

北陸新幹線開業後の並行在来線



Photo:Y. SAKKA

松原光也 (R A C D A 高岡)

清水孝彰 (金沢・L R T と暮らしを考える会)

北陸連携並行在来線等活用市民会議

北陸新幹線開業後の並行在来線や枝線を、

- 便利で使いやすい鉄道にし、
 - 地域のまちづくりに活用するために、
- 北陸3県の交通市民団体が連携し、共同研究・提案

構成団体

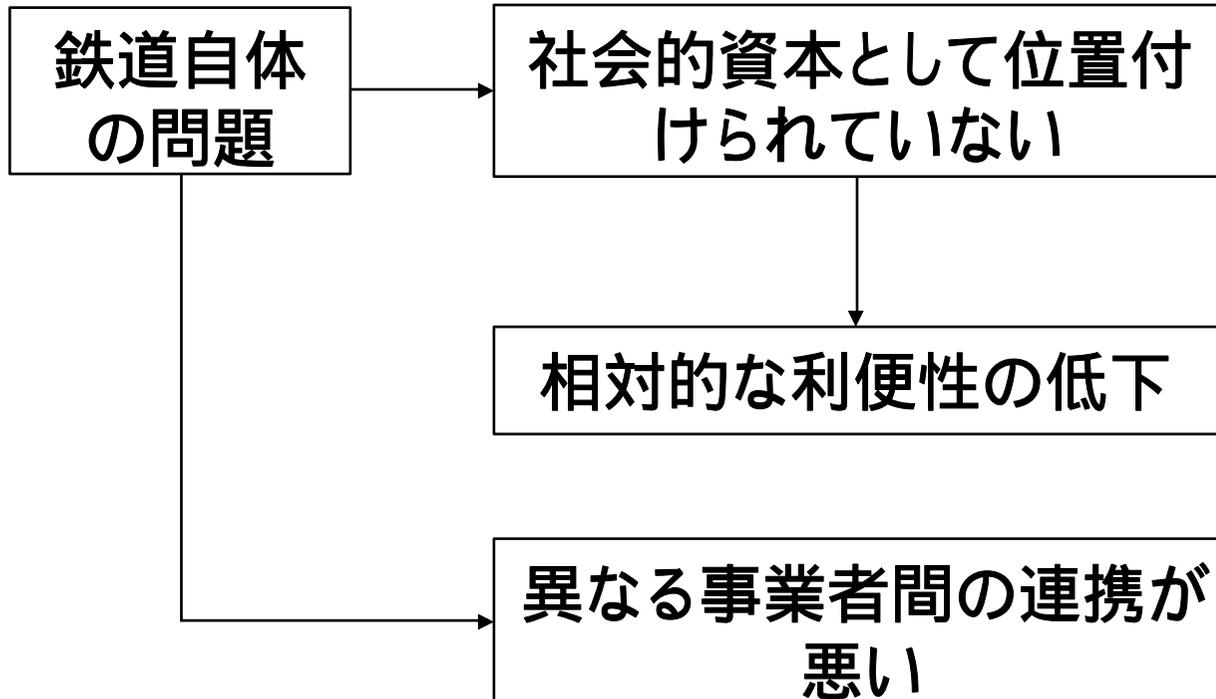
- 公共交通とやま市民応援団
- 富山県交通政策研究グループ(県職員自主研究サークル)
- 金沢・LRTと暮らしを考える会
- NPO法人ふくい路面電車とまちづくりの会(ROBA)

協力団体

- 路面電車と都市の未来を考える会・高岡(RACDA高岡)

