮らしや産業、地域社会に便益をもたらし続けてきました。また、日本海沿岸を縦貫する鉄道貨物輸送の一部も担い、国土の発展に寄与してきました。鉄道が果たしてきた、地域の維持と発展への貢献は、まさに歴史に裏付けられたものと言えるでしょう。

そのあいの風とやま鉄道は、2018年3月で開業してから丸3年を迎え、4年目に入ります。そしてこの時期、特に一つ気にしておかねばならないことがあります。それは、富山県と沿線市町などで組織されていた富山県並行在来線対策協議会が、2013年3月に会でまとめた並行在来線の経営計画において、「開業5年間は、運賃値上げに対して激変緩和措置を講ずること」と明記している点です<sup>1</sup>。つまり開業後6年目からは緩和措置が解けて現在よりも更に運賃が値上げされるということです。開業後4年目に入り、いよいよ、その運賃値上げの時期を意識せざる得なくなってきたと言えるでしょう。

私たちは、あいの風とやま鉄道が、将来も維持され、社会的資本として活躍することを願い、取り組みを進めてきました。開業4年目、すなわち運賃値上げの時期を意識せざる得なくなる節目を迎えるにあたり、あいの風とやま鉄道を将来も維持可能とする仕組みについて、私たちは改めて提言を致します。この3年間の動きを見つめて私たちは、「今だからこそ、言っておかなくてはならない課題がある」と考えるに至りました。そのことを踏まえて提言を行うものです。

## 第1章 あいの風とやま鉄道－開業後3年間で浮かび上がってきたこと

### 1. 3年間の検証は経営理念に基づいて

あいの風とやま鉄道の経営理念を、その経営計画から改めて確認してみましょう。そこには次のように書いてあります。

- ①鉄道経営の基本である安全性の確保を最優先とし、多くの県民の身近な生活路線として、利用実態に即した利便性の確保を図る。
- ②組織を簡素化して、業務の効率化を図り、健全経営を目指す。
- ③県内公共交通機関のネットワークの結節点としての活用を図り、地域振興と住民福祉の向上を目指す。<sup>2</sup>

あいの風とやま鉄道は、ただ路線や組織が維持されていれば良い、というものではありません。維持されてかつ、上記が実現されていなければならないのです。この3年間、これらの理念は実現へ近づいて行ったのでしょうか。

### 2. 利便性(サービス)の現況

あいの風とやま鉄道に対しては、開業後ほどなくして次々と、「JRの時よりサービスが低下した」との声が報道されるようになりました。特にクローズアップされたのが混雑問題です<sup>3</sup>。

私たちの会では2016年2月から3月にかけて沿線住民に対し、あいの風とやま鉄道のサービスに関して、JR時のサービスに比した上での評価を尋ねるアンケート調査を行いました。その結果、車内の混雑や乗り継ぎの利便性、在来特急乗り入れの廃止、窓口営業時間の断続化、自然災害時の運行告知状況などに強い不満が見られることが解りました。また、若中年層において運賃値上げへの不満が強いことも明らかとなりました。利用者数への影響としては、12%の利用者逸走を生じさせたと推定されます。その一方で、いくつかの駅で引き続きJR長距離切符を購入可能にしたこと、ICカードを導入したことなどは、利便性の維持・向上をもたらすものとして評価されていました<sup>4</sup>。

このような状況に対して過去3年間、どのような対応がとられてきたのでしょうか。あいの風とやま鉄道と富山県は、いくつかのサービスについて、改善に取り組んできました。例えば、車両運用やダイヤ改変を通じた混雑の解消・乗り継ぎ利便性の向上、JR長距離切符販売窓口でのクレジットカード取り扱い、窓口営業時間断続化の解消、「あいトレ」などの運行情報告知方法の改善などです。このうち後三者ではこれまでに大きな改善が見られました<sup>5</sup>。しかしながら、混雑と乗り継ぎ利便性はある程度改善したものの<sup>6</sup>、未だ充分とは言えず、在来特急の乗り入れや運賃の低廉化については、その改善の動きすら見られません。更に、混雑解消・乗り継ぎ利便性の向上の取り組みに対しては、「新たな車両の増及び乗務員の増とならない範囲で効率的運用計画を策定します。」<sup>7</sup>と言う条件が付けられているのです。

### 3. 地域環境と組織設計が利便性の足かせになっている

利便性向上の取り組みに対して、「新たな車両の増及び乗務員の増とならない範囲で効率的運用計画を策定します。」と言う条件が付けられていることで明らかなように、あい

の風とやま鉄道の経営には2つの構造的な問題が背負わされています

一つは地域環境の問題です。富山県民のマイカー依存度は全国屈指のままですし、施設の立地もマイカーの利用を前提としたものが卓越しています。決して人口が少ないことに問題があるわけではありません。かつて県民人口が現在より少ない時期がありましたが、それでも公共交通の利用者は数多くいました<sup>8</sup>。あくまでマイカー依存度とそれを前提とする地域構造が問題であり、その中で、限られた経営資源でもって競争を強いられている存在があいの風とやま鉄道だと言えます。この問題がある限り、2016年度の赤字はたまたまではなく、これが平常であると考えべきでしょう

