

## 5 - 3 運営形態について

### 1. 県境を超えた連携の必要性

北陸新幹線開業後、JRから経営分離されることとなっている北陸本線は、新潟、富山、石川の各県にまたがっています。また、将来金沢以西が開業した場合、福井県も含まれることとなります。

この場合、各県内区間をどのように経営していくかについては、大きく、

(1)各県毎に会社を設立し、それぞれ独立採算制とする

(2)全体で一つの会社を設立する

の方法が考えられます。(1)については、

- ・各県毎の損益がはっきりするので、県民の理解が得やすい
- ・経営責任がはっきりするので効率的な経営が行われる

という利点が、(2)については、

- ・総務部門など組織の重複を避けることができ費用が削減される
- ・旅客サービスなどが統一されるため利用者の混乱が生じない

という利点があります。なお、(1)の利点は(2)の欠点（逆も）となります。

実際、東北本線（盛岡～八戸）については岩手と青森が別会社を設立し、鹿児島本線（新八代～川内）については、熊本県と鹿児島県が共同で会社を設立しています。

北陸本線の場合、後述するように、新潟、富山、石川県内区間で、輸送需用にかなりの差があるため、それぞれの区間ごとの収支は大幅に異なるとも思われます。したがって区間毎の採算性を明確化し、それぞれの県民の理解を得るためには別々の企業を設立することが望ましいと考えられるかもしれません。しかしながら、

- ・北陸地域は、県間で相互の交流が多く、特に富山県と石川県相互は非常に多いため、県境で列車がとぎれる状態は好ましくない
- ・新潟県内区間は輸送需用が小さく採算性が低いため、採算性の悪化から施設整備費の圧縮などが懸念される。特に糸魚川を境に交流区間と直流区間に分かれるため、富山県や石川県以上に費用が嵩む。そのため、北陸地域や全国的な鉄道ネットワークが寸断されるおそれがある。

ことも考える必要があります。

それぞれの県民への理解（収支の明確化）を考えれば、が適当かもしれませんが、北陸本線を利用する乗客（荷主）の観点からは、複雑でかつサービスレベルの異なる経営体が存在することは、鉄道への信頼性を失わせ、ひいては北陸本線全体の利用者の減少につながるのではないかと思われます。

また、輸送密度の低い地域では、鉄道廃止論を唱える立場の人たちも存在することに配慮していくことが必要だと考えます。

以上を総合的に勘案すれば、並行在来線区間全体を一つの経営体として運営し、サービスレベルを極力平準化していくことが、地域全体の効用レベルを上げていくことになるのではないのでしょうか。

## 2. 特急の取り扱い

すべてのサンダーバードとしらさぎに乗って乗客を数えた結論と提案

北陸新幹線金沢開業後も、大阪と名古屋からの特急を富山まで運行することには理由がある。



特急が金沢止まりになると、越後湯沢駅と同様に不便な乗り換えを年間 195 万人に強いることとなる。富山駅からの乗客はまず座れない。金沢駅からの乗客は早く来て待つ必要がある。並行在来線を運営する第三セクターの経営をより圧迫する。

特急乗車調査のシフト表  
(イメージ)



## (1)調査の目的

北陸新幹線金沢開業時、大阪・名古屋～富山間に運行されている「サンダーバード」と「しらさぎ」が金沢駅で打ち切りとなる恐れがある。

これらの特急が金沢止まりになった場合、乗客は、現在の越後湯沢駅のように、階段を昇り降りし、長い通路を通り、また、自由席車を利用しようとする人は、重い荷物を持って走らなければならない。現に、越後湯沢駅での乗り換えに関しては、高齢者は、設定された10分未満の乗り継ぎ時間に不安を持ち、一列車後の列車へ乗り継ぐケースも多い。バリアフリーの観点からも好ましいことではない。

できれば、新幹線開業後も、引き続きこれらの特急を富山駅まで乗り入れることができれば、大阪や名古屋からの乗客は、乗り換えることなく、目的地まで行くことができる。

加えて、新幹線は確かに速いが、金沢駅での乗り継ぎ時間を考慮すれば、大阪・名古屋方面への時間短縮効果はそれほど期待できない。

しかし、新幹線を運行するJR西日本にとって、金沢～富山間で新幹線と在来線特急の両方を運行することに経営的な理由は見つけにくい。

このため、大阪と名古屋からの特急を富山まで延長してもらうためには、

現在、多くの人々が金沢をはさんで特急を利用しており、金沢で打ち切りとなれば、多くの人に迷惑がかかり、企業の社会的貢献の点から疑問がある。

ということ、一方、並行在来線を経営する第三セクターにかかわる自治体には、

特急がなくなると、第三セクターに入るべき特急料金と運賃が入らなくなり、赤字が増えることになり、ひいては住民の負担となる。

ということを訴えていかなければならない。

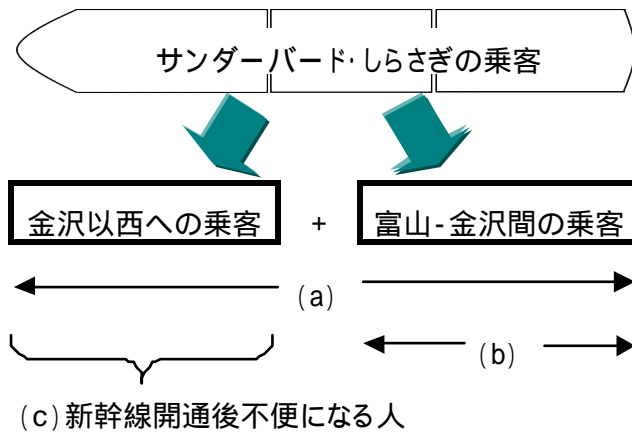
しかし、このようなことは、「多分、これ位の利用があるから」では説得的ではない。「これだけの数が乗っていたから」という正確な数字を示す必要がある。