1 . 北陸本線（並行在来線）に 関わる4つの問題と 市民会議の研究の視点

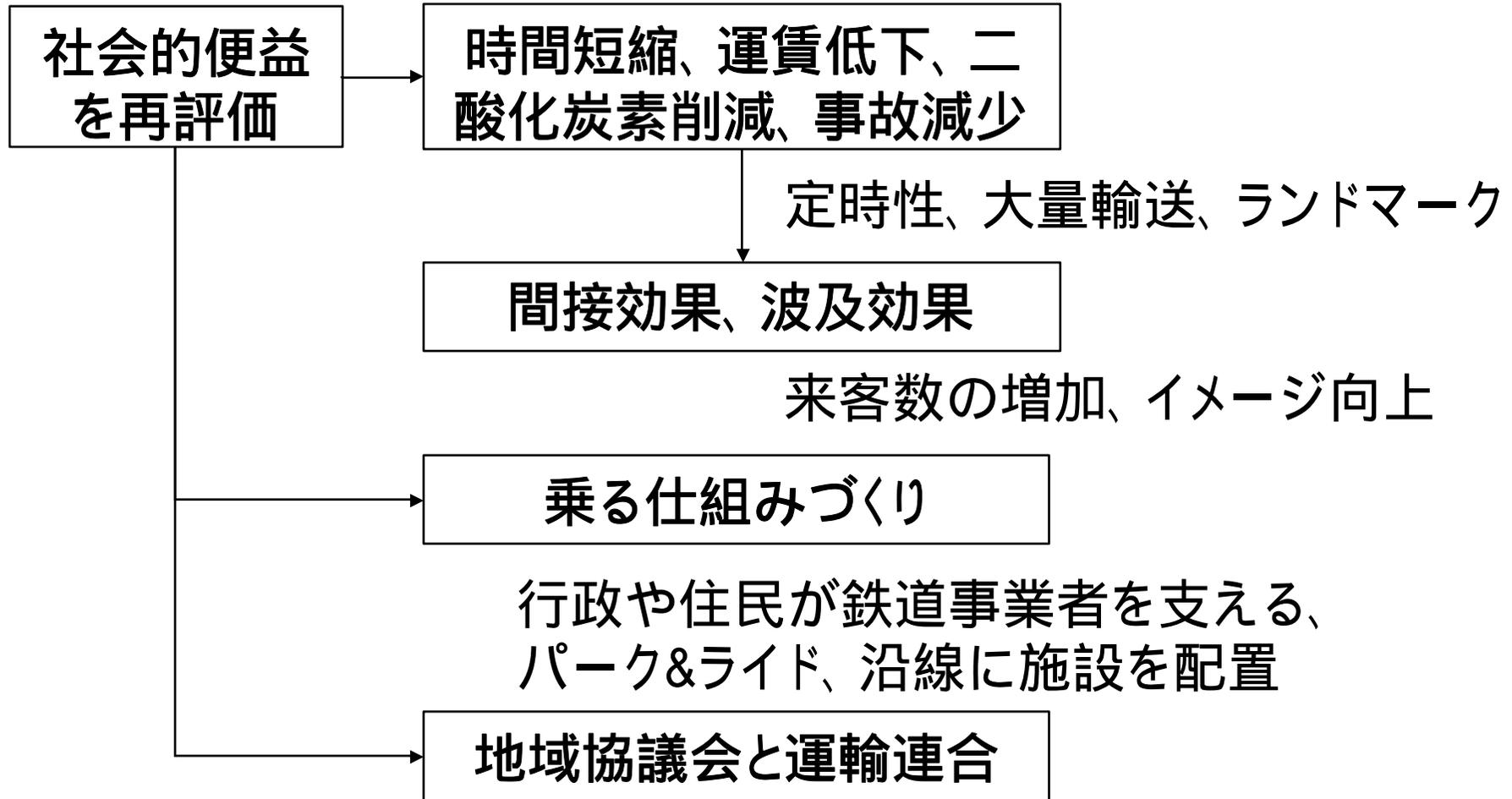
鉄道自体の問題



運賃割増、待ち時間増大、案内不統一

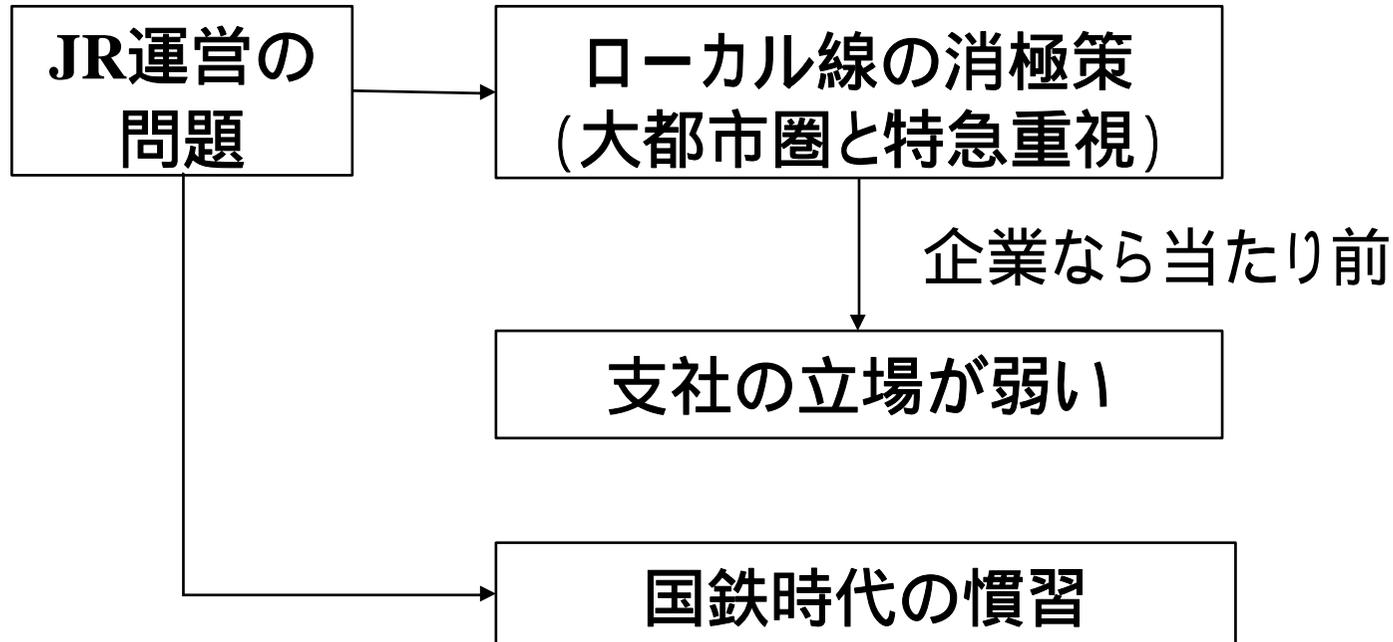
道路のように施設整備に税金の投入が少なく、
鉄道会社の収支だけが問題にされている