もう一つは最初の組織設計に起因しています。例えば、何か取り組もうとしても、曰く、施設が足りない、車両が足りない、マンパワーが足りない、人件費や修繕費に充てる資金がない、県境の向こうは他会社だからこちらでは何ともできない…などなど。でもそのような話で止まってしまうたびに、利用者の多くはこう思うでしょう、「そんなことは言われなくても解っている。じゃあ、なぜそんな組織で会社を発足させたんだ？」と。だからそのような話で止まっていたはいけないのです。今や持株比率からいって、あいの風とやま鉄道は実質的な県営鉄道です。しかも県は組織設計の当事者でもあります。そうである以上県は、「なぜそんな組織で…」という問いかけを乗り越える手立てを講じていかねばなりません。

#### 4. 県と県民はどのように、あいの風とやま鉄道にかかわっていくのか

組織設計の枷を乗り越えていくこと、それはすなわち、あいの風とやま鉄道が、顧客獲得へチャレンジできるような経営環境を整えていくことではないでしょうか。県と県民はそのために何ができるでしょうか。

そもそもマイカーへの県内インフラ整備・改善には多額の公費が投じられています。その一方で、県内鉄道に関してその整備・改善を企業の自助努力に帰しているのは、公正な競争環境といえません。マイカーへのインフラと同等の処遇が県内鉄道に対しても必要でしょう。あいの風とやま鉄道に関して言えばまず、設備更新に備えた基金を県と各自治体は今から考えるべきです。最終的には上下分離の導入を考えるべきです。

無論、財政的な問題はあります。そもそも並行在来線は整備新幹線の開業と引き替えに経営分離されたものです。県は、北陸新幹線開業一年目だけで、その経済効果は421億円と試算しています<sup>9</sup>。ではその効果の一部でも、あいの風とやま鉄道の利用者に戻ってきませんか。並行在来線の利用者は、新幹線と引き替えに利用していた鉄道路線を経営分離されてサービス水準の低下を被りました。にもかかわらずその新幹線からの利益は何も与えられないのでしょうか。これが受益者負担の原則と言えるのでしょうか。新幹線による経済効果からもたらされた利潤を財源に、あいの風とやま鉄道が利便性を向上させる形で、あいの風とやま鉄道利用者へ正当な配分があってしかるべきでしょう。また、交通政策基本法を活用し、交通基本計画を立案し、それに基づいて国から戦略的に補助を獲得することも必要でしょう。

#### 5. 実現すべきことは

公共交通の路線は3つの条件がそろわなければ十分な顧客を獲得できません。その条件

とは、輸送の安定・安全が確保されていること、頻度の高い運行をしていること、低廉な運賃であることです。あいの風とやま鉄道の利便性の向上には、この観点が必要であり、県の交通計画にはこの3つの視点の導入をすべきです。また、あいの風とやま鉄道の毎年度の経営計画についても、この観点からチェックすべきです。特に後手に回りがちな「低廉な運賃」に気を配らねばなりません。しかしながらこれらの条件が実現は、マイカーとの不公正な競争を放置したままでは達成できないのです。この観点が、あいの風とやま鉄道との関わりの出発点になるのではないのでしょうか。

## 第2章 将来も維持可能な仕組みのためにー現状をリアルにみればー

第3セクターとして発足したあいの風とやま鉄道。安定的に運行されていることが、県民生活に安心をもたらしています。県や市町村の諸行政も、あいの風とやま鉄道の安定輸送が前提となっているのではないのでしょうか。もしも、県内を横断するあいの風とやま鉄道の鉄路が廃線なれば、もはやリセットは困難になるでしょう。

あいの風とやま鉄道は、県民生活と産業の基礎領域に存在している富山県の地域資源です。「社会的共通資本」ともいうべきものでしょう。このあいの風とやま鉄道が将来も維持可能な鉄道として存続するために、現状をリアルに把握し、問題の所在を明確にしておくことが大切であると考えます。

### 1. 経営に危うさがある

昨年10月26日、厳しい経営が続く並行在来線8社が「並行在来線鉄道事業社協議会」を発足させました。車両更新や施設の充実のためにも多額の投資が必要になるもつで、並行在来線会社が共同し、経営強化に向けた調査・研究、国への要望などに連係して取り組むことは、利用者・住民にとっても歓迎されることです。

また昨年11月9日、並行在来線に関わる12道県は、JRから譲渡された鉄道資産に対する税制特例の延長、赤字の補填や運営経費への支援制度の拡充などを求めました。

ビジネスだけの側面から並行在来線・あいの風とやま鉄道をみるなら企業としては存在しないでしょう。県がJR資産を買い取り、県と市町村が資金を出し合い、さらに各自自治体と民間企業が拠出する「経営安定基金」で、運賃などの補助も行って発足したのです。

