



NO. 780
 発行
 13・3月25日
 国鉄労働組合
 新潟地方本部
 発行責任者
 関川 和彦
 編集責任者
 教 宣 部

全国の鉄道網の維持へ

北陸新幹線と並行在来線問題を考えるシンポジウム

富山市「ゴルフオートとやま」で「北陸新幹線と並行在来線問題を考えるシンポジウム」が13時30分から開催されました。

当日は、暴風雪の天気予報が出される悪天候の中、新潟・長野・富山・石川など全体で160名が参加しました。

はじめに、日本大学商学部教授の桜井先生の基調講演・その後、並行在来線の役割と課題、について富山・新潟・長野県の住民組織や研究者での討論・報告、会場参



加者からの発言・報告など行われました。それぞれの各県の代表の方々の発言を簡単にまとめて記載しました。



運賃は1.15倍

●並行在来線の分離に反対。県議会でも発言している。三セクは基本的に反対だが、やるなら要求していく。この問題に対して5回提言している。

上下分離経営、運行・運賃の問題については、車両を521系・運行は15分間隔、住民アンケート調査から15分くらいなら待てる・80%を超える回答。基本ダイヤパターンがどうなっているのか分からない。現状によってプラスになる場合がある。

まとめ
新幹線・並行在来線の問題について

- ①北陸線の重要性・貨物輸送についても重要だ。
- ②JRに対して責任を追及していく。
- ③長野県では信濃鉄道の報告から～路線が切れたこと、それを拡大させない取り組みを進める。4県の情報交換が重要だ。
- ④交通サービス・基本～安全を確保し目的地へ人・物を運ぶ、届ける。そして快適性を追求する。列車は早ければ良いのではなく列車からの風景を見て楽しむこと。

国・JRは初期投資はやるがその後、財政面についてどうなのが見届けなければならない。全国の鉄道網を、どう維持していくのか全体で議論していきたい。



貨物列車で収益増へ

●上下分離・県境一体化へ取り組みを進めている。4年前、青森でシンポジウムが開催、出席した。現状の報告と青森・岩手との交流を深めることが出来た。

●並行在来線の収益を増やすことを議論した。信越線では貨物列車が走っていない。貨物列車の運行

合がある。
 基本ダイヤは富山止まりになる。富山以西は難しい、利用状況から泊止まりになる。列車運行は泊止まりになる。
 運行どうしてこういうダイヤなのか不満がある。
 運賃、学生運賃・福祉運賃を提言・値上がりになると、運賃は今の1.15倍で定期は1.19倍になる。
 サービスが低下し運賃は上がる。県境をつなぎ上下分離方式の導入を。県は県境を分離し県一体化。利用者の視点からみて、かけている。県は上下一体で県境で切る。上下分離、財政面では不可能ではない。(富山県)

相互乗り入れ 要請した

●新潟アンケート調査を実施した。現状では、開業準備会が中心になって議論を進めている。住民に対しての説明会を開催した。各連絡会が主な議題について議論し訴えている。アンケートの回答について県へ訴えた。

1月末、会社は経営基本計画を発表した。具体的なものが発表されていない。

会社の方向性が出されてからアンケート調査を実施し3割回収した。特徴的な回答、信越線・長野まで運行して欲しいと回答1100名中835名が回答している。

相互乗り入れを県に要請した。富山・長野・新潟は県単位で会社を発足する。県境・相互乗り入れしないと運賃・初乗りが高くなる。

●並行在来線について県は理解していない。上越新幹線開業で上越線は並行在来線とは認識していない。が信越線は並行在来線としている。(新潟県)





JR貨物は3〜4%

●JR貨物は分割・民営化時に第2種鉄道会社として発足しレールを借りている。全国の貨物輸送でJR貨物は3〜4%と低い。アメリカは35%でドイツでは20%となっている。日本は先進国の中でも鉄道の占める割合が低い。