鉄道の社会的便益を再評価



異なる事業者間が連携して、運賃、運行ダイヤ、情報の統一を図り、利用者、行政、事業者が協議して連携を図る

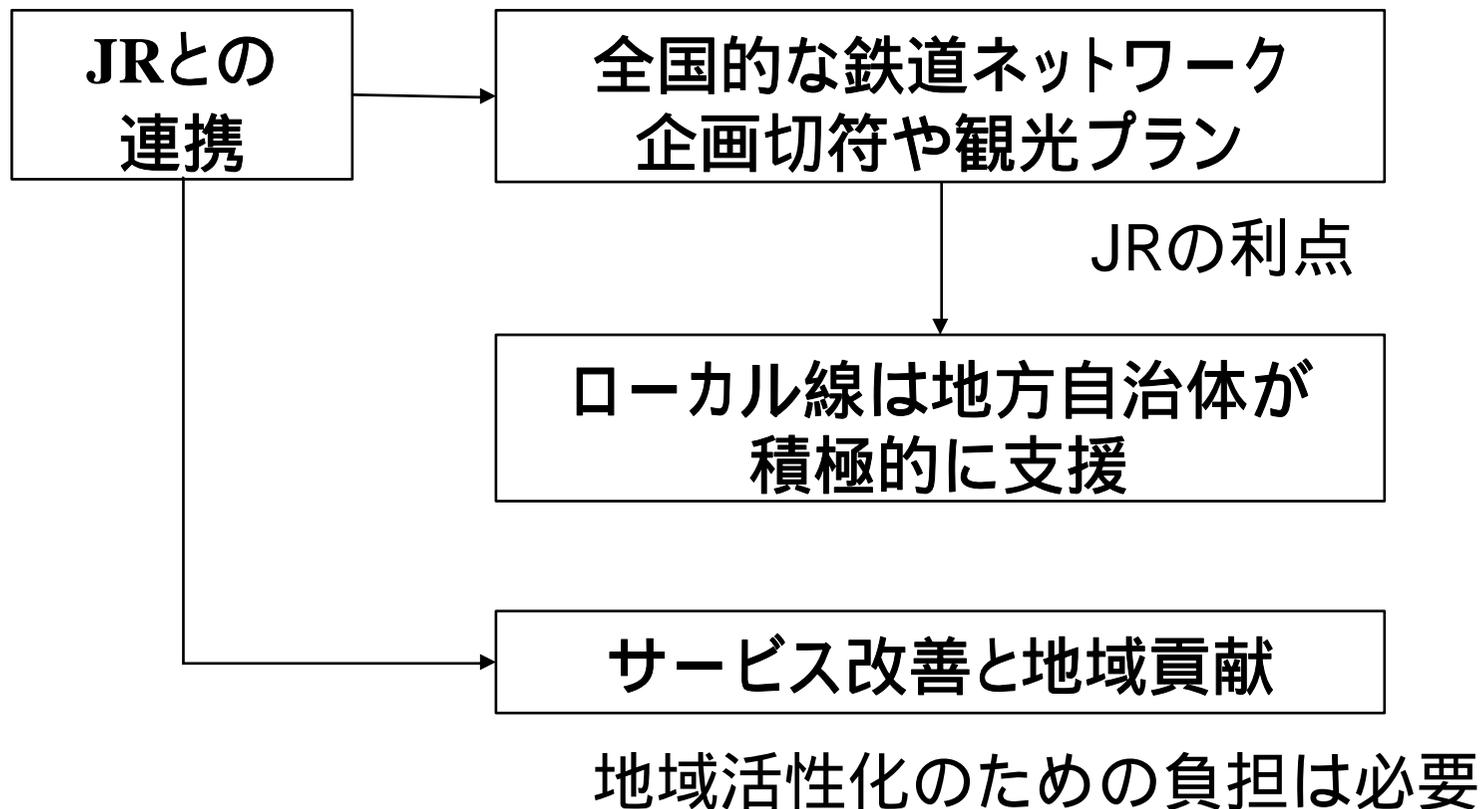
JRの運営の問題



列車運用重視、サービスは改善しつつあるが...

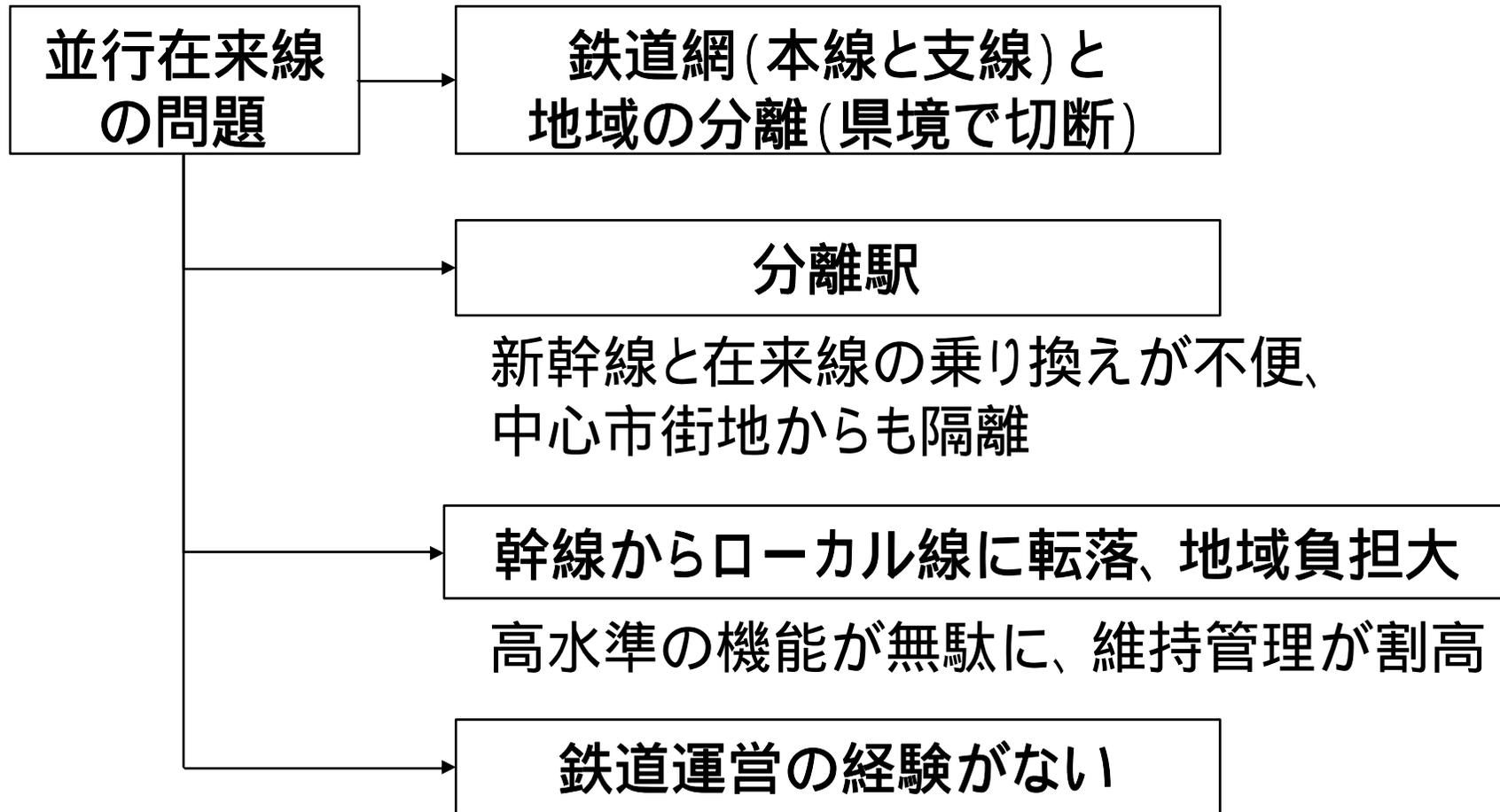
地域の特性に合わせて、住民の足となるには不向き
(JR九州は地域にも目を向け始めている)