あいの風とやま鉄道が、短期的にも長期的にも独立採算が困難であっても、県民の税金を注ぎ込むことに県民の合意が得られるのは、県民生活を支える社会的資本であるからにはかなりません。

あいの風とやま鉄道には、①重大災害・事故への対応、②施設・設備の老朽化と維持・修理費の増大、③乗客減少と収入減、④鉄道貨物輸送の減少、⑤人口減少と高齢化という「五つの不安」がつきまとっています。

この「五つの不安」には、鉄道会社だけではどうにもならない課題もありますが、鉄道施設設備の修理修繕・更新は安全性の確保からも先送りできないものです。仮に、先送りすれば、安全が脅かされ、いずれ経営を大きく圧迫する存在としてのしかかります。そんな、危うさを抱えたままJR経営を受け継いだ鉄道です。

鉄道遊休地や施設などの活用、旅行業への参入など経営の多角化は全国的にみられる傾向ですが、それでも経営の安定化に寄与するものとはなっていないようです。

### 2. 適切な支援・補助が求められる

あいの風とやま鉄道は、企業としての経営努力、収益性や効率性の向上などは当然に求められます。しかし、並行在来線である第3セクター鉄道は、競争原理の働く企業としての生産性や収益性を求めるものとは異なる事業を担わされています。県民生活と産業、国土のセーフティネットでもあるあいの風とやま鉄道です。将来も維持可能な鉄道であるために、国と県、県内自治体の適切な予算措置をとまなう支援が行われるべきではないでし

ようか。あいの風とやま鉄道への財政支援・補助などは、採算性や金額の多寡だけで判断されるものもなく、また「補助金を受け取ると競争力がつかない」「やる気をおこさせない」というものとは、無縁なものといわざるをえません。

### 3. あいの風とやま鉄道の“未来”を定める富山県

富山県のあいの風とやま鉄道の持株比率は63%です。沿線自治体も約4分の1を保有していますが、あいの風とやま鉄道は県営鉄道ともいえる存在にあります。

公共交通をよくする富山富の会は2017年夏、「あいの風とやま鉄道についての自治体アンケート」をおこないました。この結果から率直に述べれば、利便性の向上を求める要望は強いものがあります。しかし、あいの風とやま鉄道を軸にしたまちづくり、地域振興などについては一部の自治体以外は必ずしも明確ではありません。また、あいの風とやま鉄道の運営や経営にかかわる視点は弱いものといえます。これらのことが、各自治体の『総合計画』などにも反映しているといえるでしょう。

そこで、富山県として、次の課題に取り組むことを「提言」します。

① 将来も維持可能なあいの風とやま鉄道を実現するために、県の担当部署を充実することです。これは、あいの風とやま鉄道の「経営理念」の実現と諸施策を行政として支えるためです。地域経済・観光（産業）、環境、社会（生活を守る、防災）と、鉄道と県民生活・産業の歴史という「4要素」から、あいの風とやま鉄道の現状と将来を展望することです。この「4要素」の歴史以外は、交通基本法の理念にそったものでもあります。

あいの風とやま鉄道が、独自に経営を発展させることはいうまでもありませんが、各自治体との連携・協力の促進のために県の役割が重要です。また、人材確保と教育・訓練、労働条件の向上、利用者・住民の参加などへの県の役割は欠かせないものです。

② 財政「支援」に対しては、あいの風とやま鉄道の役割から社会的必要性が浮き彫りにされるべきでしょう。「経営安定基金」制度は、10年間を期限とした措置として発足しましたが重要な役割を果たしています。各市町村は、あいの風とやま鉄道への出資者であり、「経営安定基金」の拠出者ですが、私たちのアンケートでは必ずしも積極的な受け止めはみられません。「経営安定基金」の在り方の論議が避けられないことも予想して検討が開始される必要があるでしょう。

③ あいの風とやま鉄道の営業収益は、2016年3月期で旅客運輸収入が営業収益比で52.8%、貨物線路使用料が31%です。2017年3月期は、旅客運輸収入が50.84%、貨物線路使用料が32.19%です。貨物線路使用料がなくては維持できない会社です。しかし、貨物列車の走行は、線路など設備を痛めます。全国鉄道網の一翼を担い、安全基準を守り、メンテナンスを怠りなくすすめるためにも貨物線路使用料の引き上げを求めて行かなくてはなりません。

私たちの「自治体アンケート」結果では、各自治体の貨物鉄道に対する認識はゼロに近いものです。県とあいの風とやま鉄道、そして各自治体が鉄道貨物に対する認識を深めるとともに、鉄道貨物利用への施策を強化すべきです。

### 第3章 たゆまぬ利便性の向上と安定輸送・安全輸送のために

今年は、「56豪雪」に匹敵するとされる積雪でしたが、あいの風とやま鉄道は、全区間・一部区間の運休など運転規制を断続的に行う対応がとられ、雪の重みでパンタグラフが下がったなどの他には心配された鉄道への被害は報道されていません。

