

公共交通をよくする富山の会の「提言」と、あいの風とやま鉄道の到達点

(第6次「提言」開業－2年前、第7次2018年3月19日－開業3年目)

	第6次「提言」(○)、第7次「提言」(□)	あいの風とやま鉄道の現状(到達点)	J R、国、県
<p><b>経営理念</b></p> <p>○あいの風が「県民鉄道」として、利用者・住民の便益、社会的価値の創造的多面的発信を。</p> <p>●イベントで儲けるなどではなく、環境問題、高齢社会など新たな変化のもとでの潜在的需要者獲得に力を。</p> <p>□あいの風の構造的問題＝マイカー依存のもと赤字は構造的。</p> <p>・<b>■「五つの不安」</b>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。</p> <p>□あいの風は県の地域資源であり、「社会的共通資本」。</p> <p>現状をリアルに、問題の所在を明確に。</p> <p>□地域経済・観光(産業)、環境、社会(生活を守る、防災)、鉄道と県民生活・産業の歴史の「4要素」から展望を。これは交通基本法の理念に沿ったもの。</p> <p>□県産業界との連携を。『産業観光図鑑』に鉄道欠落。</p> <p>○□J Rの社会的責任と国の責任・役割を求める。</p>	<p>◎毎日約4万人を超える通勤・通学者などを運ぶ。</p> <p>●経営理念＝①安全性の確保を最優先し、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組織の簡素化を図り、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活用を図り、地域振興と住民福祉の向上を目指す。</p> <p>◎「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」(H29、春ダイヤ改正の考え方)</p> <p>◎社員数398名(出向者は、J R社員182名、JR貨物2名、日本旅行1名、県7名で42%)</p> <p>●2025年度までにプロパー社員に切り替え。(J R出向社員の人件費40%程度負担)。</p> <p>◎輸送密度2015年実績7,522人、2025年予想5,942人、2035年4,674人、2045年3,634人(15年の48%)</p>	<p>☆国の運輸政策は、整備新幹線と並行する在来線の経営分離。</p> <p>☆交通基本法の制定。国、県、交通事業者などの役割。</p> <p>☆減価償却に27年。新幹線建設費負担2356億円。</p> <p>☆富山駅南北通路</p> <p>※県は、実質無償譲渡とする。</p>	
<p><b>利便性と運賃</b></p> <p>○スムーズな移動－7割が待ち時間20分以下を望んでいる。他社との乗り継ぎ</p> <p>○関西、中京、新潟方面を結ぶ在来線の乗り入れ。</p> <p>○現行運賃(J R)を上限とした低廉な運賃。</p> <p>●旧車両の活用。(県)</p> <p>●距離による通算運賃か、乗り継ぎ時の大幅割引。I Cカードの導入と合わせて検討。</p> <p>○マイカー客、家族連れや、20代60代など取り戻す。</p> <p>●北信越の各県連携する観光列車、イベント列車。</p> <p>■運賃値上げの再検討を。(※「5つの提案」)</p> <p>■城端線、氷見線、高山線との乗り継ぎ便利に。</p> <p>□利便性向上と経営計画の基本は、マイカーに勝ちに行く</p>	<p>◎列車本数は、若干増加。ワンマン化、車両減。</p> <p>●新型車両17編成(2両)、旧型車両5編成(3両)。</p> <p>●1.12倍の運賃値上げで開業。2020年度の運賃値上げはしない。22年か23年に値上げの方向。</p> <p>●通学・通勤時間帯列車増発。通学定期18年2.8%増。</p> <p>◎I Cカードの導入と利用区間拡大。旅客案内システム。無人駅に自動券売機。</p> <p>◎「とやま絵巻」。「一万三千尺物語」(旧車両活用)。</p> <p>◎ワンマンカー、アテンダント配置。</p> <p>◎トイレ洋式化。</p> <p>◎ビール、サイクルトレインなどイベント列車。</p> <p>◎やぶなみ駅新設。富山・東富山間の新駅設置。</p>	<p>★あいの風全8駅でJ R切符販売、クレジットカード使用できる。</p> <p>★J R駅で一定区間のあいの風切符販売。</p> <p>★J R乗り継ぎにはわずかの軽減処置。</p> <p>★改札内乗り換えの維持。</p> <p>☆「18青春切符」で並行在来線区間の一定の利用。</p> <p>☆2023年金沢以西の並行在来線開業(北陸新幹線金沢・敦賀)</p>	