JRとの連携



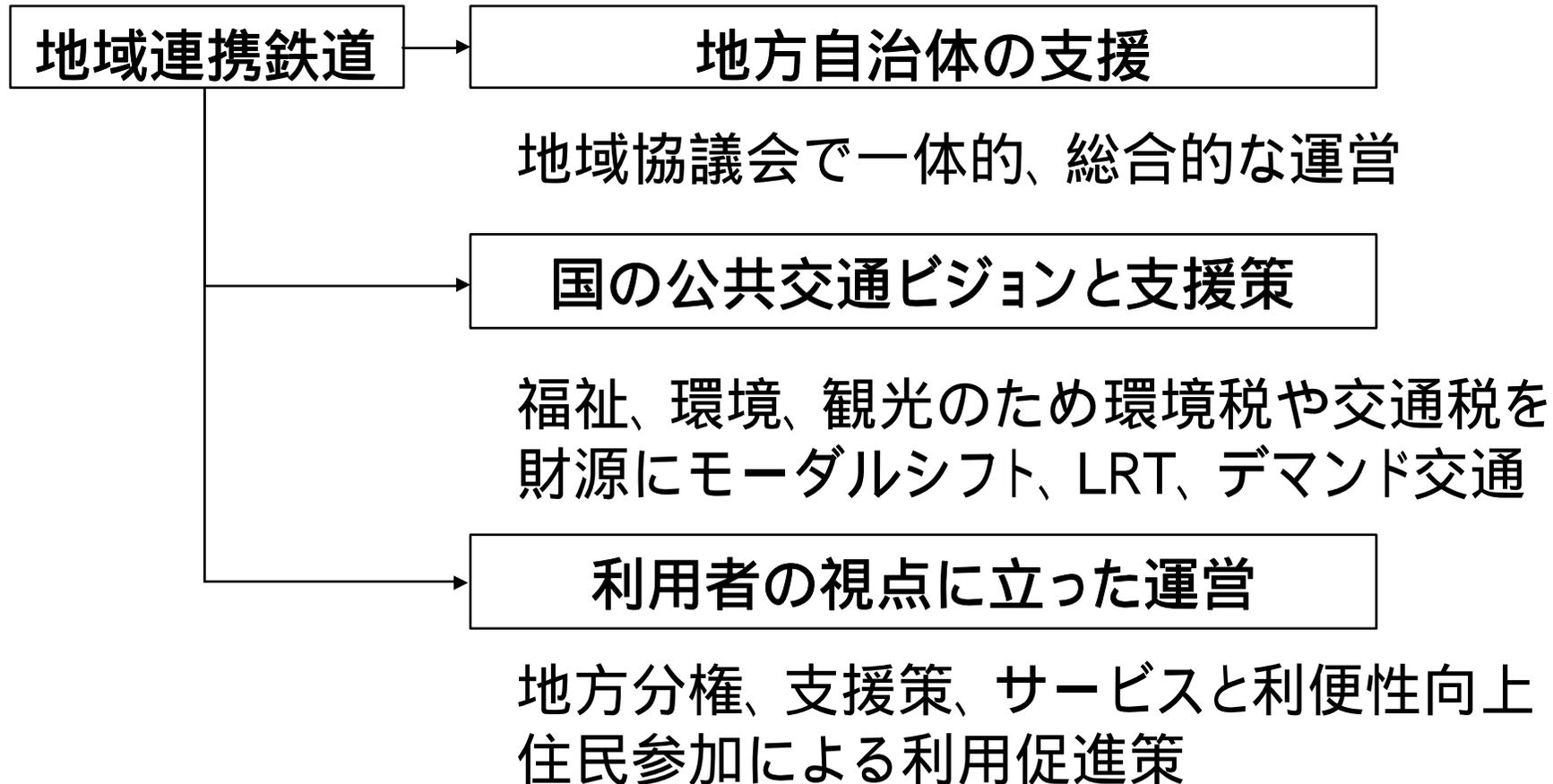
並行在来線問題を契機に地域交通全体を再検討

並行在来線の問題



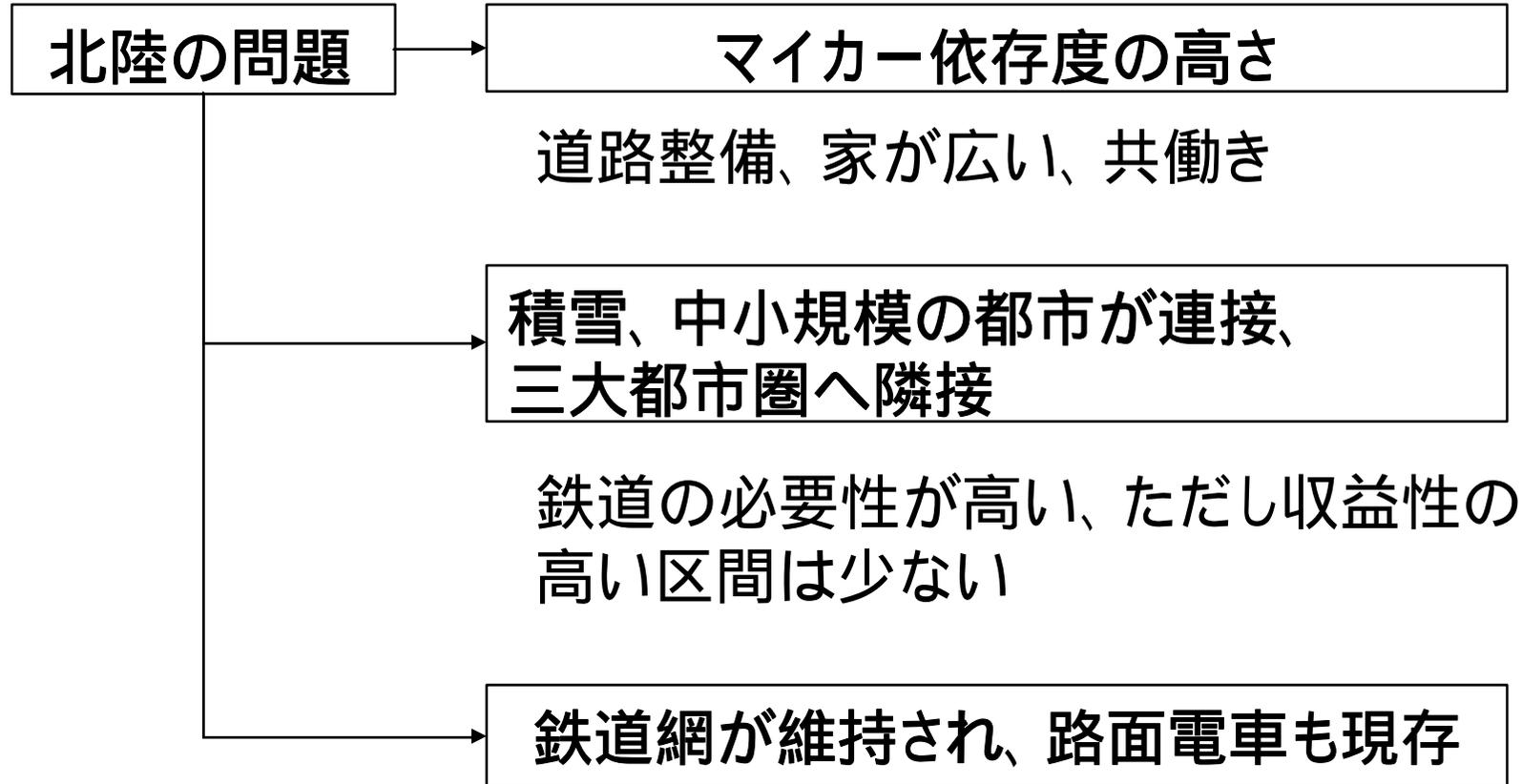
並行在来線だけでなく、垂直在来線や民鉄も忘れずに！
新幹線、貨物、既存鉄道への負担は今の地方では困難