地球環境問題からトラック輸送より鉄道貨物に重点を置くようにすること。トラックは海運・鉄道に荷物を移すようにしていかなければならない。

●並行在来線へJR貨物が運行できるようにする。北陸線の輸送量を確保。現在、北陸線の輸送量は253万トンで全体の8%になっている。モーターシフトからJR貨物の輸送を拡大していく。問題はレール使用料でJR貨物全体の支出の11%になっている。



統一した経営に

●JR貨物は青森三セクへ、レール使用料を調整金として払っている。三セクの運営上、収益を上げるには調整金だけでは難しい。貨物会社からレール使用料を含めて考えていく。貨物のレール使用料で収益を増やす。国はトラック運送会社に対してはもトラック使用料を取ることで、JR貨物に対しての優遇措置すること。

●ダイヤ改正と並行在来線に貨物列車を走らせる。四つの会社が連携をとって運行させる。このことから統一した経営にしなければならぬ。ダイヤの調整会議が必要だ、果別にバラバラに経営をやるべきではない。



ちょっと一言

並行在来線問題シンポジウムに参加するため新潟から特急「北越」に乗って富山へ向かった。久しぶりの在来線特急の旅だった。富山駅到着が13時15分頃なので13時30開会には間に合う。

しかし長岡を過ぎてから風が強くなり、柏崎から減速運転となった。車掌の放送で、柿崎まで強風のため減速運転との連絡だった。昨日は10℃を越える素晴らしい天気だったが、今日は一変して冬の気圧配置になり暴風雪と変わっていった。富山に1時間の遅れで到着。帰りも天候が回復せず1時間の遅れ。合計2時間の遅れだった。往復8時間で、現地滞在時間2時間だった。しかし、シンポジウムはその疲れを感じさせない素晴らしい内容だった。



●県境を越える運行・運賃の抑制。貨物列車の運行、レール使用料など。新幹線交通は大都市間との交通を守る旅客運行。ローカル線は、地域の公共交通の確保。

●貨物輸送・物流の問題と鉄道の重要性を訴える。(日本海縦貫)新幹線は関東と結ぶ。北陸線は生活路線になる。貨物列車がなくなる。寝台列車の運行・三セクの運用車両が気動車への運行など考えていること。

JR貨物の重要性を訴えていく

●北陸線の運行について、どうして気動車なのか。交通直セクションがあるから。電車が投資が大きい。赤字の原因になる。会社は気動車の企画列車を考えている。

●国は新潟県に830億円の補助をする。北陸線の重要性をわかっていない。新潟県は貨物線路確保・震災時、災害時など貨物列車を走らせるため基盤整備をする(信越線)。具体的に進めていない。貨物は考えていない。架線はそのままにしておくことで貨物調整金が出る。

JR貨物の重要性を訴えていく。

●並行在来線問題と今回のシンポジウムは意義がある。今まで、各県の問題点が具体的に提出されていなかった。これからは正念場になる。運行に対しての問題点を出していく。

●その中で貨物輸送・企画列車を考へていく。新幹線が開業すると並行在来線への利用が少なくなる。利便性を高めていく、一目で増えていることがわかる運行を訴えていく。



●北陸線の貨物輸送は重要だ。北海道への日本海縦貫輸送。会社は経営計画に貨物輸送の位置づけが無かった。

JR貨物について関心がある。収益について重要だと考える。旅客列車を増やすと貨物列車が減り調整金が減る。荷主・利用者がアンケートから不安だと回答が多い。

●三セクも新幹線と同様に上下分離方式にしていく。上下分離によって黒字経営になる。JRは並行在来線を住民に押し付け黒字経営になっていることからJRは三セクに出資し負担していくこと。

●国外の先進国は、ガソリン・軽油に税金が多くかかっている。その金を公共交通機関へ使用されている。

編集後記

●今回は、並行在来線問題シンポの特集になりました。各県の具体的な問題や現状が少しでもわかっていただけたでしょうか。