<p>利便性と運賃</p>	<p>姿勢で①輸送の安定・安全、②頻度の高い運行、③低廉な運賃の視点で。</p> <p>□他の交通機関ともシームレスなシステムを。</p> <p>■1日フリー切符。美術館との連携と割引。「シニア社会」に対応した諸施策を。</p> <p>■自治体などと協力し駅舎の活用。</p> <p>□高校統廃合に伴うダイヤへの影響など県政諸政策との位置づけを絶えず持つて。</p> <p>■J Rとの共同企画など。</p>	<p>◎『ぷち旅ガイドブック』の発行。</p> <p>◎沿線自治体イベント切符（だいもん風まつりなど）</p> <p>●当日販売で1日フリー切符、あいの風・I Rフリー切符など。</p> <p>◎石動駅の整備（エレベーター、自由通路など）。</p> <p>◎滑川駅エレベーター設置。（他駅バリアフリー？）</p> <p>◎快速の運行三往復。所要時間の短縮は。</p> <p>◎魚津、泊駅の乗客減少。</p> <p>◎運転免許返納者に運賃半額。</p> <p>◎石動駅での折り返し運転検討。</p>	<p>※えちごトキメキ運賃据え置き。</p> <p>石川1.14倍で開業。両県I Cカード導入なし。（互換性なし）</p> <p>※2020年春えちごトキメキ運賃値上げ。</p>
<p>安全対策</p>	<p>○「予防保全」の考えに立って、譲渡前のJ Rとの協議を。国にも指導を求める。（県）</p> <p>○J Rに依頼する定期検査や検査、修理、部品の調達は、できるかぎり安く納入させる。（県）</p> <p>○あいの風は、メンテナンスは「予防保全」方式。</p> <p>○降雪時、事故、災害時などにおける各県の情報交換や連携・対策に、県はイニシアチブを。（県）</p> <p>○□国に並行在来線の安全対策、重大事故・災害対策に対する支援や補助制度の働きかけを。（県）</p> <p>□保守・維持費の増額の懸念。「予防保全」の徹底を。</p> <p>□豪雪対策へ、情報・データの蓄積、計画的な補強や補修工事。</p> <p>□技術の継承を積極的に。労働条件の改善を。</p> <p>□利用者・住民、障害者団体、乗務員、J Rなどで「安全運行利用者意見交換会」（仮称）の設置。</p> <p>□災害・減災対策にJ Rのビジネスを超えた支援。</p> <p>□プロパー社員への教育、J Rの支援など。</p>	<p>◎運転指令所設置。</p> <p>◎災害時の「計画運休」</p> <p>◎豪雪時の運休。</p> <p>●ラッセル車の更新導入。</p> <p>◎駅員の配置、その他部門の職員配置は？</p> <p>◎検査周期は？</p> <p>◎2018年度は検査対象車両少なく、車輛修繕費減少。2021年以降減価償却費増加に。</p> <p>◎東富山駅下りホームに鉄製柵設置。東滑川駅可動ブランケット交換、滑川駅まくら木交換。車両用応急台車の導入。信号機のL E D化。入善駅除雪能力強化。J R、隣接会社との連携訓練など。（2018、19年「安全報告」より）</p> <p>◎地震、風、雨、レール温度など気象情報システムの導入。</p>	<p>★2015年春J Rは10億円の予算で保守、修理。</p> <p>★2012年9月県議会は、「J Rに瑕疵があった場合」に「瑕疵担保責任」を求めると言明。</p> <p>☆将来の検査費用発生を見込む「車輛修繕引当金」が税務上費用として認められない。よって法人税大きくなる。</p>
<p>貨物</p>	<p>○日本海縦貫貨物鉄道の維持。（県）</p> <p>○荷主の要望を生かした施策、モーダルシフト推進など求める。（県）</p> <p>○定時運行と港などの活用を国に県としても。（県）</p>	<p>◎貨物線路使用料は、災害などによる貨物輸送の減、旅客列車増発で計画より下回る。</p> <p>◎実態として日本海縦貫鉄道の一翼を担う。</p> <p>◎鉄道貨物利用への施策はみられない。</p>	<p>☆Y K Kでモーダルシフト受けた長距離輸送の拡大。</p> <p>☆県の鉄道貨物利用の施策なし。</p> <p>☆ドライバー不足からモーダルシ</p>