利用者のための地域連携鉄道



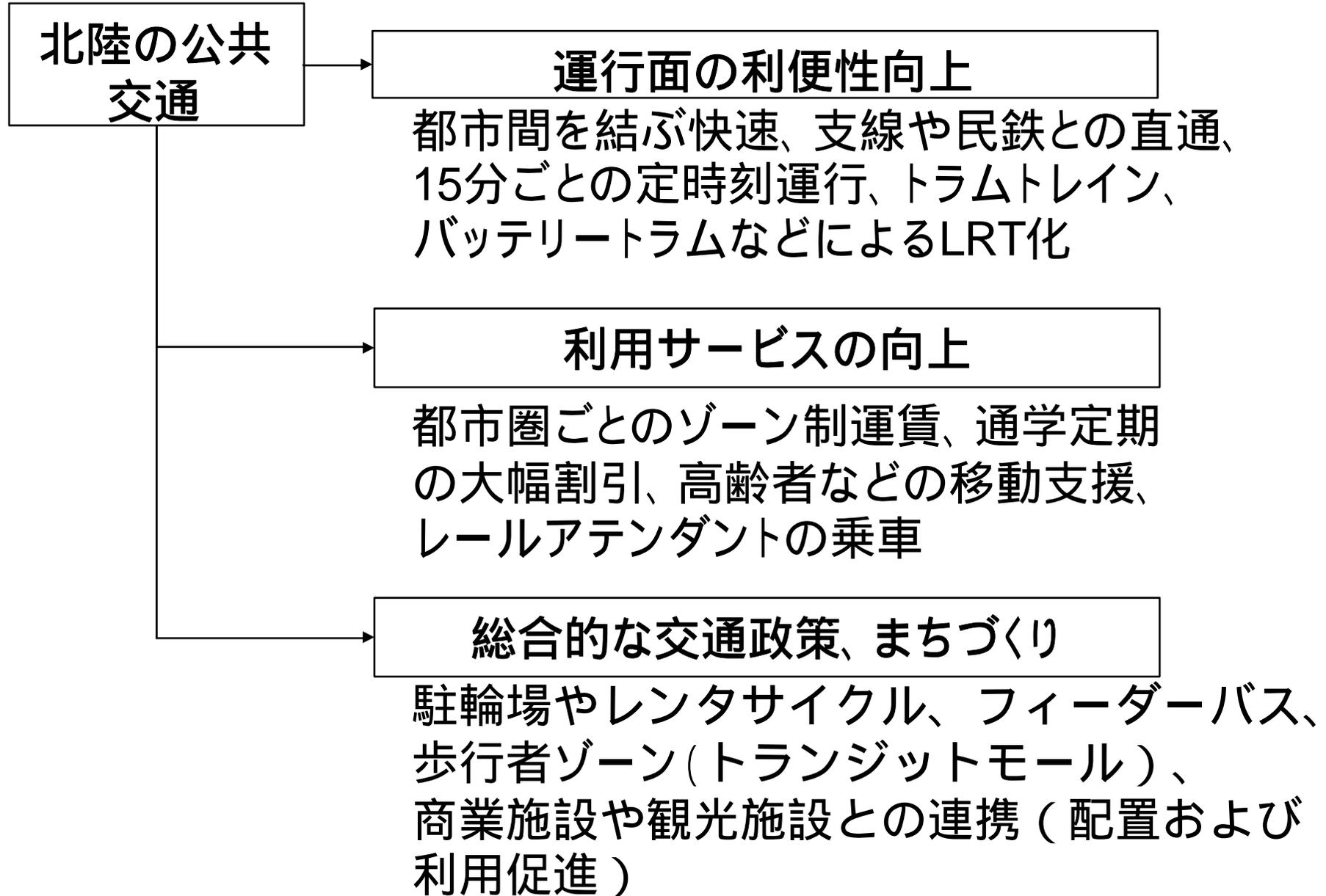
サービス業 + 行政支援 + マイレール意識の向上
利用者のための地域連携鉄道

北陸における公共交通の問題



既存の鉄道網を活かせば、
自動車と公共交通が共存できる可能性あり！

北陸における公共交通のあり方



東京VS富山（対戦カード）

ショッピング 渋谷・原宿・六本木 VS 総曲輪

オフィス 丸の内・日本橋・新宿 VS 桜町

観光 東京タワー・ディズニーランド VS 富山タワー？・岩瀬浜

市場 築地 VS 卸売市場？

交通 山手線・東京メトロ・民鉄直通 VS
富山ライトレール・地鉄電車

行政 霞ヶ関・永田町・東京都庁 VS 富山県庁・市役所

富山ピンチ？援軍は来るのか？

東京VS富山&高岡&金沢（対戦カード）

ショッピング 渋谷・原宿・六本木 VS 総曲輪
& 末広町 & 片町・タテマチ

オフィス 丸の内・日本橋・新宿 VS 桜町
& 広小路 & 香林坊・武蔵ヶ辻

観光 東京タワー・ディズニーランド VS 富山タワー？・岩瀬浜
& 高岡大仏・瑞龍寺 & 兼六園・金沢城
& 立山黒部アルペンルート・八尾・五箇山・・・

市場 築地 VS 卸売市場 & 高岡朝市 & 近江町市場
& 輪島朝市・日本海沿岸の漁港

交通 山手線・東京メトロ・民鉄直通 VS
富山ライトレール・地鉄電車
& 万葉線 & 北陸鉄道バス & 黒部トロッコ

行政 霞ヶ関・永田町・東京都庁 VS 富山県庁・市役所
& 高岡市役所 & 石川県庁・金沢市役所 = 地域連携

富山&高岡&金沢 VS 東京（対戦カード）

東京は手薬煉を引いて待っている！

開業はもうすぐ！

福井・新潟からの参戦求む！

北陸の魅力を結集して、連携する必要あり！

対戦カード（援軍）と

みなさまの応援お待ちしております。

2 . 北陸本線（並行在来線）に 関わる 6 つの提案

【提案1】 社会的便益を根拠とし、まちづくりとの一体化を図る

- 社会的便益の提供に必要な費用は社会全体が負担
- 運営会社は独立採算ではなく、社会的便益の増大を図る
 - 一般的な公共交通の評価基準 = 採算性
事業者にとっての評価基準
 - 市民にとっての評価基準 = 社会的便益
利便性、快適性、安全性、
環境、福祉、地域の個性、...

