



# 北陸連携市民会議ニュース

Vol. 3

行：2008年4月30日

北陸連携並行在来線等活用市民会議  
〒920-1161 金沢市鈴見台4-2-22  
事務局 090-3355-4638(清水)

## 研究の中間報告について

昨年9月に本会が設立してから今月で8ヶ月目に入り、研究の進捗状況は当初予定よりは少し遅れぎみですが、いよいよ中間報告を出すに至りました。

研究の項目は、左記に示した通りです。ニュースレターの前号まで掲げていた項目とは、若干、変更したところがあります。

道路財源となっている暫定税率が今年3月31日に34年ぶりに継続できなくなり、ガソリンが安くなったことから、消費者にとっては喜ばしい限りでしょう。しかしながら、これまでの経緯をメディアからの情報で見ている限り、こうした状況になっていったことに、むしろ日本の危うさや危機感を感じてしまいます。

道路は道路財源で作らなければならない、という思い込みもまた然りです。

いずれにしても、時の政権下で事態は変わってしまうことは念頭に置かなければなりません。たとえそうだとしても、公共交通利用促進ということでは、利用者の立場で考えるべきだという方針には変わりません。

今回のニュースレターは、本会の研究項目および最終的にめざす仕組みづくりや運営の方策について、中間報告とします。

## 《研究項目》

はじめに

### 第一章 北陸新幹線が果たす役割

#### 1-1 研究の視点

#### 1-2 北陸線の特長と現状

- (1) 高規格仕様がもたらすもの
- (2) 貨物需要がもたらすもの
- (3) 沿線の変化と利用者数の推移

#### 1-3 北陸新幹線の役割と特徴

### 第二章 利用者が望む鉄道とは

#### 2-1 利用者・住民の視点に立った鉄道サービス

#### 2-2 新駅新設

#### 2-3 ダイヤ(直江-金沢間、金沢-敦賀間)

#### 2-4 運賃とICカード



北陸は  
つながろうよ



## 2 - 5 乗り継ぎ・直通運転

- (1) 直通運転
- (2) 枝線等 地域鉄道のLRT化
- (3) 速達性向上による利用促進の効果
- (4) 交通結節機能の向上
- (5) 幹線としての鉄道と支線としてのバスの連携
- (6) 鉄道と自転車の連携
- (7) パーク&ライド

## 2 - 6 都市計画との連携

### 第三章 利用者が願う「ちょっと工夫」 生活シーンに対応する

### 第四章 並行在来線の課題

#### 4 - 1 並行在来線の運営

- (1) 並行在来線の運営事例
- (2) 経営分離された並行在来線の課題について

#### 4 - 2 国の支援策

#### 4 - 3 上下分離のメリット・デメリット

## 第五章 北陸における並行在来線の運営

### 5 - 1 社会的便益を根拠とした位置づけ

- (1) 並行在来線と“北陸モデル”
- (2) 「市民が支える路面電車」万葉線
- (3) 「地域が一体となって支える」えちぜん鉄道
- (4) 「都市全体の交通体系の転換」富山ライトレール

### 5 - 2 運営努力（利用促進策）

- (1) 「乗って支える」意識と行動
- (2) 「乗るしくみづくり」
- (3) 情報の提供、モビリティ・マネジメント
- (4) ファンをつくる
- (5) 「快適さ」の提供
- (6) 自動車ではできないことを電車では可能に
- (7) コンスタントな乗車

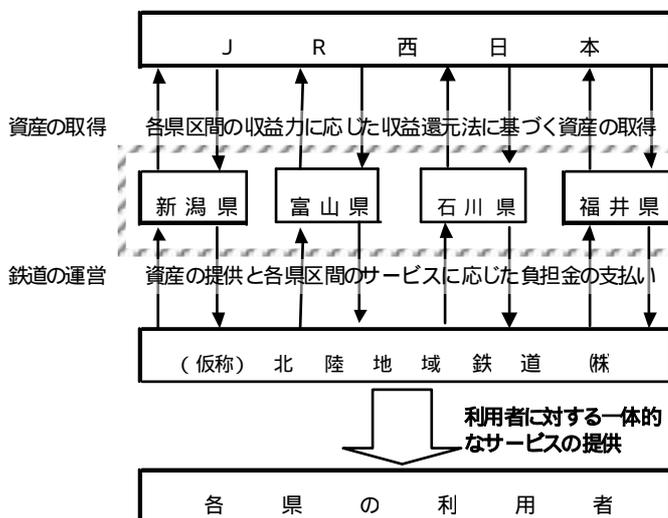
### 5 - 3 運営形態について

- (1) 県境を超えた連携の必要性
- (2) 特急の取り扱い
- (3) ネットワーク（枝線や私鉄等）の維持と拡充
- (4) 並行在来線の運営戦略  
JRからの資産取得、運営手法、  
採算性の確保、地域支援システムの構築

