

将来も維持可能な信越本線・北陸本線とするために
J Rの社会的責任と国の役割を求める要請書

信越・北陸本線は豪雪、過疎、高齢化の厳しい条件の下、住民の足と地域社会を守る生命線です。これを維持・存続するには新潟県の試算では386億円（30年間）の公共負担が必要とされています。その上除雪経費や災害の早期復旧、運行の安全と利便性等の面から、新潟県を含む4県知事がJRからの経営分離原則の見直しを表明しています。

JRの平成21年の連結決算では、JR東日本の内部留保2兆1708億円、JR西日本8944億円で、この4年間でそれぞれ1.73倍と1.44倍にもなっています。この数字からも並行在来線を分離しなければならない理由はなく、引き続きJRが運営しても「過重な負担」を背負うことにはなりません。

私たちは、そのため国がJR各社に当該地域における鉄道事業者としての社会的責任を果たさせるように指導するとともに、地域交通の確保に向け総合交通体系を確立すべきだと考えます。

地域の宝、信越本線、北陸本線を将来にわたり維持、存続をはかるため下記事項について要請します。

要 請 事 項

- 1. 国は、新幹線開業に伴う信越・北陸本線の経営分離原則を見直し、いわゆる並行在来線をJRの責任であくまで運行・運営するよう指導すること。
- 2. 貨物輸送の動脈である北陸本線・信越本線の維持に、国として責任を果たすこと。

お 名 前	ご 住 所

左右の欄に署名してください

取扱団体

」

在来線の存続、地域の振興・発展をめざす地域の会連絡会
代表 仲田 紀夫
事務局 〒949-1716 新潟県上越市高住949-1
TEL・FAX 025-546-2278
大糸線、北陸線を守る会
妙高と信越本線を考える会
在来線と地域のあり方を考える直江津・頸城の会
在来線を守る三市連絡会

将来も維持可能な信越本線・北陸本線とするために
J Rの社会的責任と国の役割を求める要請書

2014年度末までに北陸新幹線が開業しますが、まちづくり・地域振興等の取り組みが本格化する一方、在来線（信越本線・北陸本線・大糸線・ほくほく線）の維持・運営など解決しなければならない課題が山積しています。

在来線は住民の足であり地域社会を守る生命線です。しかし、豪雪・過疎・高齢化などの厳しい条件の下に置かれており、JRから分離された場合、維持存続するには386億円の公共負担が必要と試算されています。

JRの平成21年の連結決算では、JR東日本の内部留保は2兆1708億円、JR西日本が8944億円で、この4年間でそれぞれ1.73倍と1.44倍にもなっています。この数字からも並行在来線を引き続きJRが運営しても「過重な負担」を背負うことにはならず、分離しなければならない理由はありません。JRが環境と社会に貢献する社会的責任を果たすことは十分に可能であり、その役割を果たすべきです。

そのためには国が、総合交通体系を確立して地域交通の確保に役割を発揮し、JRにこの社会的責任を果たさせなければなりません。また県もその実現にむけ国に働きかけるべきです。

地域の宝、信越本線、北陸本線を将来にわたり維持、存続をはかるため下記事項について要請します。

要 請 事 項

- 1. 国に、新幹線開業に伴う信越・北陸本線の経営分離原則を見直し、並行在来線をJRの責任であくまで運行・運営するよう指導することを求めること。
- 2. 貨物輸送の動脈である北陸本線・信越本線の維持に、国として責任を果たすよう働きかけること。
- 3. 北陸新幹線開業により特急北越の廃止が予想され、県都と上越地域が分断される恐れがあるので、快速くびき野等の増発をJRに働きかけること。また、特急廃止は沿線各市のまちづくりにも多大な影響を与えるので、県として万全の支援をすること。
- 4. 大糸線の運行と維持をJR西日本に働きかけること。ほくほく線については、県が責任を持って維持すること。
- 5. 信越本線の海岸部分など強風常襲地域の安全運行のために、防風柵設置やトンネル掘削等をJRに働きかけること。出入口が1ヶ所しかない車両の安全対策改良をJRに働きかけること。
- 6. 住民組織との連携を図り、地域・利用者の要望・意見を関係機関に反映させること。沿線各県との連携をいっそう強化すること。

お 名 前	ご 住 所