しかし、あいの風とやま鉄道の運休が、県民生活にさまざまな影響を及ぼしていることも注視しなくてはなりません。なぜなら、県内公共交通機関のなかで最大の輸送機関であるあいの風とやま鉄道には、いつも安定した輸送と、輸送の安全確保という二つの基本が期待されているからです。

私たちは、安定した輸送と安全確保を含めて今後、堅持していく「10原則」を提案してきました。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。初乗り割高感を解消する。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・災害に対応する国の制度・補助を確立する。⑧地元や地域の負担を軽減する。⑨経営基盤が強い経営主体をつくる。⑩駅とバス、コミュニティーバスなど公共交通機関とシームレスな運行にとりくむ。ことです

第三セクター鉄道・あいの風とやま鉄道にとって、この「10原則」が生かされることが望まれます。また、交通基本法第6条は、行政、交通関連事業者などと、住民を関係者として交通政策への住民の位置づけを明確にしましたが、これらの具体的な取り組みが利便性の向上につながるものと考えます。

#### 1. あいの風とやま鉄道の利便性向上のために

あいの風とやま鉄道は、発足以来、利用者・住民の要望などを積極的に受け入れようとする姿勢があることに、好感が寄せられています。開業間もない時期のラッシュ時の混雑に対して通勤・通学時間帯列車の増発、延伸、JR切符を販売する全8駅で窓口閉鎖時間の解消など積極策が計られました。また、富山駅で乗り換えするのではなく富山駅をまたぐ列車本数は、JR時に比べ普通列車比で、高岡方面へは3倍、黒部方面へは4倍に増やされています。その他にも、JR時代にはなかった取り組みなど、利用者の要望を生かす姿勢が功を奏しているものと思われまます。

そのうえで、あいの風とやま鉄道の利便性向上に向けて次のことを「提言」します。

##### 1-1. 「マイカーに勝ちにいく」姿勢で

あいの風とやま鉄道は県内最大の公共交通機関です。輸送機関別にみると、あいの風とやま鉄道は、開業3年目（2016年度）の利用者数が1日あたり40,338人、年間1,472万人と発表しています。北陸新幹線も城端線、氷見線、高山線もJR経営ですが、北陸新幹線は都市間高速輸送であり、ローカル線である3線を分けて利用者数をみると、北陸新幹線は、開業2年目の利用者数が828万人（「日経」2017年3月7日）です。県『統計年鑑』2016年版によれば、城端線と氷見線、高山線を合わせて1日あたり23,716人、年間約865万人です。富山地方鉄道は、本線と立山線、不二越線、上滝線を合わせて1日24,368人、年間約889万人。路線バスの年間輸送人員は約964万人。タクシーは約489万人です。

しかし、自家用車の輸送分担率は約9割ですから圧倒的な存在です。

マイカーの増大とともに自治体も民間企業も郊外開発をすすめ、マイカーの増大は職住分離に拍車をかけ郊外都市化が進展しました。しかし今日、人口減少とシニア社会の進展とともに高齢者の交通事故増加と運転免許証の返納、郊外住宅団地の疲弊、買い物難民などが社会的な課題になっています。また、“若者の車離れ”も聞かれます。

県内最大の公共交通機関であるあいの風とやま鉄道は、県民の生活と生産活動、都市の装置としての役割を担うだけに、「マイカーに勝ちに行く」姿勢で、安定・安全輸送、頻度の高い運行、低廉な運賃の3要素を基本にして県内と地域の交通政策にも積極的に関わっていくことが必要ではないかと考えます。

## 1-2. 利用者・県民とともに乗客増加に向けた諸施策について

あいの風とやま鉄道の利用者は、2016年度・2017年度の上半期の利用者は第三セクター発足後の心配された乗客の減少を最小限にとどめ、ほぼ横ばいの傾向になりました。この間、定期外の利用者が微減する傾向には注目せざるを得ません。

そこで、利用者の増加に向けて、次の7つの側面から検討されるべきでしょう。

① 利用者・住民要望を生かしたダイヤの改善です。なかでも待ち時間は大きな課題です。私たちのアンケートでは、待ち時間15分程度は大半の方が待つことは可能としていますが、1時間では我慢できるとの回答は1%未満で、ほとんどの人は他の交通機関に切り替えることを示しています。「待たなくていい・乗り換えなくていい」移動の確保に接近することを目標に、他の交通機関とも連携したシームレスな交通システムが実施されることです。

② 利用者ニーズを掘り起こす運行です。9時ごろから17時ごろまでの時間帯の利用者は高齢者の比率が高いものと考えられます。IGRいわて銀河鉄道は、高齢者の医療受診サポート「IGR地域医療ライン」として通院客優先席、アテンダントのサポート、タクシー会社と連携した病院への割引料金などを実施しています。このサービスは高齢者をサポートしている家族にとっても送迎の負担を軽減することから、利用している高齢者からのみならず、その家族にも好評です。鉄道会社のサービスが、高齢者の生活の質と共にその家族の生活の質も改善していることは、今後のサービス拡充を考える上で注目すべきでしょう。また、「シニア社会」の地域交通政策が求められますが、高齢者が外出を楽しむことができる鉄道利用も検討されるべきです。「一日フリーきっぷ」などで諸施設の観覧料割引制度などを実施していますが例えば、美術館などと提携した高齢者割引切符や、コミュニティバスやタクシー会社との連携などが望まれます。