	○地方自治体の貨物鉄道に対する認識を。		☆青函トンネルの貨物列車は？
経営支援	○路線の維持のために、整備新幹線の固定資産税や貸付料の活用などの検討。(県) ○上下分離で固定費削減など経営環境を楽に。(県) ○富山の産業遺産の活用と連携。(県) ○維持可能な並行在来線の運行へ、新たな法律を。(県) ・ <b>■</b> 設備更新に備え県と市町村で基金を。(第四次提言で「経営安定基金」の創設)。 □県内自治体が適切な予算措置を伴うよう支援を。 □最終的には上下分離を。 □全国鉄道網の一翼を担うあいの風鉄道。国の責任による貨物線路使用料の引き上げ。 □総合交通財政の確立、全国鉄道網の維持	◎JR時代からあいの風に転換し、乗客の逸走率は12%程度と考えられる。(第7次「提言」) <b>●</b> 経営安定基金は、乗り継ぎ割引4億円、運賃値上げ抑制39億円、運用22億円、計65億円。 <b>●</b> 赤字は計画を下回るが、経営安定基金を活用。 ◎経営安定に向けた2026年度以降の短期、長期対策は未定。 ◎修理・修繕などは開業から日浅く計画下回る。 ◎2023年度以降、基金補助金計画以上の赤字。超過額も年々上回る。 ◎富山駅高架下開発。2020年6月開業予定。	☆2031年に貨物線路使用料見直し。 <b>★</b> 開業10年後(2026年以降)も「経営安定基金」制度を続けるかどうかは未定。財源は、新幹線固定資産税の活用。県は検討すると。 ☆2017年並行在来線8社が「並行在来線鉄道事業者協議会」発足。経営維持のための赤字補填、運営費助成金などの財政支援。災害支援制度の創設など。 ☆ローカル鉄道存続に「上下分離」 ☆交通基本法の制定、第13条で財政上措置へ。
住民との連携	○県と沿線自治体で、路線バス、コミュニティバス、電車などとシームレスな運行、連携を。(県) <b>●</b> 利用者、住民、商店街、専門家、交通労働者、沿線自治体による「並行在来線鉄道委員会」(仮称)の設置。(県) ○住民や商店街の自主的な取り組みに支援。(県) ○「北陸新幹線、並行在来線影響実態調査」(仮称)の実施を(城端線、氷見線、高山線含め)。(県) ○住民、利用者が出資や経営にも参加する「第四セクター」について探求を。 □利用者・住民の声が届けやすい、垣根の低い、窓口の広い企業風土を。	◎利用者などとの垣根は？ ◎ファンクラブ創設。経営など意見表明は不可。 <b>●</b> 地域意見交換会。	☆交通基本法、行政・交通関係業者、交通施設管理者、住民の「連帯と協働」(8~11条)。 ☆富山県並行在来線利用促進協議会。県民のマイレール意識を醸成、県民の通勤、通学等の日常生活における利用、観光客、ビジネス客等の利用の促進、並行在来線の経営安定に資すること。

※「5つの提案」 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、再検討すること。②乗客増加の政策などに取り組むこと。③車輛更新や施設の充実、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」や関係県とともに国に働きかけること。④「経営安定基金」の在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、県、関係自治体と協議する場、利用者・住民の意見を聞く場を設定すること。

＜2019年11月30日公共交通をよくする富山の会・第19回総会・討議資料 渡邊眞一＞