

孫・ひ孫の時代まで安全・安心して乗れ、 将来も「維持可能な鉄道」とするために

2015年春の旅立ちを前にして

並行在来線に関する第3次提言

2013年 12月

在来線の存続、地域の振興・発展をめざす地域の会連絡会
在来線を守る三市連絡会
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

はじめに

えちごトキめき鉄道(株)は、2015年春の北陸新幹線(長野—金沢間)の開業に伴い、第三セクター会社として新たな旅立ちを迎えようとしています。新潟県とえちごトキめき鉄道は、県内区間を単独会社として上下一体で運行する基本方針のもとで、開業に向けて準備をすすめています。

私たちは、この間、2回にわたって提言を発表し、①便利・安全・快適 ②JR資産の無償譲渡 ③上下分離方式 ④全国鉄道ネットワークの維持 ⑤「政府・与党合意」の見直し ⑥鉄道委員会の設置などを繰り返し提言してきました。

そして、JR北陸線と信越線がえちごトキめき鉄道(株)に引き継がれても、県民生活と地域産業を支える県内公共交通機関の「基幹鉄道」として、国土を支える日本海縦貫鉄道＝北陸線として、長野—新潟県の豪雪地域を結ぶ鉄道＝信越線として将来も維持可能な鉄道となることを切実に願っています。

2015年春の旅立ちを前にして広範な沿線住民と県民の大きな願いに沿って以下、『孫・ひ孫の時代まで安全・安心して乗れ、将来も「維持可能な鉄道」とするために一並行在来線に関する新たな提言(第3次)』をおこないます。

提言1. 富山から新潟まで特急を走らせることが必要

上越地方と県都を結ぶJR特急や急行の乗り入れの実現は極めて重要です。JR西日本会社は、北陸と新潟を結んでいる特急「北越号」を廃止するとしています。私たちが実施したアンケートでは80.5%もの住民が特急「北越」の維持を強く願っています。これは、上越地方はじめ富山県の魚津市・黒部市・入善町などでも切実な共通課題です。沿線住民・利用者は、安全を最優先に、乗りかえなく不便を強くない特急列車の実現を強く望んでいます。

JR東日本は、新幹線乗り継ぎ駅から新潟駅への特急列車の運行を考えていますが、乗り継ぎ駅はどこかを明確にしません。これは、多くの県民が願っている「富山から新潟まで特急を走らせる」こととは大きくかけ離れています。県も沿線自治体も重要性を認めながら「JR東日本に要請している」との回答から進んでいません。「新幹線と並行して特急を走らせる」という先行事例のない新しい峰を構築することが今、新潟県政に強く求められています。

新たな到達を築くために、新潟県が富山県をはじめとした関係各県との連携をしっかりと固め、県民あげて国・JRにJR特急や急行・快速列車の乗り入れを働きかけ、新幹線と並行して「富山から新潟まで特急を走らせる」ことを実現するよう強く求めます。

提言2. 豪雪対策をしっかりと確立すべき

新潟県は全国有数の豪雪県であり、特に、直江津～妙高高原間は名だたる豪雪地帯です。JR東日本が運行する現在でも、冬期間の運休が頻発しており、『冬はJRの利用が毎日不安です』『雪が降っても運休を心配しなくてもいい日がくること心から願っています』との切実な声に応えられる万全

の除雪体制の整備が求められます。

上越地方の雪は、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。これに対応できる除雪機械を配備する必要がありますが再度、しっかりと検証します。

また、早朝のホーム除雪は、利用者の安全・安心のために絶対欠かせません。幹線道路から駅舎までの通路の確保や無人駅の除雪など除雪要員の確保が必要です。業務委託も含め、しっかりと体制を整える必要があります。

冬の列車の大幅な遅延は利用者にとって大きな心配事です。すべての駅に待合室を設け、暖房設備や列車の遅延情報が連絡できるような放送設備を設置すべきです。また、運休の場合は、代替輸送を必ず確保し、その旨を利用者、特に、通学生に周知・徹底する必要があります。

提言3. 「初乗り運賃」を解消し、負担の軽減を図るべき

他社路線との乗り換えごとに発生する「初乗り運賃」は、「運賃水準の据え置き」では解消できず、利用者に負担を強いるものです。この問題は利用者を確保するうえでも避けて通れません。

JR、隣接第三セクター鉄道、バスなど他社路線との乗り継ぎにおいて、乗り継ぎごとに初乗り運賃が掛ることも沿線住民は不安に思っています。沿線住民アンケートでは「初乗り運賃」についても91%の人が現行どおりを願っています。

県境をまたぐ場合や糸魚川駅での大糸線への乗り換え、そして直江津駅ではえちごトキめき鉄道・JR東日本・ほくほく線と3路線が関係しており「初乗り運賃」問題は深刻です。特に通学定期的場合は多くは近距離なので、放置すれば過大の負担となります。

「初乗り運賃」を解消し、距離による運賃通算か、乗り継ぎ時の大幅な割引など負担の軽減を図るべきです。

提言4. 他の鉄道会社との連携を強め、相互乗り入れ・直通運転をめざすことが必要

——「富山・金沢行き」「長野行き」の実現を

沿線住民・利用者は並行在来線に乗りかえなく移動できる鉄道になることを求めています。沿線住民アンケートでは、8割の人々が乗りかえなく、北陸線では富山・金沢まで(82.7%)を希望、信越線では長野まで(81.1%)を希望しています。