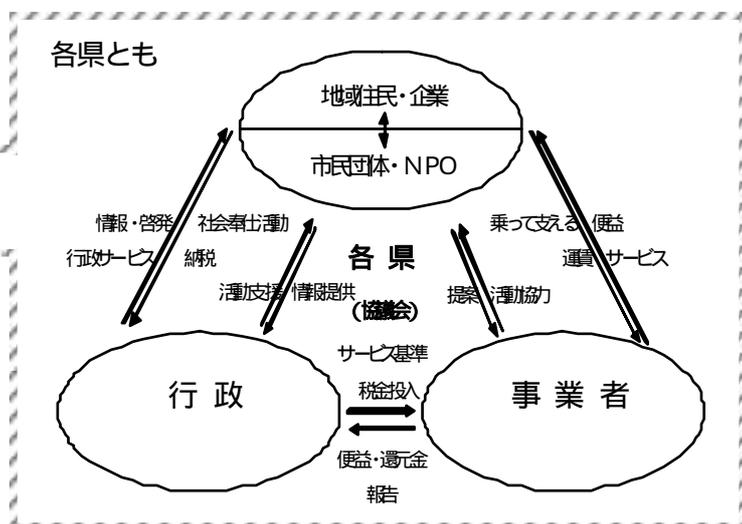
## まとめ

### 本研究会がめざす仕組み

並行在来線の資産の取得と運営手法



### 各県とも



## 研究の視点

### 並行在来線の位置づけ

北陸新幹線は地域間を結び交流人口の拡大に寄与する一方、平行在来線となる北陸線は地域づくりの装置としての役割を担います。新幹線開業を契機として地域交通網全体のサービス改善があつてこそ、新幹線の効果が発揮されるでしょう。

### 並行在来線を活かした地域づくり

新幹線開業にあたり、北陸の各地域で連携して一体的に魅力を高めなければ、大都市圏に都市機能を奪われる懸念があります。新駅の設置、駅舎への公共施設の併設、駅周辺の土地利用規制の緩和、商業施設や病院等の誘致等により、北陸線を活かした地域づくりが求められます。車依存型のライフスタイルを変える活動も合わせて実行。交通網の改善をベースに地域における人を基本としたまちづくり、環境持続型社会の構築を目指します。

### 運行形態

北陸線を中心とした交通網の改善のために、快速電車の運行や枝線への乗り入れ、等間隔ダイヤの編成などを提案します。

### 既存の特急列車の取り扱い

新幹線の開業に伴い、既存の特急（サンダーバード、しらさぎ、北越等）の取り扱いについて、特急に乗りして調査しました。その結果、大阪、名古屋方面からの特急が金沢止まりとなった場合、多くの人が金沢駅で不便な乗り換えを強いられ、コンコースが混乱するおそれがあります。特急乗り入れによる運賃収入は並行在来線を運行する運営主体にとって重要な収入源となるでしょう。

### ソフトな利用促進策

北陸地域で利用可能なICカードの導入、企画切符の販売、アテンダントの乗車、サポーター制度の導入、イベントなど地域振興と連携した施策を実施すべきです。

### 他の公共交通機関との連携

北陸線は地域交通の軸ですが、同時に城端線、氷見線、七尾線、さらには私鉄網も住民の生活に欠かせない路線です。これらの鉄軌道を整備し、LRT化、コミュニティバスとの連携、パーク・アンド・ライド駐車場や自転車駐輪場の整備等、スムーズな乗り換えを車両や施設のバリアフリー化、乗り継ぎ時間の調整、乗り換え運賃負担等の軽減を図るべきです。

### 運営形態

複数のサービスレベルの異なる事業者の存在は公共交通全体の利用価値を下げ、利用者の減少という悪循環

を引き起こします。そのため、各県が連携して一体的な運営形態が望ましく、施設取得に各県の負担を明確化し、同時に運営上の便益も各県の利用者実績に応じて分配すべきだと考えます。

### 費用の負担

JR資産の取得に際して、簿価ではなく収益性に応じた買取費用を設定し、各県ごとに資産を取得。沿線地域の税金を投入し、公共交通の整備と地域の活性化を一体的に行なうことによって、運営主体の収支改善、地域全体の便益が生み出されるでしょう。

### 既存の私鉄と競合・調整

北陸線滑川～魚津間と並走する富山地方鉄道の線路を統合し、その区間で地铁の駅に相当する北陸線の駅を新設することにより維持経費の削減を図り、地铁の上市までのLRT化、北陸線を経由した地铁の特急運行などの活性化策も合わせて実施した方が良いでしょう。また、福井鉄道福武線は沿線住民が北陸線よりも多く、その存在価値は非常に高いので、北陸線は福井県における都市間輸送、福武線は地域住民の生活の足として、それぞれの役割を担うべきです。

