

開業を一年半後にひかえた 並行在来線の課題

——われわれの要求——

2013年11月20日

在来線の存続、地域の振興・発展をめざす
地域の会連絡会

開業を1年半後に控え、北陸新幹線の工事が急ピッチで進められています。また、開業に向けてのイベントなどが取りざたされ、並行在来線の問題が忘れ去られたかのような感さえあります。

孫・子の代まで安全安心な並行在来線を残す上で、北陸新幹線開業までの1年半は、たいへん重要な時期です。われわれは、並行在来線は国とJRとの責任と負担で運営・運行するのが最良であると考えておりますが、あらためて並行在来線をめぐる諸課題（えちごトキめき鉄道に関わる課題、地方自治体—新潟県及び上越市・糸魚川市・妙高市に関する課題、JRと国の責務と課題）とその解決の方向を明らかにする必要があると考え、「われわれの要求」として、提案・提言するものです。

1. 一人でも多くの地域住民の利用者を増やすこと を経営の基本・中心にすえること

えちごトキめき鉄道株式会社の経営方針等を見ますと、経営の中心が「イベント・リゾート列車」に向いているように見受けられます。これは経営という面から見れば、まったくの邪道であります。えちごトキめき鉄道の経営は、あくまでも本業である「地域住民の利用者を一人でも多く増やすこと」を経営の基本・中心にすえる必要があります。「イベント・リゾート列車」等は、副業として取り組むべきものと考えます。

以下3つの提案を行います。

(1) 運賃を継続して現行水準に据え置くこと

えちごトキめき鉄道は10月31日、「運賃水準5年据え置き」を決め、公表しました。

「孫・ひ孫の時代まで安心して乗れる並行在来線を！」を願い、運動を

続けてきた私たちは、この決定を「地域に愛され、地域とともに、地域の未来を創ります」というえちごトキめき鉄道の経営理念の具体化の一步として歓迎します。

●「5年据え置き」以降も現行水準に据え置くこと

私たちは2013年8月から沿線住民を対象にアンケートを行いました。その結果8割近くの住民が、運賃の値上げに反対していることが明らかになりました。えちごトキめき鉄道の決定は、「5年間」という期限を限ったものですが、私たちは「将来に向けてずっと据え置く」ことを求めます。

また、並行在来線の現状を見ると高校生が最大の利用者であり、将来的にもこれは変わらないでしょう。この利用者を一人でも多く確保する（マイカー送迎に移行させない）ためには、少なくとも通学定期代は、現行の水準に据え置く必要があります。

●初乗り運賃の負担軽減

他社路線との乗り換えで発生する「初乗り運賃」の問題は、「運賃水準の据え置き」では解消されず、利用者に負担を強いるものです。この解決は、真に利用者を確保するに避けて通れない問題です。

県境をまたぐ場合や糸魚川駅での大糸線への乗り換えはもちろん、直江津駅周辺では3路線（えちごトキめき鉄道、JR東、ほくほく線）が関係しますから、この「初乗り運賃」問題は深刻です。特に通学定期の場合は多くは近距離ですから、放置すれば過大な負担になることは目に見えています。「初乗り運賃」を解消し、負担軽減を図るべきです。

●運賃据え置きの財源として830億円を活用すること

運賃を現行水準に据え置くための財源として、国と新潟県との合意で取り決められた、30年間で830億円の支援金を活用することが考えられます。（全体の運用については後述します）

●自治体として援助制度を確立すること

また、上越市、糸魚川市、妙高市の三市内から各高校に並行在来線を利用して通学する生徒に対し、三市として支援制度を確立して、現行水準に据え置くことも考えられます。

(2) 在来線を利用・活用したまちづくりの推進

「地域住民の利用者を一人でも多く増やす」ためには、えちごトキめき鉄道の利便性をいっそう高める必要があります。そのためには在来線を利用・活用したまちづくりをすすめ、そこに住む人たちが、一人でも多く在来線を利用できる環境を整備することです。

●新駅設置による地域の活性化

利便性を確保するために、住宅密集地や公共施設近辺を中心に新駅を設置し、より多くの地域住民が利用できるようにすることは、重要な方策の一つと考えます。

●北越出版佐藤社長らの提案の検討

この点で、北越出版佐藤社長らが提案している「新駅設置構想」は、検討に値するといえます。

えちごトキめき鉄道の二つの路線が市街地を通過する部分は多くありません。したがって、この「構想」を一度に全部ということではなく、利用者が見込まれる市街地から順に実現していくというような発想・構想が求められます。

●上越市のまちづくり計画の再検討

上越市は平成の合併の際、公共交通機関を活用したまちづくり計画（第5次総合計画など）を策定しました。この計画を現状に合わせ、再検討・再構築し、実現をめざすべきであります。

こうした手法は、糸魚川市や妙高市にも応用していく必要があります。

●バス路線の見直し、タクシー会社などとの連携

上越市の計画でも、バス路線の見直しやタクシー会社との連携が取り上げられていますが、この視点は重要です。

(3) 副収入としてのイベント・リゾート列車等の活用

冒頭でも指摘しましたが、並行在来線経営の基本・本業は「地域住民の利用者を一人でも多く増やすこと」です。このことを中心にすえ、経営を圧迫しない、支障をきたさない範囲で「副業収入」を図るという方向に舵を切らなければなりません。

