

開業を間近にひかえた並行在来線の課題 ——われわれの要求——

2014年2月21日

妙高と信越本線を考える会
代表 岡山紘一郎

在来線と地域のあり方を考える直江津・頸城の会
代表 仲田 紀夫

大糸線・北陸線を守る会
代表 丸山 明三

在来線を守る三市連絡会
代表 尾崎 靖弘

開業を間近に控え、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運営する上で、北陸新幹線開業までの期間は、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。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・中心にすること」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2013年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歩として歓迎します。

●「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。

特に、並行在来線の現状を見ると**通学生**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**増やすためには**、通学定期代は、現行の水準に据え置く**べきです**。

●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（**JR西日本**）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東日本**、**北越急行**）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**学校・病院などの公共施設近辺**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。**

●まちづくり計画の再検討

沿線自治体の公共交通機関を活用したまちづくり計画を現状に合わせ、再検討・再構築すべきです。

さらに列車運行に合わせたバス路線の見直しやタクシー会社との連携など地域交通体系の充実を図るべきです。

(3) リゾート列車等の活用

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、**独立採算を基本に運行すべきです。**

2. 並行在来線への支援金 830 億円 (30 年間で) の活用と保全

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 東日本** と **J R 西日本** 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、**当初から指摘してきました。**

J R 東日本 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**求められます。**

●割引切符の発行を継続すること

現在、割引切符（糸魚川～新潟－7200円）、えちご往復きっぷ（新井～新潟－4000円）、えちごツーデーパス（ほくほく線を含む県内全線－2500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に**含めるよう**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 J R 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 J R 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、J R 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**があります。**

●大糸線との連携**が**重要

南小谷駅以南を含めた J R 大糸線とえちごトキめき鉄道との連携**が**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。

●えちごトキめき鉄道への乗り入れの実現

住民アンケートでは、えちごトキめき鉄道への乗り入れの要望が多くあり、その実現を求めます。

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

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、何といたっても長野～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東日本と新潟県・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」「不要資産はいらぬ」「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東日本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**再考**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の手を離れることとなります。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