ただし、JRは、そのような統計を公表してはいない。

そこで、私たちは、今回「サンダーバードとしらさぎのすべての列車に乗車し、乗客数を数える」という調査を実施することとした。

幸い、富山県総合交通政策課のご理解を得、県の並行在来線に関する調査の一環として本調査を実施させていただくことができた。

## (2)調査日 平成20年3月21日(金)



### (3)調査方法

- a . 調査員が列車に乗り、高岡（石動）～金沢駅間で車内の乗客数を数える
- b . 調査員が金沢駅ホームで、列車に乗る（上り列車の場合は列車から降りる）人数を数える
- c . aの乗客数からbの乗客数を引く

### (4)調査員

計14名（特急乗車班 4班 ホーム調査 10名）

### (5)当日の特記事項

- a . 調査日は、春分の日と土曜日に挟まれた日で、観光客が多いことが考えられる（調査員の感想では、若干観光客が多いように感じられた）
- b . 調査日は、関西方面強風のため、サンダーバードが米原経由となり、運行ダイヤが乱れた（これによる金沢以西から直通する乗客総数の変化はないと思われる）

## (6)調査結果

表1 集計結果表(全体)

項目		車内	金沢駅	差引	備考
上り	サンダーバード	2,322	283	2,039	15本
	しらさぎ	957	220	737	8本
	計	3,279	503	2,776	
下り	サンダーバード	2,092	321	1,771	15本
	しらさぎ	933	138	795	8本
	計	3,025	459	2,566	
計	サンダーバード	4,414	604	3,810	30本
	しらさぎ	1,890	358	1,532	16本
	計	6,304	962	5,342	

「金沢駅」は、上りは下車客、下りは乗車客

高岡(石動)～金沢間の列車乗客数は6,304人となった。ただし、この中には、富山～金沢間の区間乗客が含まれる。これらの人は北陸新幹線開業後は新幹線に移る乗客で、今回の「特急が金沢止まりになると不便になる」という人ではないため、これらの数を引かなければいけない。

そこで、金沢駅での区間乗客962人を除くと、5,342人となった。

この人たちが、金沢を挟んで富山方面(福井方面)に行く乗客で、サンダーバードとしらさぎが金沢止まりになると、金沢駅での乗り換えが発生する人である。

## (7)調査結果が語るもの

### a. 乗り換えの不便さ

越後湯沢～金沢間を運行する特急「はくたか」の利用者数は、北越急行路線内で1日約6,500人とされている。この数字は、表1の車内乗客計6,304人とほぼ同数で、したがって、サンダーバードとしらさぎが金沢止まりになった場合、越後湯沢での乗り換え風景と同様の混雑が起こることとなる。越後湯沢駅は、スキーシーズンを除けば利用者が少なく、駅を利用する人は新幹線と北越急行の乗客が大半であるが、金沢駅の場合、北陸本線(第三セクター)、七尾線、新幹線などの乗客に加え、観光客も多く、列車が到着する度に駅構内は大混雑するものと思われる。また、金沢駅は、越後湯沢駅と異なり、在来線も高架で、乗り換え客は、一旦コンコースに降り、乗り換え改札口を通り、再び新幹線ホームに上るといった動線を描くこととなるため、不便さの度合いはより大きいと思われる。

また、5,342人を年間に換算すれば195万人となり、富山県の全人口の1.8倍が不自由をこうむることとなる。

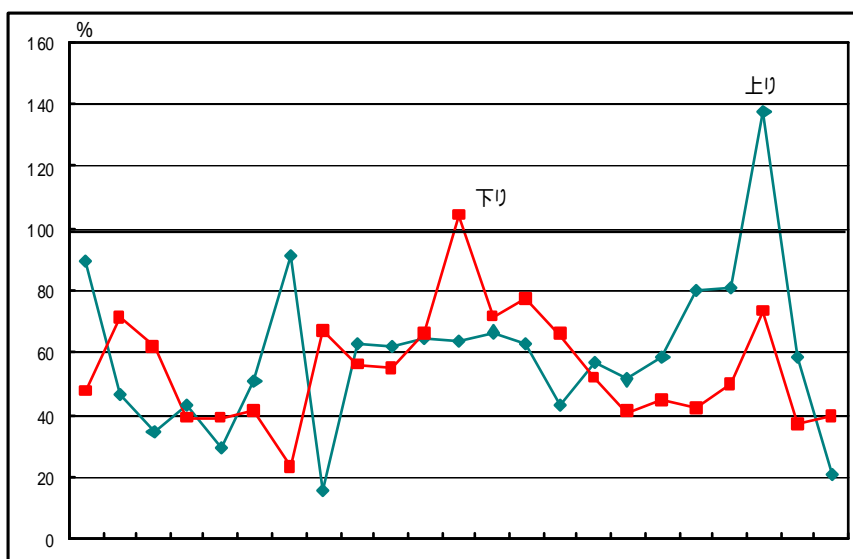
### b. 新幹線の混雑が激しい

サンダーバードとしらさぎが金沢止まりとなった場合、ほとんどの乗客は金沢駅で新幹線に乗り換えるものと思われる(JRも乗り換え客を想定し、割引運賃を設定するであろう)。

