

2013年 2月 25日

新潟県知事 泉田 裕彦 様

えちごトキめき鉄道 経営基本計画最終策定にむけた提言

＝ 孫・ひ孫の時代まで安心して乗れ、安定経営で存続するために ＝
(第2次提言)

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

” 杉崎 雄喜

” 関川 和彦

えちごトキめき鉄道“経営基本計画(素案)”が発表され、“意見募集”や沿線市、議会、市民への説明を行いながら、3月下旬には取締役会で最終決定すると報道されています。

私たちは、信越線・北陸線(並行在来線)が、孫・ひ孫の時代まで安心して乗れる鉄道として、安定的な経営のもとで存続することを願い、専門家の話や沿線住民・利用者の声を聞きながら、在来線の存続と地域の振興・発展をめざして運動をすすめてきました。

これまでの運動と住民の意見を踏まえ、いま県として検討すべき以下の事項について提言します。

1. 利用者・県民の創意と力を十分生かすため、思い切った施策を展開すること

並行在来線会社の経営は大変きびしくなると予測されます。利用についても、自治体や会社からの「観光」や「利用促進」強調の一方通行だけでは限界があります。

思い切ったつぎの施策を実施すべきと考えます。

(1) 徹底した情報開示のもとで広く県民の意見を求める

① 徹底した情報開示を基本に据える

困難を乗り越える基本は、徹底した情報開示のもとで、利用者・県民の思いや願いと状態に噛み合い、それぞれに内在している力と創意を十二分に発揮してもらえる体制をつくりだせるかどうかにかかっています。利用者・県民が施策に対して評価や判断が行えるように徹底した情報開示を行い、広く県民の意見を求めることを基本に据えるようにしてください。

② 経営基本計画には時間をとって、広く利用者・県民の意見を求める

平成25年1月「えちごトキめき鉄道の経営基本計画(素案)」が発表されましたが、肝心の「経営スキームに関する事項」は、2月19日にようやく上越市議会特別委ではじめて説明されました。このまま「3月8日まで意見募集」し、「3月下旬に取締役会で最終決定」することは「利用者・県

民の意見を汲み上げ、創意を生かす」上で極めて大きな不十分さを残します。「経営基本計画」の策定にあたっては、短期間での形式的な意見募集で終わるのではなく、十分時間をとって運賃やダイヤなどを含め広範な沿線住民を対象にしたアンケートを実施するなど広く利用者・県民の要望を汲み上げる措置を積極的に実施してください。

(2) 住民参加の仕組み＝「鉄道委員会」(仮称)を設置する

新たな旅立ちを成功裏に切り拓いて行くには、県、沿線自治体と鉄道会社が利用者・県民とともにすすむことこそ不可欠です。県、沿線自治体、鉄道会社、二次事業者、専門家、地域商工会などとともに県民公募者、利用者・沿線住民、鉄道労働者などによる県民参加の「鉄道委員会」(仮称)を設置し、事業計画や実施状況の検討・検証を系統的に行ない発展させてください。

2. ワンマン・ディーゼルをやめ、電車で“安全第一”を貫くこと

えちごトキめき鉄道“経営基本計画(素案)”は、冒頭に「輸送の安全を最優先に確保します」を掲げています。しかし、具体策では、これまで一貫して沿線住民が指摘してきた「トンネルが連続する北陸線をワンマン・ディーゼルで運行することは危険ではないか」「10kmもの長大トンネル内で万が一事故が起きた場合、たった一人の運転士で対応できるのか。大惨事になる危険があるのではないか」という不安にきちんと応えようとしていません。北陸線は、いまある架線を生かし富山県と連携して521系の交直流電車で運行してください。