③ イベントや観光については、すでに企画切符やイベント列車「とやま絵巻」などが企画されています。様々なイベントで乗客が増えることはいいのですが、増収には「イベントしかない」という話にならないよう考慮されるべきでしょう。

例えば、公共交通をよくする富山の会では、2008年4月に群馬県で鉄道維持政策に関する調査を行いました。県内地方鉄道の経営陣の一人は、「イベントや企画は時々のものであって効き目が無い。企業にとって何より必要なのは、通勤や通学などで毎日乗って、

日銭をもたらしてくれる定常的なお客様です」との見解を示していました。また、イベント列車の取り組みで知られる肥薩おれんじ鉄道についても、2016年8月に会の世話人の一人が沿線自治体関係者への聞き取り調査を行ったところ、「鉄道会社は企画列車などの外向きの営業にばかり力を入れないで、地元住民向けの営業にも力を入れてほしい」との声が聞かれました。イベント列車や観光振興の効果は、結局副収入の範囲を超えないことに留意しなければなりません。

④ あいの風とやま鉄道の将来に不安な要素があらわれていることです。県立高校の泊、水橋、高岡西、南砺福光の4校を2020年に再編対象校としたことです。通学の利便性なども検討するとしていますが、ダイヤ編成などにも影響を及ぼす可能性があります。

3月から高岡やぶなみ駅の新設・開業に合わせ、石動発の運行形態がとられることは、住民に歓迎され乗客の増加につながることを期待されます。また富山・東富山間の新駅設置計画も動き出しましたが、あいの風とやま鉄道の存在と運行が、県政諸政策のなかに、しっかり位置づけられるように熟慮されるべきです。

⑤ 沿線自治体の主体的な協力もあって駅舎の活用がすすめられています。地域と鉄道が関わりを深めることは「マイレール」意識の向上にも結びつきます。駅周辺観光と結んだ『ぶち旅ガイドブック』は好評とも聞いています。県商工会議所連合会が『産業観光図鑑』を発行していますが、これらの企業と提携して産業と鉄道の役割・歴史など、近代から現代にいたる鉄道の役割を発信していくことも県とあいの風とやま鉄道の役割と考えます。

⑥ 沿線自治体の交通政策に共通しているのは、あいの風とやま鉄道の駅を起点にした地域交通体系が政策的（コミュニティバスなど）に取り入れられています。これは、積極的な位置づけがなされているといえます。あいの風とやま鉄道を軸にする、地域循環ネットワークを展望し、地域づくりにも貢献することです。

⑦ 人口減少がすすんでいます。これはあいの風とやま鉄道にとって輸送量の減少に大きく影響する問題です。そこで、「シニア社会」への能動的な対応とともに、2013年9月の「提言」でも紹介した、えちぜん鉄道の「鉄道事業者の常識で安全・サービスを考えるのではなく、顧客の視点で考える」姿勢は学ぶべきものがあります。

あいの風とやま鉄道は、住民・利用者の視点に立った「未来戦略」で県民に求められる鉄道経営に取り組むことを目指すべきです。利用者・住民が要望を届けやすい、垣根の低い、窓口の広い企業風土が必要となっているのではないのでしょうか。

### 1-3. 開業5年後の運賃値上げは再検討を

県の並行在来線準備会社の発足に当たって実施した私たちの「利用者・県民アンケート」（2012年9月）では、71.5%の方が現行運賃（JR当時の運賃）の維持を求めました。開業後の2016年3月アンケートでは33.1%が「JR時の運賃に戻すべき」とし、「やむを得ない」が60.3%でした。とりわけ、あいの風とやま鉄道を利用している30代の6割以上、20代40代の4割から5割が「JR時の運賃に戻すべき」と答えています。この声は、これか

らも継続して利用が期待される若い世代の声であり重要です。昨年の自治体アンケートでは「運賃の高さ」を問題点としてあげている自治体もあります。

並行在来線経営計画（最終）は、運賃について開業後約 10 年間は、JR 運賃水準を考慮して、通学定期 概ね 1.05 倍程度、通学定期 概ね 1.19 倍程度、定期外 概ね 1.19 倍程度としています。そして急激な運賃値上げを避けるため激変緩和として現行の運賃水準（開業後 5 年間）が決定されました。この「経営計画」通りであれば、再来年には運賃値上げが実施されることになります。

運賃値上げについては、①現行運賃は激変緩和措置であり、開業 5 年経過後の運賃値上げは当然であるとして実施するのではなく、運賃値上げは再検討すること。②前項（第 3 章 1－2）の乗客増加の政策などに取り組むこと。③車両更新や施設の充実、貨物線路使用料引き上げなど経営基盤強化に向けて「並行在来線鉄道事業者協議会」や関係道府県とともに国に働きかけること。④「経営安定基金」のあり方なども含めて市町村との協力体制を強化すること。⑤運賃値上げを前提としない「経営計画」の見直しに取り組むこと。以上について早急に、あいの風とやま鉄道と県、関係自治体とが協議する場、利用者・住民の意見を聞く場を設定することを「提言」します。