【提案1】 社会的便益を根拠とし、まちづくりとの一体化を図る

利用者便益

- ・ 所要時間の短縮
- ・ 運賃の低下
- ・ 快適性の向上

供給者便益

- ・ 鉄道事業者の収入

採算性

- ・ 乗換利用者のもたらす公共交通事業者の収入

環境等改善便益

- ・ 道路交通渋滞の緩和
- ・ 道路交通事故の減少
- ・ 排ガス環境負荷、道路騒音の低減
- ・ CO₂の低減

存在効果

- ・ 景観を楽しむ
- ・ いつでも利用できる
- ・ 家族等が利用できる
- ・ 次世代に残せる
- ・ 地域イメージ向上
- ・ 地域の一体感

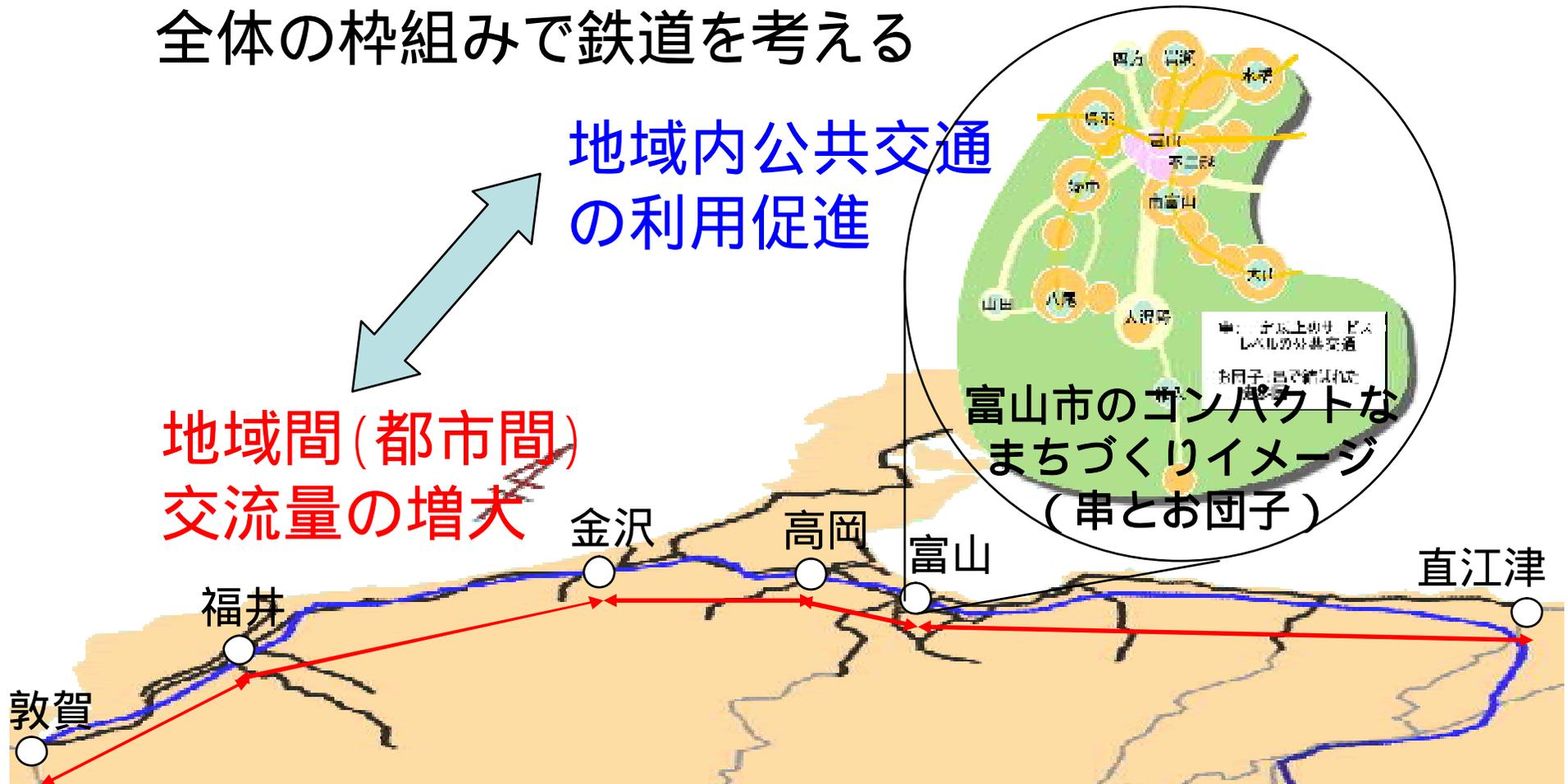
社会全体の便益

【提案1】 社会的便益を根拠とし、まちづくりとの一体化を図る