### その他

貨物については、北海道・東北地域と関西地区を結ぶ動脈の役割を担っており、日本海沿岸地域を結ぶ広域貨物運輸の機能を果たすでしょう。一方で、貨物運輸を担うための維持・管理費用は運営主体にとっては負担増となりますが、環境に配慮したモーダルシフトを図るうえで将来的にも重要な役割を担うため、JR貨物の出資や国の支援策を受けつつ、今後も維持していく必要があります。

### これまでのまとめ

地域にとって新幹線の開業だけに関心が向きがちですが、同時に並行在来線を中心とする交通網のサービス改善がより重要です。これらの費用の負担と運営については、国、地方自治体、企業、地域住民が協働で実施する必要があります。交通網の整備を一体的に進め、環境の改善、地域の振興を図るための財源を確保し、JRを含む地域の企業は将来的な地域づくりに対する出資と地域貢献を実施していくべきです。

地域住民もまた自主的な活動による乗るしくみづくりの構築に協力するなどして、並行在来線をけっして「地域のお荷物」にしてはならないと考えます。

並行在来線こそ、知恵を出し合って活用すれば「地域の宝箱」となり得るものだと信じます。

## 研究項目の概要

ニュースレターの創刊号では富山駅からみた時刻表（ダイヤ）2号では新駅を検討していることについて一部紹介しました。

私たちが研究の中心にしている視点は、利用者が使いやすい形とはどういうものか、ということです。その点から、ダイヤ運行や新駅も含めた駅の場所について取り上げました。そして、研究項目にもありますように、第二章と第三章は、利用者の立場を重視しました。

まず、第一章では、北陸新幹線という時代の申し子みたいな産物が北陸エリアに導入されるという経緯について、また、並行在来線となる北陸本線が持っている特長や機能、現状について述べています。

他の事例をみていると、必ずしもうまく活用されていない、消極的であることへの懸念から、新幹線導入後が気になり、研究が始まったわけですが、私たちは北陸本線が並行在来線となっても、やはり住民の足として十分活用されるべきだと判断しました。

第二章は、利用者が気になる点を主眼に、駅、ダイヤ、運賃、乗り継ぎについて言及しました。

第三章は、さらに利用者が鉄道を利用して、日頃感じていることや要望のようなものまで、アイデアとして取り上げてみました。

第四章は、並行在来線が抱える課題にスポットを当て、運営方針や運営を助ける国の支援策、また、具体的に上下分離方式の活用方法について紹介しました。

第五章は、実際に運行、運営、経営となると、どんな形態がいいのか、また、どのような方法がベストなのか、という点について現時点での方策について提案しました。その根拠となっているのは社会的便益ですが、形態だけでなく、具体的に運営努力の方策についても紹介しています。とりわけ、運営される会社や経営母体にかかわる行政などに対して提案している中身です。

これまでの研究からわかったことは、経営上の困難さは依然としてあるわけですが、経済指標だけでなく、社会的資本ともなる鉄道を消極的に運用するのではなく、鉄道の良さを十二分に生かすことで、住民の足となる経済効果以外の社会的効果や社会的貢献で評価し期待した方が、そのメリットが大きいということです。ただし、これまでのやり方をそのまま続けていっただけでは、経営が成り行かなくなり、ついには廃線ということになりかねません。だからこそ、利用者が日頃から感じていることにち

ゃんと耳を傾けてサービスに反映したり、絶えず利用者の動向をチェックしたりしながら、利用者とともに鉄道が存在していることを忘れない運営方針を貫くべきだと言えます。

## 今後の課題、方針

研究がはじまって最初に課題として上がってきたのは、北陸本線自体とそれに結節する枝線など、地域交通のあり方にも在来線問題が大きく影響を与えているということでした。ですから、北陸連携では総合交通システムの構築にも踏み込んだ研究にならざるを得ないかもしれないのです。

また、北陸が連携することで、経営負担も分散され、各県でのサービス展開が様々に生まれる可能性も出てくることから、今後は、「どんなステップを踏んで、北陸連携が実現できるか」ということが研究対象になると考えています。

地域には、それぞれの事情があり、住民の受け止め方も、行政の考え方も違ってきます。環境、風土、考え方の違いから、連携することの難しさはありますが、鉄道など、交通網は県境で切れているわけではありません。利用者の立場に立てば、乗り継ぎや運賃面においては、特に越境を感じさせないようにすべきです。

その意味でも、今後の方針としては「それぞれの地域交通網の将来性と実情を考慮しながら、実質的連携のあり方をめざします。それが在来線を生かす重要なポイントになるのではと考えます。

研究成果の結論ともいえる、北陸における並行在来線の運営に、さらなる具体的な方策について研究を進めていきます。

なお、中間報告は、中間発表として北陸三県においてそれぞれ市民向けの発表会を催していくことも考えています。発表の形態はそれぞれの構成団体で決めてもいいことになっていますので、発表様式はいろいろあるかもしれません。決まった時点で随時、お知らせします。