運賃値上げは、利用者離れを加速しかねない要因をはらんでいます。また、2 年後に運賃値上げが仮に実施されれば、1 年後に予定される消費税 10% 値上げに続く値上げとなり、利用者の負担感覚は決して小さいものではありません。

近年、JR も含め県内の鉄道・バスの公共交通事業者は、運賃値上げを抑制してきました。2014 年の値上げは、消費税の値上げ分にとどめ、運賃そのものの値上げは避けています。万葉線は、定期券のみ値上げとし、普通運賃は据え置きました。

これは、マイカーが普及するもとの公共交通事業者は、運賃値上げが増収・経営改善に連動しないとの苦い体験のもとからのもので、この教訓をいかすことです。

## 2. 安定輸送と安全確保のために

経営基盤の安定と運転技術を含めた輸送の安全が確保されなければ鉄道としてはなりません。私たちは、鉄道の命は安全・安心の確保・維持であり、そのために「予防保全」という考え方のもとに鉄道メンテナンスを確立するよう「提言」してきました。

2016（平成 28）年度決算では営業費用が大幅に増え、そのなかでも大きなウェイトを占めるものが修繕費です。『安全報告』によれば、その内訳として老朽施設取替額 2,6 億円、保安防災対策額 1,2 億円、車両備品 2 千 5 百万円です。今後も、JR から引き継いだ諸設備・施設は時間の経過とともに、保守・維持費の増額が懸念されます。

しかし、経営環境を理由に、これらの費用が削減されたり、先送りをすれば、返ってその負担は大きくなり、大きな事故につながることも少なくないのが鉄道の現状です。

### 2-1. 今年の豪雪を契機として自然災害対策への計画的対策を

今年の降雪は、5 6 豪雪以来という記録的な積雪でしたが短期間の断続的・周期的傾向をもった降雪・積雪という特徴がありました。3 8 豪雪や 5 6 豪雪時のように断続的であっても一週間も降り続き積もり、除雪がまにあわないという状態でなかったことなどが、断続的運転規制という対応が功を奏したといえます。しかし、ある程度の積雪になれば、

運転規制は当たり前では乗客離れの誘因になりかねません。

今回に限らず私たちに寄せられた運転士などの声では、吹雪による吹きだまりができる走行抵抗の増大、架線などの着氷雪や凍結による障害発生、トンネル内のつららや側氷による列車や電気設備などへの障害などを危険要因としてあげています。

今年の豪雪時に、保線や電気など施設関係の職員による軌道や電気設備の対応、巡回警備、列車の雪落とし、ポイント・踏切の除雪、ホームや駅の除雪、そして運転規制の対応などについて、被害は少なかったとしても、これらソフト対策への対応と結果を把握することです。

また、車両構造上の問題はなかったのか、除雪車両、散水消雪設備、流雪溝、分岐器融雪設備、吹きだまりや、トンネルなどの凍結、雪崩対策など地上設備のハード対策についても詳細に把握し、起こりうる程度も想定した補強などの工事も考えられます。

強風、降雨などには一定の基準値を決めた対応が実施されています。他にも地震、津波、落石や土砂崩壊や風化などによる自然災害による鉄道への被害があります。それぞれの災害への対策がとられなければなりません。災害発生後の防護工事はむろんのこと、土木建造物の耐久性や自然災害発生危険箇所の防災対策などと、運転規制の適切な組み合わせによる防災・減災対策が効果的に行われることが必要と考えます。

JR 時代からの自然災害に対する関係資料は引き継がれていると思いますが、まだ JR 出向者が多く現場で働いている今の段階で、今回の豪雪を一つのチャンスとして、下請け任せにしないで、情報とデータの蓄積をはかり、危険な箇所から計画的な補強や補修工事が行われることも求められます。あいの風とやま鉄道の施設関係には、若い職員が多いだけに、技術の継承をしっかりと行う契機にするという積極的で前向きな対策を期待するものです。

その一方で地方の鉄道会社では、「給与が低いために、せっかく若者に技術を身につけさせても、給与の高い都市部の鉄道会社に流出してしまう」との声がよく聞かれます。養成と共に人材の引き留め策も考えていかねばなりません。

## 2-2. メンテナンスは「予防保全」で

線路・電路・車両など諸施設は、故障や事故が発生する前からあらかじめ修理・修繕などをする「予防保全」体制が計られることです。「予防保全」メンテナンス作業・技術は、あいの風とやま鉄道の財産としていかななくてはなりません。