ここで、本調査をもとに、すべての乗客が新幹線に乗り換えた場合、新幹線がどの程度混雑するかを計算してみよう。

金沢～富山間の利用者は、自由席車を利用する。現在の「あさま」の自由席は1号車

図1 北陸新幹線の乗車率



から3号車の3両で、座席定員は240席である。

図1は、金沢駅でサンダーバードとしらさぎを降りた人が全員北陸新幹線に乗車した場合の乗車率を列車別にグラフにしたものである。

富山～金沢間の区間利用者のみで自由席の乗車率が

100%を超える列車が2本ある。また大半の列車が50%以上となっている（実際は、これに東京方面の客が加わる）

したがって、富山駅から金沢行き新幹線に乗車した人は、まず座ることができず、また金沢駅から東京行き新幹線に乗る人は、座りたい場合、発車時刻の前からホームに並ぶ必要がある（現在の「はくたか」の乗客に「サンダーバード」の乗客が加わると考えればイメージできる）。これでは、乗客から不平がでることが十分に予想される。

なお「それならば北陸新幹線を増発すればよい」と考えられるが、現在の東北・上越・北陸新幹線の過密ダイヤ、東京駅のホーム数などから考えると、北陸新幹線を増発には問題が多く、増発する場合は長野新幹線の設備増強が必要となる。しかし、直接利害関係のないJR東日本の協力が得られるか疑問が残る。このことから、金沢～富山間の混雑は慢性化することが懸念される。

### c. 並行在来線の経営への影響

サンダーバードとしらさぎが金沢止まりとなった場合、乗り継ぎの不便や混雑以外にも、大きな問題が発生する。

それは、並行在来線を運行することとなる第三セクターの収支に関するものである。

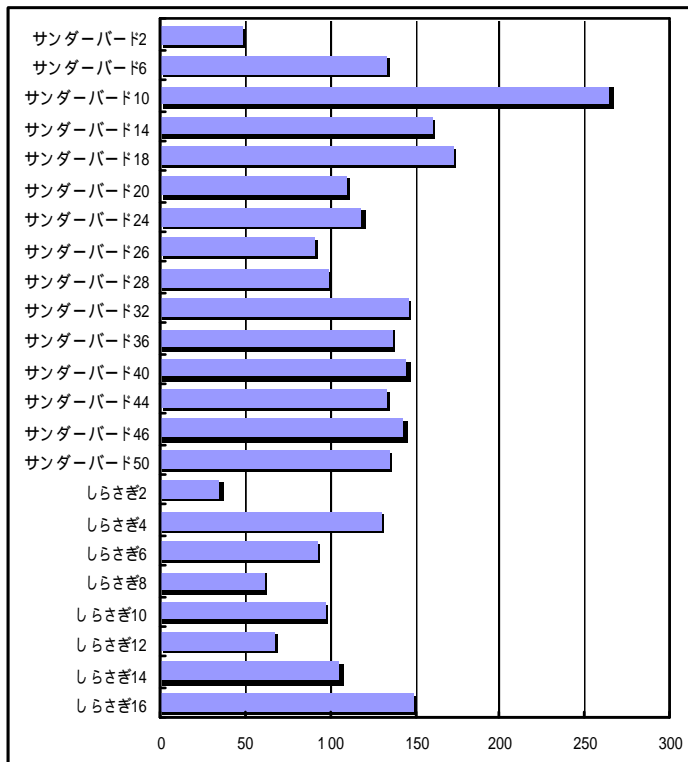
特急列車が第三セクターに乗り入れている場合、第三セクターは独自に運賃と特急料金を徴収し、列車の使用料などをJRに支払う。この額が大きい。

