

北陸新幹線開業で変わる公共交通と 並行在来線の役割と課題

2013年1月19日

在来線を守る三市連絡会 杉本敏宏

1. 新潟から見るか、上越地方から見るか

- (1) 新潟から見た場合 新潟の2014年問題
「上越新幹線が枝線になる」
もし「谷川」が「はくたか」に接続していたら・・・

新潟駅の橋上化と空港乗り入れ

- (2) 上越から見ると 上越での2014年問題
「新幹線開業はチャンス」
一部では期待の声があるが・・・。

ますます遠くなる県都新潟 (資料1 ページ)
「はくたか」「北越」が廃止される

「くびき野」3往復だけでは

隣県の県庁所在地よりも「遠い」新潟県庁

赤字路線＝並行在来線

2. 並行在来線の役割

- (1) 上越地域の公共交通のカナメ
新幹線と並行在来線との役割分担
新幹線は、広域連携

並行在来線は、域内交通

行政もマスコミも「新幹線開業」にシフト

すぐ止まる信越本線

風で止まる信越海線 柿崎近辺

雪で止まる信越山線 新井以南

- (2) **地域住民の足として重要**
アンケートの結果が示すもの
回収率に見られるように住民の関心は高い
存続と隣県への乗り入れを望む声が多数

特に高校生
直江津から糸魚川へ通う
糸魚川から高田へ通う

直江津中高一貫校
上越地域一円から通学する
中学校は義務教育だということ

長野県へ行く高校生とお年寄りの通院
旧妙高村、妙高高原町から長野市や信濃町へ

- (3) **並行在来線を生かしたまちづくり** (資料2ページ)

新幹線駅前開発はほどほどに
新幹線駅と中心市街地とが離れている

直江津、市役所周辺、郊外ショッピング街、高田、新幹線駅

上越市の総合計画
在来線駅を中心に、公共交通の網の目を構築する

巻き返しの動きが強まっている

3. えちごトキめき鉄道＝並行在来線経営の諸問題

- (1) **きわめてズサンだった「運行の課題と方向性」**
この「住民説明」で突っ走るつもりだったが・・・
指摘された問題点の数々 (資料3～6ページ)

JRの切符は買えるか
JR駅でほくほく線の切符が買えるので「買える」と思っている

春日山駅で新潟行きの切符が買えるか

「えちご往復きっぷ」「えちごツーデーパス」の扱いは

「初乗り運賃」の問題

運賃の1.6倍化

JR・北急・隣県との相互乗り入れは・・・
新幹線駅への乗り入れ

快速「くびき野」の新井・妙高高原までの運行

特急「北越」代替（糸魚川←→新潟）の運行

北陸線ディーゼル化の問題

長さ10Kmの長大トンネルの安全性

直江津駅での分断

電車運転士とディーゼル運転士の両方が必要になる

どうしてもワンマン・1両編成でなければならないか

(2) 示せない「経営計画案」

2012年夏には示すはずだったが・・・

遅れに遅れている

ようやく出そうだ

(3) 三市の副市長が、取締役の名を連ねているのだが

(4) このままではまちづくりに寄与できない

4. 新潟県とJR東・国の責任

(1) やっぱり基本は、国の責任でJRが運行を継続すること

われわれが一貫して主張してきたこと

他方で「経営分離された場合」にも対処すること

より良い方向で譲渡させ、経営させる

(2) 一括在姿譲渡の問題 (資料7～8ページ)

無償譲渡か有償譲渡か

われわれは当然「無償譲渡」を主張

泉田県知事は「有償譲渡」を主張してきた

信越線脇野田駅の移設に乗じて

ドサクサ紛れ

本来、「移設」とは無関係

必要なものといらないものがある

(資料13ページ)

現地調査で見えてきた

いらぬもの（過剰設備）まで譲渡されると経営に問題が生じる
必要なもの（大部分が老朽化している）は改修・更新して譲渡すべき

(3) どう使うか 780 億円 (資料 9～12 ページ)

まだ具体化されていない
「並行在来線にのみ使え」

例えば「基金」に積み立て、支出は並行在来線のみに限る（基金条例）

県の責任がなくなったわけではない (資料 14～15 ページ)

「県が責任を持って存続を図る」(県と市町村との合意事項)

5. 在来線を守る三市連絡会の果たしてきた役割

(1) 重要な役割を果たしてきた「在来線を守る三市連絡会」
精力的に行われた国・県・JR・並行在来線会社との交渉・要請
資料収集と学習会・講演会など
現地・実態調査

(2) 三つの住民組織との共同
在来線の存続、地域の振興・発展をめざす地域の会連絡会
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
大糸線と北陸本線を守る会

(3) 「住民運動の一つのあり方を示した」と自負している