- 鉄道をまちづくりの装置として位置づけ、まちづくり全体の枠組みで鉄道を考える

地域内公共交通
の利用促進

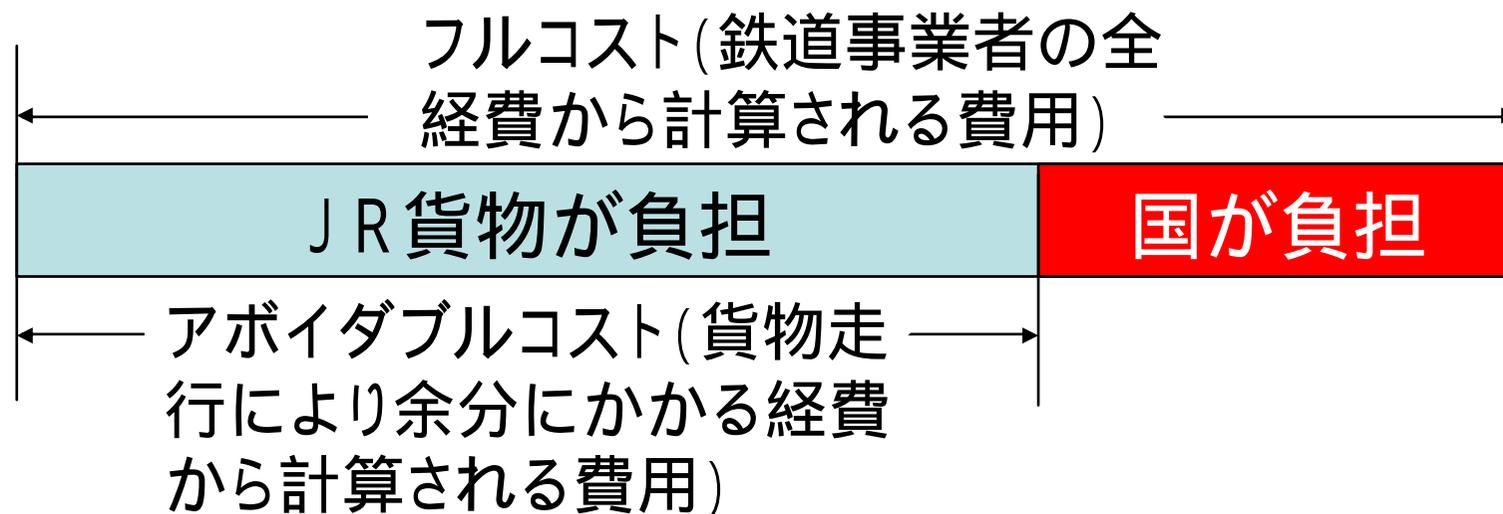
地域間(都市間)
交流量の増大



【提案2】 「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

- 日本海縦貫の貨物ルートとしての性格も持つ
- 線路使用料等について、妥当な費用負担をJR貨物及び国に求める

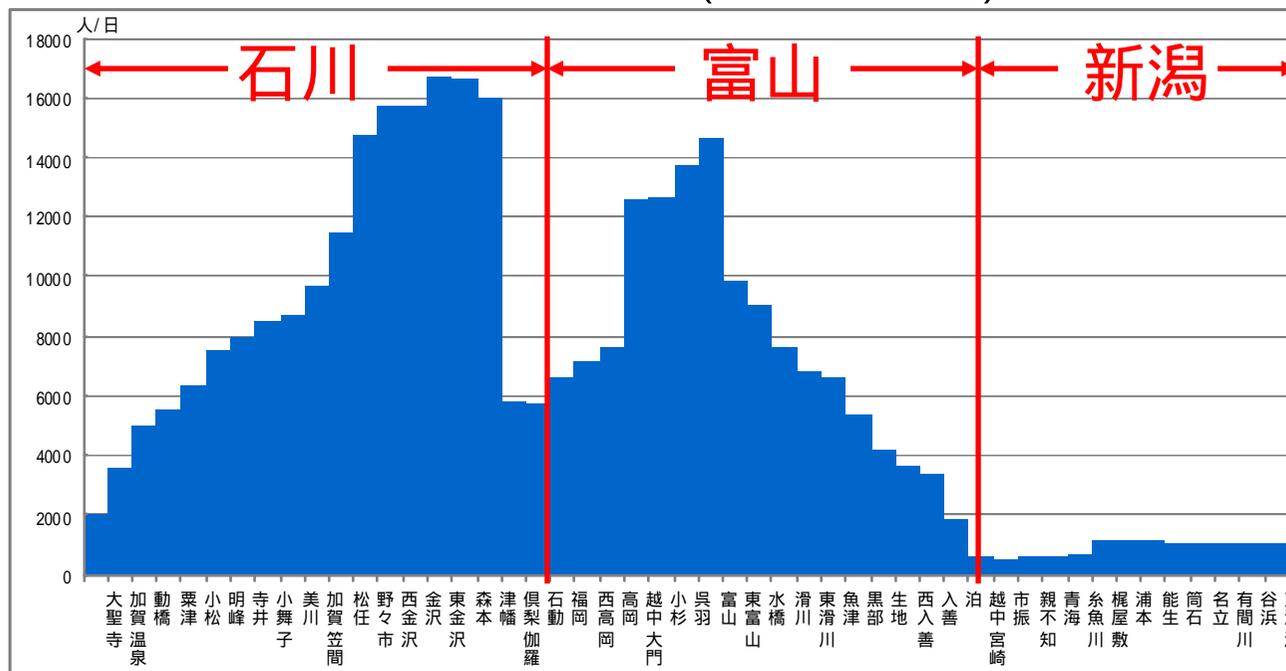
貨物に係る線路使用料の負担の例



【提案3】金沢 - 直江津間を一体 経営とし、枝線についても 同様に経営分離する

- 行政区域にかかわらず**実質的な一体経営**に

駅間通過人員(普通列車)



