

2010 年 10 月 14 日

新潟県知事 泉田裕彦 殿
新潟県交通政策局
局長 坂井康一 殿

暮らしと地域を支える鉄道の充実をめざす
新潟県連絡会

代表 佐藤 一弥
同 杉崎 雄喜
同 関川 和彦

北陸新幹線開業に伴う信越線・北陸線についての要請書

6 月 21 日付の東日本旅客鉄道(株)からの「信越本線(脇野田駅)の移設事業に係わる弊社へのご要望に対する回答」(以下「回答」とする)は、重大な問題点が以下に示すように、含まれていますが、残念ながら、貴庁は僅か 18 日後の 7 月 9 日に「信越本線(脇野田駅)の改修事業について」(以下「受諾回答」とする)の文書の中で、「6 月 21 日付の回答について、受諾いたします」と J R 東日本からの「回答」を受け入れました。

J R からの「回答」が出された頃は、6 月県議会の開会中であり、しかも「第三セクター設立に関する出資金」の問題が大きく取り上げられていました。また、糸魚川市議会では、第三セクターの経営内容が不透明であるとして、出資金の支出を認めない態度を示していました。こうしたことを判断する重要な文書にもかかわらず、県は「回答」も「受諾回答」も明らかにしませんでした。こうした文書を明らかにしない姿勢は、県民の知る権利を阻害した県民不在の県政の姿勢そのものであると指摘せざるを得ません。

また、J R からの「回答」には、脇野田駅だけでなく「並行在来線(信越本線 妙高高原・直江津間)の一括在姿譲渡」とあり、「現在の鉄道施設には改良工事を行うことなく」とされています。しかし、直江津・関山間は明治 19 年(1886 年)の開通であり、直江津・軽井沢間の全通は明治 21 年(1888 年)と 100 年以上を経過したものであり、線路・トンネル・橋梁・駅舎・車両に改修・改良工事を行う必要性があります。また除雪車にしても昭和 40 年(1965 年)代のものといわれ、補修部品が調達できないとも言われています。こうしたことを承知の上で、「改良工事を行」わないという J R の回答を無条件で「受諾」したことは重大な問題です。

「青い森鉄」の場合、並行在来線への移行の際、J R 東日本による 5 項目の具体的な支援策を取り付けています。「① J R 資産譲渡額 80 億円に圧縮、②中古車両リニューアル、③鉄道インフラ整備して提供、④ J R 社員の出向、⑤宣伝に対する協力」というものがありますが、残念ながら我が新潟県では、このうち②中古車両リニューアルと③鉄道インフラ整備については断念したと言わざるを得ません。

また 9 月議会における小山議員の第三セクターに関する質問に対して、泉田知事は「早期に会社を設立し、会社が選択の幅を持った状態で、地元との調整を行い、具体的な事業計画に反映すべきもの」、「上下分離方式」に関する質問に対しても「経営会社がメリット・

デメリットを検討し、経営会社が地元と調整の上、最終的に決定すべきである」と答弁しています。これは、県としての責任を不明確にし、第三セクター経営会社と地元へ責任を押し付けるものと指摘せざるを得ません。

こうした観点から、以下のように要望します。

要望事項

1. J R東日本とのこれまでの折衝の経緯を全面的に明らかにすること。県から東日本へ出した要望書・要望事項の開示、交渉の経過、その内容の公開を要求します。
2. J R東日本との交渉を早急に行い、その経過と内容をその都度を明らかにすることを求めます。その際、次の4点をJ R東日本に求めることを要求します。
 - ① 譲渡価格を経営が成り立つ価格で行えるよう交渉すること
 - ② 車両のリニューアル、鉄道のインフラ整備、不要資産の撤去等は、J Rの責任で行うこと
 - ③ 信越線の運行・指令をJ Rが行うよう要請すること
 - ④ 新潟・糸魚川間に特急等の優等列車を走らせること
3. 県の責任を明確にすること。そのために次の6項目を責任を持って実行することを要求します。
 - ① 上下分離方式を県の責任で真剣に検討し、必要な措置をとること
 - ② 第三セクター発足への出資はもちろんのこと、発足後の赤字を県の責任のもとで補填すること。沿線住民や沿線自治体には赤字補填を求めないこと
 - ③ 第三セクターの経営会社役員には県の責任者が就任すること
 - ④ 運賃の値上げを極力抑制すること。当面、J R料金を上回らないよう、県の指導性を発揮すること
 - ⑤ 災害や事故等によって大規模改修が必要な場合、地元負担とすることなく、県が責任を持って大規模改修を行うこと
 - ⑥ 県や沿線自治体、交通事業者、交通労働者、専門家などとともに住民参加の「鉄道委員会」（仮称）を設置し、事業の計画・検討、検証がおこなわれるようにすること
4. 各県ごとの別会社にすることは、長い年月をかけて形成されてきた鉄道システムを強制的に県単位で分離することになります。また、新たな設備費を関係自治体に背負わせません。

早急に関係県との協議を強め、関係県合同経営について研究を強化するよう要求します。

以 上