あいの風とやま鉄道が、積極的に自社生え抜きの社員を採用していることは評価されなくてはなりません。しかし、鉄道技術は、人によって継承されます。鉄道は労働集約産業です。人材の育成・確保と、技術の継承は実現すべき課題であることはいうまでもありません。メンテナンスの機械化・自動化がすすんでいるとはいえ国鉄、JR 時代からのメンテナンスの歴史のうえに現在があります。また、軌道、車両、土木、建築、機械、電気、建築それぞれ常にメンテナンスの新しい技術や進歩があります。それだけに、下請け任せではなく、下請けも含めた鉄道技術の継承、人材の育成・養成をおこなうことが、あいの風とやま鉄道の基盤の強さと、県民の信頼を育てることになるでしょう。

### 2-3. 「安全運行利用者意見交換会」（仮称）の設置

鉄道事故は、自然災害に伴うものの他に、鉄道運転事故として、列車衝突、列車脱線、踏切事故、人身事故、火災、道路障害、物損事故があります。どの事故も、未然に防止する安全対策が求められます。

鉄道事業法は、鉄道運転事故などの報告（第19条）を求めるとともに、その第1条で「鉄道事業等の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、輸送の安全を確保し、鉄道等の利用者の利益を保護するとともに、鉄道事業等の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする」として、第18条2項で「鉄道事業者は、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない」と「輸送の安全を確保」が追記されています。

これらの安全対策とともに自然災害、犯罪のための財政的負担と人の配置が求められています。そこで、利用者、地域住民、障害者（団体）、乗務員、地方鉄道、JRも参加する「安全運行利用者等意見交換会」（仮称）を設置し、あいの風とやま鉄道の安全な輸送と安定輸送のさらなる実現に取り組むことを「提言」します。

## 第4章 国の役割とJR西日本の社会的責任を求めて

並行する在来線を第三セクター鉄道として運営することは第2章で指摘したように、いつも「五つの不安」が付きまといまいます。「正直言ってお荷物」（2018年2月7日の石川県議会定例会における石川県知事の答弁）という発言もあります。国の運輸政策としてJR経営から分離した並行在来線であり、国土政策として全国鉄道網を維持する国の役割が問われています。

一方、JRの社会的責任も問われています。JR西日本は、CSR（企業の社会的責任）の考え方のもと、「地域から信頼される企業になる」として、「鉄道を核に事業を営む当社は、地域を離れては存在し得ません。」「地域とWIN-WINの関係を構築し、ともに地域の活性化を図っていくことにより、当社グループの持続的成長につなげていきます。」「地域が抱える課題に対して、当社グループの強みを活かして解決に貢献する取り組みにも力を入れています。」としています。

ところが、あいの風とやま鉄道が発足するまでには、JRが並行在来線経営から撤退しなくてはならないほどの「経営上の根拠」は何か、JRが撤退すれば、利用者・地域住民と地域社会におよぼす社会的影響は、どれほどのものか、などについて一切明らかにされることはありませんでした。並行在来線が第三セクター鉄道になっているからとして、JRの社会的責任が不問にされるものではありません。

県は、関係県やあいの風とやま鉄道など並行在来線各社とともに、国とJRに対して次のアクションを起こされるよう「提言」します。

### 1. 並行在来線の安定輸送に対する国の役割

第三セクター鉄道として運行する並行在来線が、将来に渡って安定輸送を維持するには、政府の運輸政策が大きく左右します。地域的ローカル鉄道になり、うま味だけを取り去った並行在来線であっても公共交通機関として社会的役割を担わなくてはなりません。

2013年に成立した交通基本法は、公共交通のあり方について、日常生活の基盤として生活を守ること、地域振興と防災（第3条）、環境保護（第4条）に貢献するものと位置づけました。さらに、行政、交通関連事業者などと関係者として交通政策への住民の位置づけ（第6条）、事業者の適切な情報の提供（第10条）、国民生活の安定向上と経済の健全な発展（第1条）の実現向けの交通基本法の目的のもとに、関係者が相互に連携し協力（第12条）する旨を定めています。

このように地域の持続可能な発展に貢献すべきと位置づけられた地域公共交通機関に、「政府は、交通に関する施策を実施するため必要な法制上又は財政条の措置その他の措置を講じなければならない」（第13条）と規定しています。

これは、公共交通の社会的価値に国が目を向けたものとして、新たな施策展開の希望を抱かせるものです。

① 国へは毎年、並行在来線関係県の要望がおこなわれていますが、並行在来線各社の安定経営への道は開かれていません。県内最大の公共交通機関であるあいの風とやま鉄道の将来も維持可能な鉄道にするために関係諸県の連携とともに、利用者・県民の共同した運動で国への働きかけを発展させることを求めます。

② 国の政策で誕生した並行在来線に対して、安全対策、重大な事故・災害対策に対する支援制度や補助制度の確立・充実、将来も維持可能な並行在来線の運行が可能となる新しい法律の制定を県民とともに国に働きかけることです。これは県の責務といえます。重大災害などに対する財政的支援については、整備新幹線貸付料を充てるとの考えも検討されるべきです。