●イベント・リゾート列車等は「副業」として位置付ける

経営の観点から見た場合、イベント・リゾート列車等はあくまでも「副業」であり、中心ではないということを明確にする必要があります。

そして「副業」の範囲内（経営を圧迫しない、支障をきたさない）で取り組むべきです。本業での利益を副業につぎ込むことなどは、あってはなりません。したがって、イベント・リゾート列車等は、独立採算を基本とし、収支を明確にすべきです。

●列車は新造ではなく既存車両を利用する

「副業」ですから、イベント・リゾート用の列車は新造するのではなく、既存車両を利活用するということです。

●イベント・リゾート列車等は期間・区間限定

並行在来線の現状からすると、通年でのイベントには無理がありますし、リゾート列車の運行も課題が多いといえます。すなわち、期間と区間を限定しての取組となります。具体的には、車内放送でのアナウンスなどが考えられます。

次のようなものが考えられます。

※ 「日本海に沈む夕陽」——谷浜、有間川、青海などで夕方限定で。

※ 海水浴列車の運行、スイッチバックなど。

2. 並行在来線への支援金 830 億円(30 年間で) の保全と活用

国と新潟県との間で、30 年間で 830 億円の並行在来線への支援が取り決められました。この 830 億円を並行在来線のために生かし、他に転用・流用させない仕組みを、新潟県として制度化する必要があります。

(1) 基金として積み立てること

そのためには、830 億円を可能なかぎり「基金」として積み立てるのが、最良です。

●いくら基金に積み立てられるのか

「30 年間で 830 億円の支援」ということですから、すべて現金で一括して支援されるわけではありません。したがって、支援の中身を精査し、いくら基金に積み立てられるのかを明確にし、積立可能なものは積極的に積み立てる必要があります。

●積み立てられないものの保全方法の検討

支援の内容によっては基金として積み立てられないものも出てきます。実際にはこちらの方が多いかもしれません。この保全方法と並行在来線への活用方法を検討しておく必要があります。

(2) 用途を制限する「基金条例」の制定

以上のことを確実に保障するためには、以下の点を盛り込んだ「基金条例」(県条例)の制定が欠かせません。

●将来にわたって運賃を現行水準に据え置くための補填財源として活用

「基金条例」には、将来にわたって運賃（通学定期を含む）を現行水準に据え置き、初乗り運賃を解消するための補填財源としての活用を明記する必要があります。

●線路や通信系統、駅舎などの施設・設備の更新・改良の費用

同時に、線路や通信系統、駅舎などの施設・設備の更新・改良の費用としての位置付けを明確にすることも必要です。

●並行在来線以外には使えない・使わせない歯止め

全体として、並行在来線以外には使えない・使わせないという「歯止め」を明確にした「基金条例」としなければなりません。

3. 他の鉄道会社との連携

並行在来線の経営を安定化し、利便性を高めるためには、他の鉄道会社との連携が重要であることは、論を待ちません。

(1) J R との連携を図ること

まず何といたっても J R 東西との連携を図る必要があります。

●北陸新幹線との接続

当然のことながら、上越妙高駅と糸魚川駅で、待ち時間のない新幹線との接続ダイヤを組むことが大事です。

●上越地域から県都新潟へのアクセス確保

上越地域（高田・新井・糸魚川）から県都新潟へのアクセス確保の問題は、三市連絡会が当初から指摘してきた問題です。

最近、J R 東が特急北越の運行継続と新幹線駅への乗り入れを表明したと報道されています。このことも含め、現在運行している特急北越と快速くびき野と同等のアクセス数を確保することが求められています。

●割引切符の発行を継続すること

現在、S 切符（糸魚川～新潟）、えちご往復きっぷ（新井～新潟－4 0 0 0 円）、えちごツーデーパス（ほくほく線を含む県内全線－2 5 0 0 円）などの割引切符が発行されています。これらの切符は、上越地域と県都新潟市を結ぶ上でたいへん重要な役割を果たしています。