たとえば、特急「はくたか」が乗り入れる北越急行の場合、営業収入の9割が特急利用者によるものと言われる。

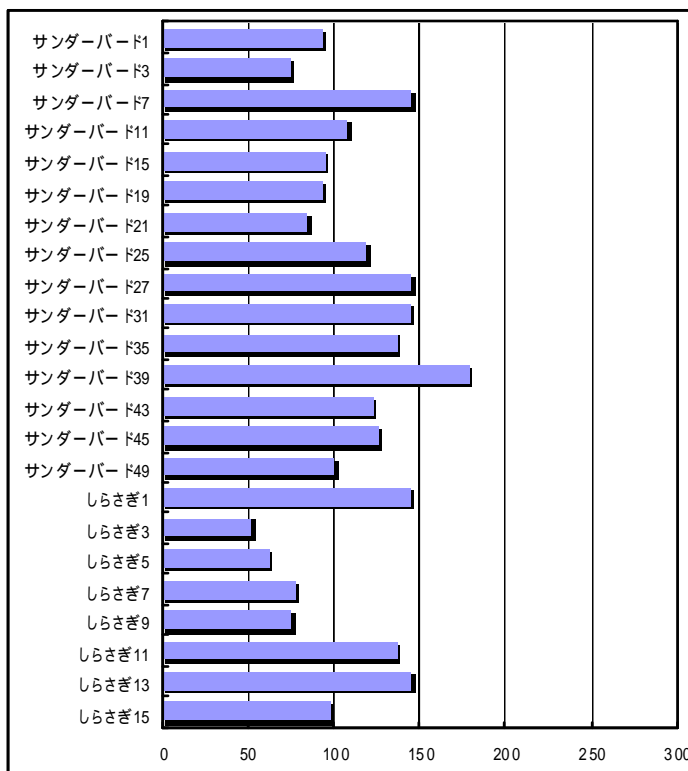
当グループが平成16年3月に発表した「新幹線後の公共交通とまちづくりはこれだ」によれば、現在の特急がそのまま第三セクターに乗り入れた場合は、1,491百万円の運賃と料金収入が入ると推計している。特急が金沢止まりとなり、第三セクターに乗り入れない場合は、第三セクターの収支が大幅に悪化する。

第三セクターの経営は、大変厳しいものであることが明らかとなっている。第三セクターの赤字は、最終的には県民の負担となる。少しでも赤字額を減らすためにも、特急の富山駅への乗り入れは是非継続させる必要がある。

列車ごとの乗客数（富山～金沢の区間乗車を引いたもの）



上り列車



下り列車

### 3. ネットワークの維持と拡充

#### (1) 並行在来線と城端線・七尾線 「地域の背骨」の観点から枝線のあり方を考える

北陸本線は、県境を越えた流動がかなりあります。その中でも、富山県から石川県に各駅停車で通勤・通学する利用者が比較的多い状況です。私たち住民は、並行在来線の運営において、県境で運行が途切れたり、県境を越えると新たな初乗り運賃が加算されたりすることを誰も望んでいません。サービス水準が現状より大きく後退することがないように望んでいます。そのためには、県境を越えた一体的運営・運行が必要と考えています。

一方、石川県の背骨は福井県境 富山県境ではなく、福井県境 七尾です。同様に、富山県の背骨を考えると新潟県境 石川県境と、さらに高岡で分岐する富山 城端も背骨となっていることに気がつきます。城端線では、現在富山までの直通列車はあまり運行されていませんが、高岡が拠点性を相対的に下げ、富山が拠点性を向上させ続けている現在、高岡止まりの運行は城端線の乗客減の一因となることが想像できます。今後、城端線は、北陸本線との分離を進める方向ではなく、むしろ一体化を進める方向性が必要と考えられます。七尾線も同様に、北陸本線と一体的に運営・運行される必要があると考えられます。並行在来線と枝線間の流動需要に対する深い配慮が必要です。

#### (2) 並行在来線と富山地方鉄道本線

富山地方鉄道本線は「宇奈月温泉～電鉄黒部～電鉄石田～新魚津～中滑川～上市～電鉄富山」という経路を通っていますが、このうち「新魚津～中滑川」で、北陸本線と線路が隣接しています。

このことをふまえ、北陸新幹線開通後の富山地方鉄道本線について、次の1～3に示す運行形態を提案します。

##### 運行事業者

富山地方鉄道本線と北陸本線の運行事業者を同一にします。

(なお、ここでは運行事業者に関わらず路線名として「富山地方鉄道本線」を用いることにします。)

##### 施設の整備

#### 1) 新魚津駅・魚津駅の構内線路変更

新魚津駅・魚津駅構内で、富山地方鉄道本線と北陸本線が相互に乗り入れできるように、線路の配線を変更します。

#### 2) 「新魚津～中滑川」にある駅の両用駅等

現在乗り換え駅となっている新魚津駅と魚津駅、及び、滑川駅(地鉄)と滑川駅(JR)を、それぞれ合体します。

地鉄単独駅となっている電鉄魚津駅、西魚津駅、浜加積駅及び中滑川駅を、北陸本線の駅としても使えるよう改良します。

JR単独駅となっている東滑川駅を、富山地方鉄道本線の駅としても使えるよう改良します。地鉄単独駅となっている越中中村駅と早月加積駅は、東滑川駅と統合する形で廃止します。