③ 収益性が劣るとして並行在来線を切り捨てるなどの政策は、世界の鉄道を見ても例がないようです。国は、ローカル線の経営改善のために「上下分離」方式の一つのモデルとしているように、将来的には JR 旅客会社も参加する「上下分離」方式による県境分離線路をつなぐことも検討される必要があります。

④ あいの風とやま鉄道など並行在来線は、JR 貨物が走行することで全国鉄道網の一翼を担っています。しかし、先述したように自治体アンケートでは、JR 貨物に関心は希薄なものがあります。トラックドライバーの不足に対応し、モーダルシフト政策や鉄道貨物の役割について、荷主である企業とも連携しながら鉄道の存続・維持を国の責任として行うよう働きかけることです。当面、貨物線路使用料の引き上げを求めることです。

各自治体とも厳しい財政です。ない袖は振れないのですから、国の法制上・財政上の措置を定めた交通基本法 13 条が活かされるよう富山県がイニシアチブを発揮することです。

⑤ 並行在来線の安定的な経営を目指して、国が総合交通財政を確立して全国鉄道網を維持する積極策をとるよう国に求めることです。ドイツのエネルギー税、フランスの交通負担金制度(VT)などの税制も参考になります。

## 2. JR 西日本の社会的責任を求めて

あいの風とやま鉄道と JR 西日本とのかかわりでは、駅での JR 切符の販売や、IC カード (ICOCA) の活用などがあります。これ自体は歓迎されていますが、JR に対して次の要求で県民とともにアクションを起こすことが求められます。

① あいの風とやま鉄道と JR 氷見線・城端線・高山線との乗り継ぎなど利便性の向上、北陸新幹線や金沢での「サンダーバード」、「しらさぎ」の一層の乗り継ぎ改善は重要です。

② あいの風とやま鉄道など並行在来線から転換した第三セクター鉄道に対して、鉄道のメンテナンスや自然災害から鉄道をまもる防災・減災対策など技術的支援と人的支援の継続をビジネスを超え、JR の強みを生かした「貢献」として実現されることを求めます。

③ 「18 青春切符」には一定の改善がみられますが、第三セクター鉄道の経営に貢献する企画切符や、共同企画などに積極的支援が展開されることも望まれます。

## おわりに

人口減少と高齢化がさらにすすむことは直面する現実です。鉄道をはじめとする公共交通機関の収益性も心配されるなかで、マイカーに依存した、またマイカーを主体とする交通政策であっては、「国民の自立した日常生活及び社会生活の維持」（交通基本法第2条）の基本認識は達成すること難しいものといえます。

公共交通をよくする富山の会の「提言」は、2002年11月の第1回以来、今回で7回目、あいの風とやま鉄道が発足してからは2回目です。富山県とあいの風とやま鉄道は、この「提言」を、県内最大の公共交通機関であるあいの風とやま鉄道の“未来戦略”の一つとして生かしていただくようお願いものです。

### <連絡先>

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  
(略称：公共交通をよくする富山の会)

<住所> 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

<HP> <http://www5e.biglobe.ne.jp/~thlt/>

---

<sup>1</sup> 富山県並行在来線対策協議会、「富山県並行在来線経営計画概要(最終)」富山県並行在来線対策協議会,2013年3月28日,p.11。例えば、開業後10年間の定期外運賃はJR時に比して1.19倍程度に調整するが、開業後5年間は激変緩和措置として1.12倍程度とすることが示されている。

<sup>2</sup> 富山県並行在来線対策協議会(2013年3月28日),前掲資料,p.1

<sup>3</sup> 例えば、北日本新聞2015年3月19日、「あいの風苦肉の策 混雑解消へ予備車投入」

<sup>4</sup> 岡本勝規「アンケートから見える あいの風とやま鉄道の今とこれから ～沿線住民アンケートの結果から～」,公共交通をよくする富山の会「あいの風とやま鉄道の今とこれからの考えるシンポジウム」資料,2016年4月16日,<http://www5e.biglobe.ne.jp/~thlt/sympo16/ryokaku20160416.pdf>

<sup>5</sup> 第8回あいの風とやま鉄道利用促進協議会(2016年12月14日)配布資料のうち、資料4-1「JR切符販売に係るクレジットカード扱いの導入について」及び資料4-2「駅窓口営業時間の改善について」、資料4-4「新指令システム稼働に伴う利便性の向上について」

<sup>6</sup> あいの風とやま鉄道「射水市」意見交換会(2017年2月16日)配布資料のうち、資料2「平成29年春ダイヤ改正について」

<sup>7</sup> 第8回あいの風とやま鉄道利用促進協議会(2016年12月14日)配布資料のうち、資料4-3「平成29年春ダイヤ改正の考え方について」

<sup>8</sup> 富山県統計年報によれば、1970年の県内人口は約103万にであるのに対し営業用旅客自動車輸送人員(一般乗合)は約7083万人。一方で2014年の県内人口は約107万人であるのに対し営業用旅客自動車輸送人員(一般乗合)は約950万人。

<sup>9</sup> 北日本新聞2016年04月22日「北陸新幹線 県内経済効果421億円 訪問者49万4000人増加」