



# 北陸連携市民会議ニュース

Vol.4

発行：2009年3月25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)

## 研究の進捗状況について

北陸連携並行在来線等活用市民会議は、昨年4月30日の中間報告以来、この研究を引き続き本報告に向け進めているところです。

私たちが一番力点をおいているのは利用者の立場にたった中身です。経営事業体はどんな形態がいいのか、その具体的な枠組みについて様々の事例をもとに議論し、中間報告とは違う視点、つまり、国や自治体に向けての提言としてまとめることにしました。

利用者あっての在来線なので、利用者が望むような形にするためには運行や運営だけでなく、経営についても踏み込み、利用者である私たちも経営の形態について研究を進めました。

そこで、公共交通一般にも言えることですが、鉄道の運賃、ダイヤ、乗り継ぎ、そして駅など、それぞれが利用者にとって納得いく形とはなにか、また、持続可能な公共交通網のあり方とはなにか、ということから、思い切ったアイデアを提案します。

09年度から、金沢から敦賀への北陸新幹線延伸のための工事が始まることから、いよいよ並行在来線に関する協議が本格的に始まるでしょう。私たちはその議論の元になる骨子について提案したいと考えています。

北陸経済圏としての繁栄を願い、北陸の特性を活かす北陸連携による鉄道網のあり方の提案です。

## 本報告の概要(本報告は6月予定)

地元の要望もさることながら国策として始まった北陸新幹線の整備は、太平洋側を走る東海道新幹線のバックアップを、日本海側に確保するという意味があります。しかし、国直轄の公共事業であるにもかかわらず地元自治体の負担は、とても大きなものです。それゆえ、その整備は並行在来線の扱いを含め、少なくとも納税者である住民が納得できるものでなければならぬはずで

私たちは住民・利用者の立場で使いやすい公共交通のあり方を探求し、議論から取り残されがちな並行在来線のあり方について提案するものです。

これまでの研究の結果、並行在来線のあり方にはさまざまな方式と、問題解決の方策があることが分かってきましたが、本会ではあえて、以下のことを選択し、さらに法改正も視野に入れて提案することにしました。

- ・ 新駅を設け、利用しやすさを図る(本会厳選)
- ・ 私鉄を含む地域鉄道との連携のあり方
- ・ 北陸圏としての運行とダイヤ、運賃のルールづくり
- ・ 北陸圏を一体とした経営事業体のあり方

JR北陸本線が並行在来線となって、支線となる各地域鉄道との結節、バスや自転車などとの連携によって構築が可能となるネットワークを「北陸の公共交通網」として活性化させる、その構造を描いています。

本発表のポイントは、運行・経営に関する内容です。北陸圏で捉え、そこにある様々な形態の公共交通を並行在来線と結節、連携することを意識した運営を目指すことが必要であると結論づけました。

北陸は みんなつながろうよ  
本発表 09.6月



# 研究の途中経過報告

## 本研究会の提案の概念

### 1. 運輸連合を設置する

「北陸運輸連合」を設け、北陸全体におけるダイヤ、運賃、乗り継ぎ等を一体的に定めるネットワークとして運営するため、経営的・財政的裏づけとなる法制度が必要となるだろう。

### 2. 保有と運営の分離を行う

上下分離の類型（検討中の課題）

#### 保有

（案1）各県がそれぞれ資産・施設を保有

（案2）各県が全路線の資産・施設を共有

（案3）国・各県・JR・地域事業者の出資する第3セクター等が資産・施設を保有

#### 運営

（案1）各県それぞれで運営会社を持ち、それぞれが運営する

（案2）全体を一体で運営する運営会社が運営する

（案3）各県それぞれの運営会社、JR等、複数の運営会社が運営する（フリーアクセスに近い形）

#### 分離の方法

（案1）正規の上下分離

（案2）会計上（費用分担上）の上下分離

### 3. 住民・利用者の視点に立ったサービスを提供する

行政の事務のし易さではなく、どのようなサービスを提供すれば利用されるのかを追求する便利であることが前提である

### 4. 社会的便益を根拠とする

指標を事業の収支に求めない。社会的便益が根拠であり、社会的便益の増大を指標とする

### 5. 住民の役割を明確にする

住民には「乗って支える」役割があることを明確にし、啓発し、実践しなければならない

### 6. 県・沿線自治体の役割を明確にする

住民の「乗って支える」役割に対し、県・沿線自治体は「乗るしくみづくり」を行う役割がある

「乗って支える」行動と「乗るしくみづくり」はクルマの両輪の関係である

地域が一体となって支えることを明確にしなければならない

### 7. 「貨物輸送の国土軸」という社会資本としての位置づけを明確にする

並行在来線の維持においては国にも役割がある

財政的裏づけを含めて制度設計を必要としており、新たな法制度のあり方が明らかになるのではないかと

### 8. 魅力と活気のある持続可能な北陸をつくるのが目的

消極策の積み重ねでは得られない魅力・活気・サステナビリティを創りだすことが最終目的