各県調査 (石川2007.11.13 富山2005.11.15 新潟2007.11.6)

【提案3】金沢 - 直江津間を一体 経営とし、枝線についても 同様に経営分離する

- 城端線、氷見線などの枝線も
経営分離し一体経営



【提案4】保有と運営の 上下分離を行う



資産の取得は収益
還元法が原則

(普通列車中心の運
行で得られる将来価
値を評価)

	保有・運営主体	取得・維持費用
土地保有	各県	各県
施設保有・維持	鉄道事業者	各県
車両保有・運行	鉄道事業者	鉄道事業者

会計を
上下分離

【提案5】運輸連合を設立する

- 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、ネットワークとして運営するための「北陸運輸連合」を設立
- 裏付けとなる法制度が必要

参考となる現行の法制度

- 都市鉄道等利便増進法：速達性向上事業、駅施設利用円滑化事業
- 地域公共交通活性化・再生法：乗継円滑化事業

【提案5】運輸連合を設立する

北陸運輸連合で調整する具体的事項

- **特急の取り扱い**: 関西・中京・新潟方面の特急乗入
- **ダイヤ**: 15分・30分間隔パターン化
- **運賃**: ゾーン運賃制度、ICカードの導入など
- **将来構想**: 枝線との相互直通、私鉄との線路共用等



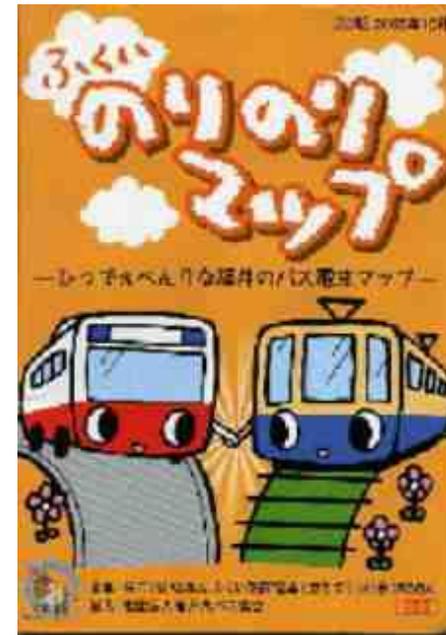
富山ライト
レールの
ICカード

【提案6】それぞれの主体ごとに 役割分担を行う

- 住民の役割...「**乗って支える**」
- 県・沿線自治体の役割...「**乗るしくみづくり**」
- 国の役割...地域の支援と**国土軸としての維持**



RACDAキャラバン



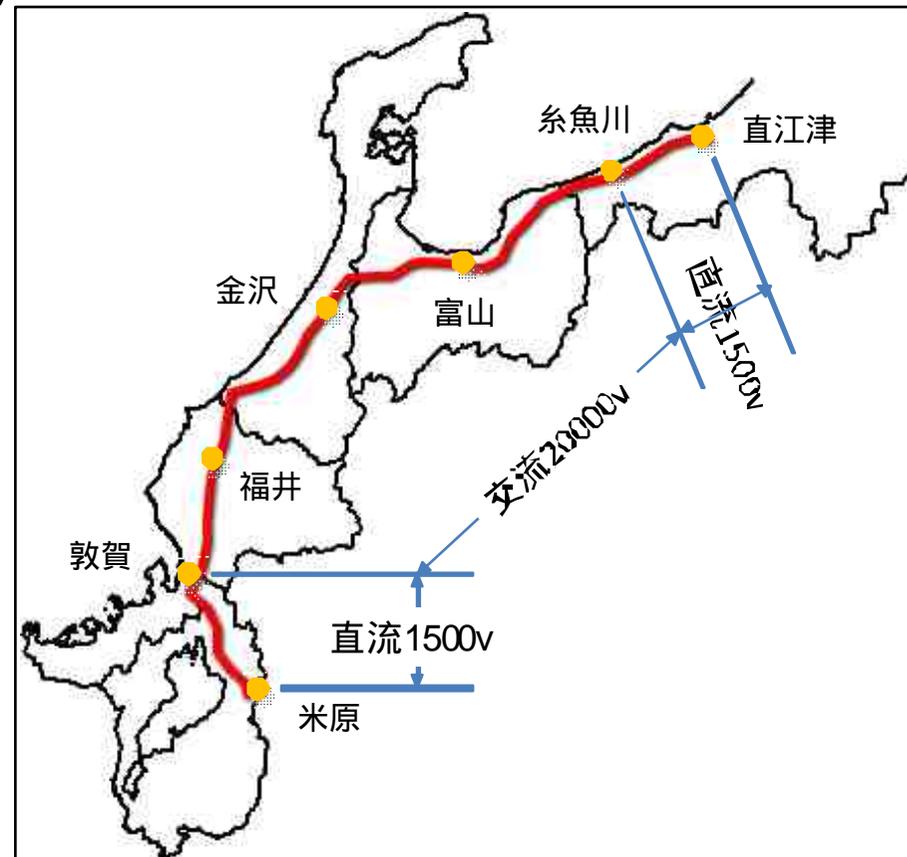
ふくいのりのりマップ

将来的な構想 (今後の研究課題)

- 北陸本線直流化の提案
- 私鉄との線路共用
(富山地鉄)



北陸本線 (左) と富山地鉄 (右)
滑川駅



北陸本線の交流 / 直流区間

将来的な構想 (今後の研究課題)

- 枝線等との相互直通運転
- 枝線の軽快鉄道(LRT)化

富山地鉄、氷見線、
城端線、万葉線、
北鉄、えち鉄 + 福鉄
など



「北陸新幹線開業後の並行在来線」
報告書は以下のページでも
ご覧になれます。

<http://hokuriku.renkei.iinaa.net/>