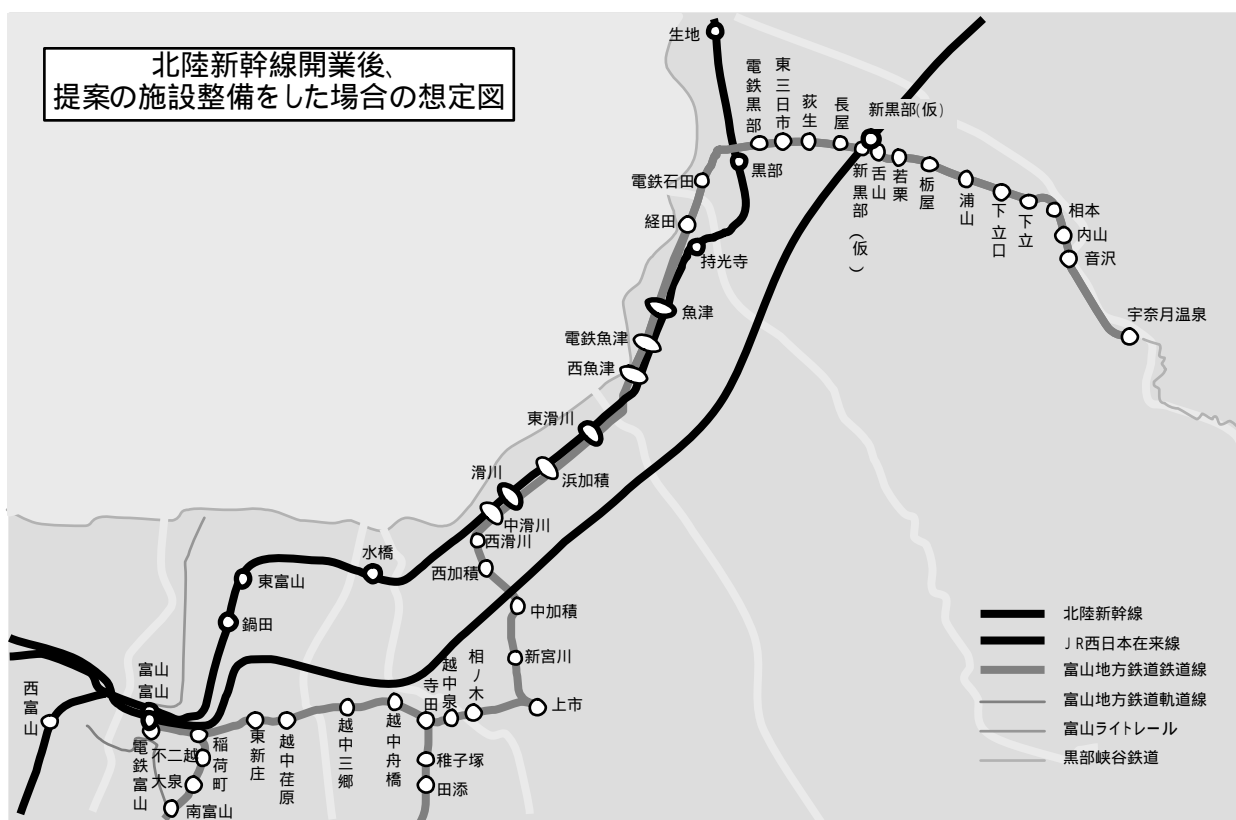
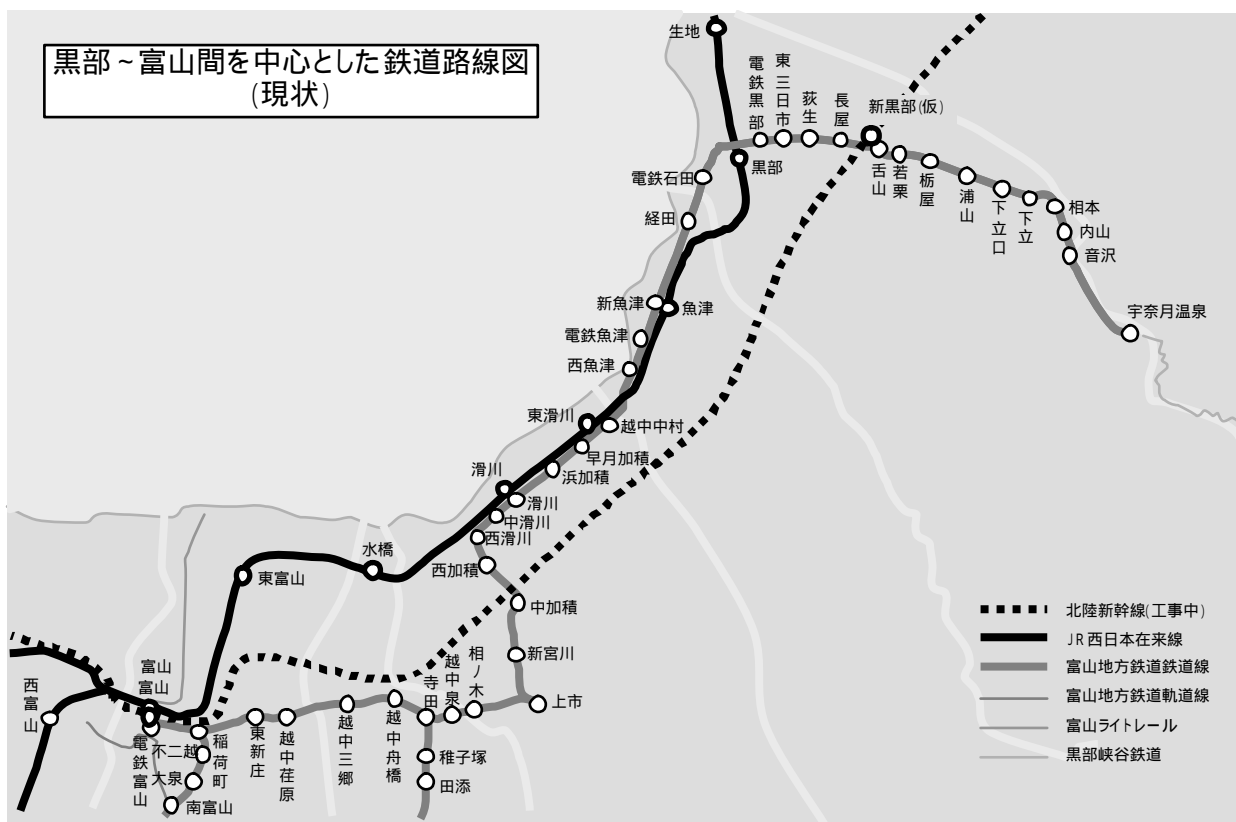
#### 3) 中滑川駅の構内線路変更