3. 沿線住民と県民の切実な願いである通学定期のJR運賃維持など運賃の低廉化とJR特急の県内乗り入れを明確にして取り組むこと

(1) JR現行運賃を維持する。とりわけ通学定期は現行水準を堅持する

運賃についてこれまでの新潟県準備会の経営計画は1.6倍化で試算しています。県は最近になって「1.3倍で経営可能」との見方を示しました。しかし、8割にもものぼる沿線住民が「現行運賃どおり」または「引き下げ」を強く望んでいます。多くの県民が長期にわたる不況とこれまでにない地域荒廃のなかで生活でも、営業でも大きな困難のなかにいます。経営にだけに目がいって「運賃は引き上げざるを得ない」と当然視することは許されません。信越線、北陸線のJRからの経営分離は、国の運輸政策によるものです。国策によって並行在来線は「きびしい経営」を余儀なくされようとしています。あくまで国の役割発揮とJRの責任を求めていくことこそ基本です。JR現行運賃を維持するようにすること、とりわけ通学定期は現行水準を堅持することを強く求めます。

(2) JR特急の乗り入れを実現する

上越地方と県都をむすぶJR特急や急行の乗り入れを実現することは極めて重要です。JR西日本は早くから特急「北越号」廃止を表明しています。これほど沿線住民・県民の願いとかけ離れた態度はありません。県は県民世論に伝えてしっかりと取り組むことが必要です。沿線市町村と関係各県との連携を強め、県あげて国・JRに対してJR特急や急行の乗り入れ実現を強く要望・交渉してください。

(3) 他県との相互乗り入れを実現する

利便性を現在よりも低下させないためには、隣接県をはじめとした他県との相互乗り入れを実現することがどうしても必要です。ディーゼル化すれば富山県内に直行できなくなります。県境折り返しではなく、関係各県と十分協議し「直江津発、長野ゆき」や「直江津発、金沢ゆき」の列車を実現してください。

4. 利用者・県民の「足の確保」と「地域の生活を守り、振興すること」を一体のものとしてすすめること

上越地域の公共交通の基幹的役割を担う新たな鉄道会社の運営にあたっては、県のイニシアチブのもとに、利用者・県民の「足の確保」とともに、医療や介護、通学をはじめとした地域住民の生活を守り、教育や地域経済を振興する諸政策と一体にしてすすめることが求められています。

(1) 「生活路線」を貫く、

通勤、通学をメインとした生活路線としての役割を自覚し、地域の学生・生徒、高齢者などにたよりにされる鉄道が期待されています。

①地域の高齢者の通院支援を

「IGR地域医療ライン」に学び、アテンダントやタクシーとも連携した地域の高齢者の通院支援列車などを積極的に検討してください。

②通学に行き届いた配慮を

冬期間も含めて、地域の学生・生徒の「通学の足」を確保することは大変重要です。通学列車は北陸線と信越線の「直江津乗り換え」をやめ、北陸線方面からは高田・新井までの直通列車にしてください。

5. 国の役割の発揮とJRの責任を求め、並行在来線の経営安定をはかるために抜本的な法律の創設を求めること

(1) 国に並行在来線の経営が成り立つ抜本的な法律の創設を求める

「政府・与党合意」から20年以上経過しても、第3セクター鉄道の経営が一向に良くなっていません。もはや、「政府・与党合意」にとらわれず、国に、並行在来線の維持・存続に関する新たな法律の制定を求めるしかありません。その法律は、全国鉄道網を維持することを明確にして、並行在来線が将来も維持可能となる経営のために、JRの役割と関与を具体的に明確にするとともに、重大な災害や事故の補償と大規模修理・修繕に対する国の財政支援を明確にします。また、全国鉄道ネットワークを形成・維持する見地から、インフラ部門をJRの管理とすることも検討されなくてはなりません。

財源は、当面はJRが整備新幹線使用料として鉄道・運輸機構に支払う貸付料を活用し、将来的には鉄道・道路・空港・港湾などを一体にした「総合交通特別会計」(仮称)を創設することです。

均衡のとれた国土形成のうえからも、いよいよ並行在来線の経営が成り立つ抜本的な法律の創設が求められています。

以上