並行在来線の経営を安定し、利便性を高めるために、他の鉄道会社との連携を強め、相互乗り入れ・直通運転の実現を図ることが必要です。

すべての列車の県境折り返しをやめ、富山県、長野県と十分協議し、「富山・金沢行き」(北陸線)や「長野行き」(信越線)など、相互乗り入れの実現に努力することが求められています。

——ワンマンディーゼルはやめ、電車運行を

北陸線のディーゼル化は安全性とともに、利便性においても富山県に直行できなくなり、大きな後退を招きます。ワンマンディーゼルはやめ、今ある架線を生かし、521系の交直電車で運行することが必要です。

——長大トンネルの安全性に万全を

鉄道にとって一番重要なことは「安全」です。11kmもの長大トンネルや6割がトンネル区間の北陸線や信越線における安全対策に万全を期さなければなりません。

JR北海道会社では、500m以上のトンネルには、トンネル内に列車が進入した際に自動でトンネル内の照明等が点灯する設備やトンネル出口までの距離を示す「トンネル距離標」を250m間隔で設置しています。

これらに学び安全対策に万全を期すよう求めます。

提言5. JRに「瑕疵担保責任」を求めます。譲渡後もJRが責任をもつことが必要

鉄道は、車両・線路・土木・電気・通信など様々な技術が融合して成り立っています。また、各現場の人材が集まって一つの職場をつくる技術集団です。鉄道が将来に渡って維持可能になる基盤の一つが日常的なメンテナンスです。それが安全の保障にもなります。

JR北海道の事故が大きな問題となっていますが、原因はいろいろありますが、施設設備の老朽化も一つとしてあげられます。えちごトキめき鉄道(株)が鉄道の運行を開始する2015年春に向けてJR東日本、西日本は一定額の予算のもとで鉄道施設の保守・修理などの作業を行っていますが、十分といえるのか疑問が残ります。

富山県では、2012年の9月議会で県が、JRに対しては、譲渡後に施設や設備の修理修繕に不備などがあった場合、つまり『JRに瑕疵があった場合』は『瑕疵担保責任』を求めると言明しています。こうした立場をしっかりと堅持し、覚悟をもって臨むべきです。

新潟県も、JR東日本・西日本に対して、「瑕疵担保責任」を求めよう強く要望します。

鉄道のメンテナンスは、故障などが起きてからの「事後保全」でなく、「予防保全」の考え方に立ち、譲渡前の修理修繕は、どこをどう保守・修理するのか、JRとしっかり協議し、具体的な箇所と必要金額も明らかにして作業を完了しなければなりません。

こうした点から、脇野田駅の移設に関わる、JR東日本と県・上越市との間で「一括在姿譲渡」の取り決めたことは大きな問題です。県として「不要・不良資産はいらぬ」「老朽化施設は更新・改良する」よう強く求めていくことが必要です。

さらに、国に対しては、JR鉄道資産などを譲渡するにあたっては安全が確保されるようJRを強く指導するよう求めます。

提言6. 「生活路線」を貫き、交通弱者に頼りにされる鉄道 にすべき

鉄道は地域の生活路線です。鉄道の駅までのアクセス手段の確保こそが地域公共交通の最大の課題でもあります。また、自動車に過度に依存した社会や交通政策に疑問を抱きはじめている方も近年多くなっています。高齢社会の進行に伴い、運転免許を待たない、免許があっても高齢のため運転できない交通弱者が生まれ、鉄道の駅や町まで行けないため、「買い物ができない買い物難民、医療が受けられない医療難民」が増加してきています。

中山間地の過疎地等に住む高齢者は、農業や林業など自然と関わる生活をしており、もし集落からいなくなれば、国土の荒廃につながります。

県と沿線自治体の公共交通にかかわる積極的な役割で、路線バス、コミュニティーバスなど接続が便利な運行や連携などに取り組み、利用者・住民の「足の確保」とともに、高齢化に伴う医療や介護、若年者の教育をはじめとした日常生活を守り、地域経済の振興に寄与する諸政策と一体にすすめる、上越地方の公共交通の基幹的役割を担う“えちごトキめき鉄道”会社の運営にあたっての積極的な支援が必要です。

—— 利用者・住民の足＝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、高齢者など交通弱者に頼りにされる鉄道にしていきます。

—— 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、バスとも連携した地域の高齢者の通院支援などを積極的に取り組みます。

—— 「鉄道委員会」を設置し、発展を

鉄道事業者、自治体、商店会、利用者、市民公募、専門家、民間企業、鉄道関連労働組合、地域労働組合などで「鉄道委員会」を設置し、住民、自治体、鉄道事業者の共同の取り組みとして「生活路線」としてのえちごトキめき鉄道の発展をめざします。

こうした仕組みをつくることこそ、県民に支えられる鉄道、孫・ひ孫の時代まで運行できる鉄道への展望につながるものと考えます。

以上