中滑川駅構内で、富山地方鉄道本線と北陸本線が相互に乗り入れできるように、線路の配線を変更します。



## 路線の改編

- 1) 「宇奈月温泉～電鉄黒部～電鉄石田～魚津～中滑川～水橋～富山」を富山地方鉄道本線とします。
- 2) 「中滑川～上市～電鉄富山」は、上市線（仮称）として富山地方鉄道本線とは別の路線とします。



## 効果

- 1) 富山地方鉄道本線と北陸本線の競合が解消されます。
- 2) 「宇奈月温泉～電鉄黒部」について富山までの所要時間が約15分短縮されます。
- 3) 北陸本線の「魚津～中滑川」について新駅の設置と同様の効果が期待されます。

## 問題点

- 1) 旧富山地方鉄道本線は直流、北陸本線は交流なので、そのままでは直通運転できません。
- 2) 別線となる上市線（仮称）と旧富山地方鉄道本線との連絡の利便性が低下します。

## 対策

- 1) 問題点 1) については、JR各社で余剰となっている交直両用電車があれば、これを活用することが考えられます。  
ただし、最近の電車には「宇奈月温泉～電鉄黒部」の急勾配に向かない（高速走行に最適化されているため）ものもあるので、それ以外のものを求める必要があります。
- 2) 問題点 2) については、接続駅となる中滑川駅を同一ホーム乗り換え可能（上りのみ）な構造にしたり、待ち時間の少ないダイヤにしたりして、利便性の低下を極力回避します。

### (3) 並行在来線と福井鉄道福武線

北陸本線と福井鉄道福武線は福井市と越前市を結んでいることについては共通しており、それゆえ、完全並行路線と言われ、福武線不要論が持ち出されることがあります。ここでは、その問題について検証したいと思います。

福武線は福井 - 武生新間をJR北陸本線と完全に並行しているというわけではありません。北陸本線とは最大で2キロメートル程度の間隔をあけて走っています。それにより、江端・浅水・神明・西鯖江といった沿線市街地は福武線独自のものとなっており、しかも、人家の少ないところを選んで走った北陸本線と違い、福武線は旧街道に沿った人口の多いところを走っています。京福電車の運行停止時、並行する道路に予想外の渋滞が発生しました。えちぜん鉄道三国芦原線の一日の輸送人員は4,700人ですが、福武線は4,500人と、同程度輸送しています。京福電車のバス代替時、乗客が3割強に減少、渋滞が発生したことにより、バスは鉄道の一部の機能しか代替し得ないことが指摘されました。中部運輸局、県、沿線3市、福井鉄道、えちぜん鉄道からの委員で構成される福井鉄道・福武線のLRT導入を活かした都市間交通活性化プログラム検討会が平成19年2月にまとめた「福井鉄道・福武線のLRT導入を活かした都市間交通活性化プログラム策定に関する調査報告書」では、福武線廃止によって失われる便益の中で、道路混雑緩和便益の割合が大きいことが報告されています。同時に、同報告書の中で報告されている福武線のLRT化に関する費用便益分析の結果では、福武線の廃止とLRT化を比較した場合の費用便益比は4.96と、高い数値を示しています。

福井鉄道福武線は福井駅前～武生新までの間に途中19の駅があり、さらに、市役所前から田原町までは福井大学など学校の多い地区を結んでいます。それに対して、JR北陸線は福井～武生の間は途中4駅しかありません。

沿線地域のデータは以下のとおりです（表及び図参照）。

## 福武線と北陸線の沿線比較

	人口	世帯	事業所	従業者	学校	病院
福武線沿線	77555	25922	8289	69563	15	14
北陸線沿線	20589	6943	3614	35476	1	5
共通の沿線	13541	4654	2686	25510	0	1