これらの切符を継続して発売するとともに、えちごトキめき鉄道管内をこれらの切符の乗車区間から除外しないよう求めます。

●えちごトキめき鉄道と J R との間での乗車券の相互販売

上越地域の一般住民は、現在 J R 駅でほくほく線の切符が買えることか

ら、引き続き高田駅などでＪＲ切符を購入できるものと思っています。

えちごトキめき鉄道でのＪＲ切符の販売は、在来線運営にとってたいへん重要です。同時に、ＪＲ全駅でえちごトキめき鉄道の切符が買えるようにする必要もあります。

●大糸線との連携も重要

南小谷駅以南を含めたＪＲ大糸線とえちごトキめき鉄道との連携も重要です。

(2) ほくほく線との連携

利用者増を図る上で、ＪＲ各社とともに、ほくほく線を運営する北越急行株式会社との連携も欠かせません。

●上越妙高駅までの乗り入れの実現

利用者の利便性を確保する上で、ほくほく線電車を、少なくとも、北陸新幹線上越妙高駅まで乗り入れる必要があります。

同時に、初乗り運賃の解消が必要です。

●災害時の代替路線として

海岸線を走る信越本線は、たびたび強風で運行が停止します。また、柏崎刈羽原子力発電所の近くを経由する路線でもあります。

災害時、新潟とのアクセス便の代替路線として、ほくほく線に乗車できるようにする必要があります。

(3) 長野県・富山県の並行在来線会社との連携

「県境分離」ということで、各県ごとに並行在来線運営会社がつくられています。特に長野県と富山県の並行在来線会社との連携が必要です。

●相互乗り入れの実現

利用者の利便性を図る上で、何とんでも長野～直江津、富山～直江津の相互乗り入れを実現する必要があります。

●初乗り運賃の解消を

あわせて県境での「初乗り運賃」を解消する必要があります。

4. ＪＲは施設設備を更新・改良して引き渡しを

ＪＲ北海道の事故が大きな問題になっています。原因はいろいろ考えられるところですが、施設設備の老朽化が原因の一つであるともいわれています。

(1) 「一括在姿譲渡」ではなく

脇野田駅の移設に関わって、ＪＲ東と新潟県・上越市との間で、「一括在姿譲渡」の取り決めがありました。私たちは現地調査も行いながら、「一括在姿譲渡はおかしい」「不要資産はいらない」「老朽化施設の更新・改良を」と求めてきました。

その後の県とＪＲとの譲渡協議で、「不要資産の除外等により当初想定額を圧縮」することになりました。あわせてＪＲからえちごトキめき鉄道に対する支援が取り決められました。

●鉄道施設整備

「えちごトキめき鉄道(株)による運行が円滑にスタートするように必要な既存鉄道施設の整備を譲渡前に幅広く実施」することが取り決められています。

ＪＲは、整備した鉄道施設について、整備内容等を公表すべきです。

●改修工事

列車とホームの段差解消や車両の検査・修繕施設等の新たな整備などが約束されていますが、確実な実施と実施内容の公表を求めます。

●人的支援

「出向社員に係る人件費を一部負担」することが取り決められています。プロパー社員で運営できるようになるまで、支援すべきです。

5. 安全確保対策を求める

前項でも述べたように、ＪＲ北海道で起きている事故は深刻です。えちごトキめき鉄道としての安全確保対策を確立する必要があります。

(1) 何と言ってもまずは除雪対策

直江津～妙高高原間は、名だたる豪雪地帯です。ＪＲ東が運営する現在でも、冬期間の運休が頻発しています。「どんな時でも列車は絶対止めない」という万全の除雪体制整備が求められています。

●除雪体制の整備はどうなっているか

上越地域の雪は、湿った重い雪が特徴です。その上、一晩で１ｍ近くもの積雪ということもあります。こうした特徴に対応した除雪機械を整備する必要があります。

早朝のプラットホームの除雪は、利用者の安全・安心のために絶対に欠

かすことができません。幹線道路から駅舎までの除雪も必要です。無人駅の場合は、業務委託も含め、体制を整える必要があります。

列車が遅延する場合、利用者（特に無人駅）にその旨を伝えるきめ細かな対応が求められます。

すべての駅に待合室を設け、ホームに雨や雪を避けるための屋根を取り付ける必要があります。

●豪雪時の代替輸送の確保

「どんな時でも列車は絶対止めない」体制を取った場合でも、豪雪によって「運休」ということは有り得ます。その場合、代替輸送を必ず確保し、その旨を遅滞なく利用者、特に高校生に周知しなければなりません。

(2) 安全運行

J R北海道を見るまでもなく、安全運行は鉄道事業者の責務です。

●長大トンネルの事故対策

私たちは、北陸本線の10 Kmにも及ぶ長大トンネルについて、万全の事故対策を求めてきました。えちごトキめき鉄道はこの路線に「ディーゼル車」を導入しようとしておりますが、安全運行上大きな問題を抱えているといわざるを得ません。

「ディーゼル車」の導入を断念するとともに、長大トンネル内で事故が起きた場合の対策（避難経路、避難誘導など）を、利用者に周知する必要があります。

6. 住民参加の組織を

私たちは、並行在来線問題が起きた当初から、国とJ Rとの責任の下での運行を求めながら、経営分離された場合のさまざまな問題を、国（国土交通省）、J R各社、新潟県及び県議会、三市長及び三市議会に、申し入れ、要請、陳情などの形で届けてきました。その過程で、私たちが指摘した事項が取り入れられたり、改善されたりしてきました。

開業により、えちごトキめき鉄道は形の上では国、県、市及びJ Rの手を離れることになります。そうした状況の下で、えちごトキめき鉄道として、住民参加の組織、たとえば「住民懇談会」のような組織を立ち上げ、広く住民、利用者の声を聞き、経営改善に生かしていく必要があると考えます。

以上