駅から半径 400m 以内に含まれる町丁目を沿線地域とした。

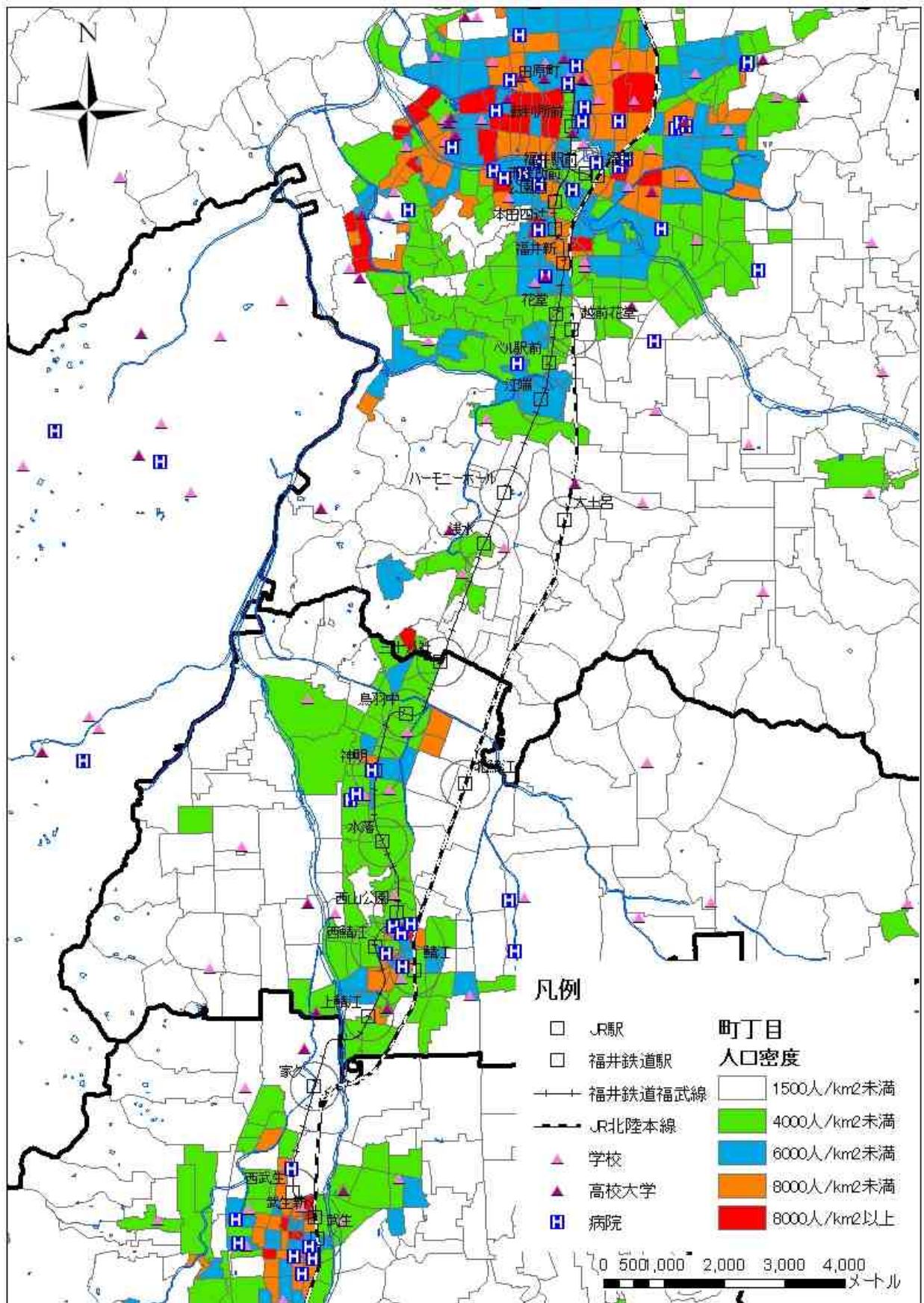
平成 12 年国勢調査及び平成 13 年事業所統計 (GIS 統計プラザ) 及び

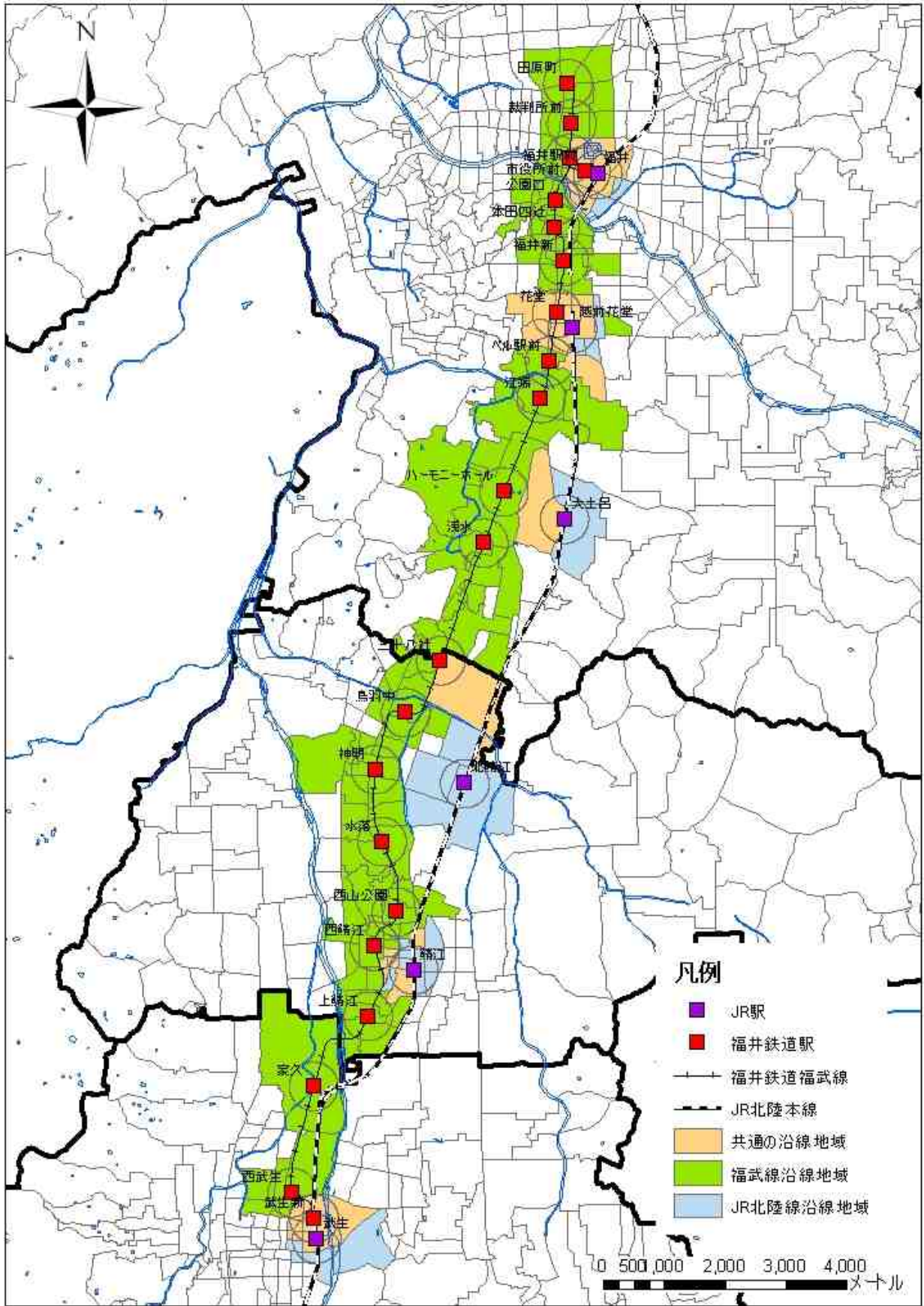
国土地理院数値地図空間データ基盤 250Q、25000 (平成 9 年) より松原光也作成

福武線は旧街道に沿って各集落を結んでおり、沿線人口は北陸本線の約 2 万人に対し、福武線は 7.8 万人と大きな差があります。これは、単に駅の数が多いためではなく、病院、学校の数の差を見れば明らかのように、主要地域を結んでいるのが福武線、都市間を短絡しているのが北陸線というように役割が異なっているためです。福武線と北陸本線はマクロに見れば並行しているように見えますが、福武線は確固たる沿線地域を形成しており、北陸本線のほうは沿線地域としてではなく、福井、鯖江、武生などの主要駅周辺に集積があります。つまり、北陸本線は広域都市間交通を担うのに対し、福武線は生活交通としての機能を持っているのです。福武線には福武線の、北陸本線には北陸本線の確固とした「分担地域と役割」があり、これは北陸本線が並行在来線となっても変わりません。以上のことから、並行在来線か、福武線かのどちらかを選ぶということではなく、北陸新幹線、並行在来線、福武線、三国芦原線、勝山永平寺線、越美北線の連携による鉄道ネットワークを高度に活用して、その潜在力を引き出し、鉄道全体で、車に対し、シェアを獲得、輸送分担率を拡大していくことが重要です。何よりも、鉄道全体において「鉄道の再評価+まちづくりと連携した体系的交通」の考え方を持つことが必要といえます。



利用者の多い県営水落駅 (パーク&ライド) 駐車場。福武線の新しい可能性を示唆している。





#### (4) 北陸鉄道石川線の香林坊延伸・LRT化と並行在来線との連携

金沢・LRT と暮らしを考える会では、北陸鉄道石川線の香林坊延伸・LRT化を提案しています。石川線は現在野町駅が始発駅となっていますが、野町駅は中心市街地とは離れており、それが石川線の利用を妨げています。ただ、石川線は西金沢駅で北陸本線と接続しており、さらに野町から都心の香林坊まで1.6キロメートルしか離れていないなど大きな可能性を有しており、沿線自治体や沿線住民の延伸への期待は過去から現在にかけて常に耳にします。金沢市も石川線を幹線交通として位置づけており、私たちは是非、香林坊への延伸・LRT化を実現したいと考えています。西金沢駅での交通結節機能の強化、さらには北陸本線との直通運転を行うことにより、両線とも利便性が大きく向上すると考えられます。並行在来線西金沢駅への優等列車の停車を併せて行うことにより、効果はより大きくなります。北陸鉄道石川線の香林坊への延伸・LRT化には以下の役割が想定されています。鉄道ネットワーク全体の高度な活用に大きな将来価値を見出すことができます。

金沢都市圏に基幹交通機関の役割を果たす鉄軌道を通貫させる公共交通体系の再構築。

不足する道路空間を、自動車より輸送力の大きな軌道系の交通機関に再配分する TDM。

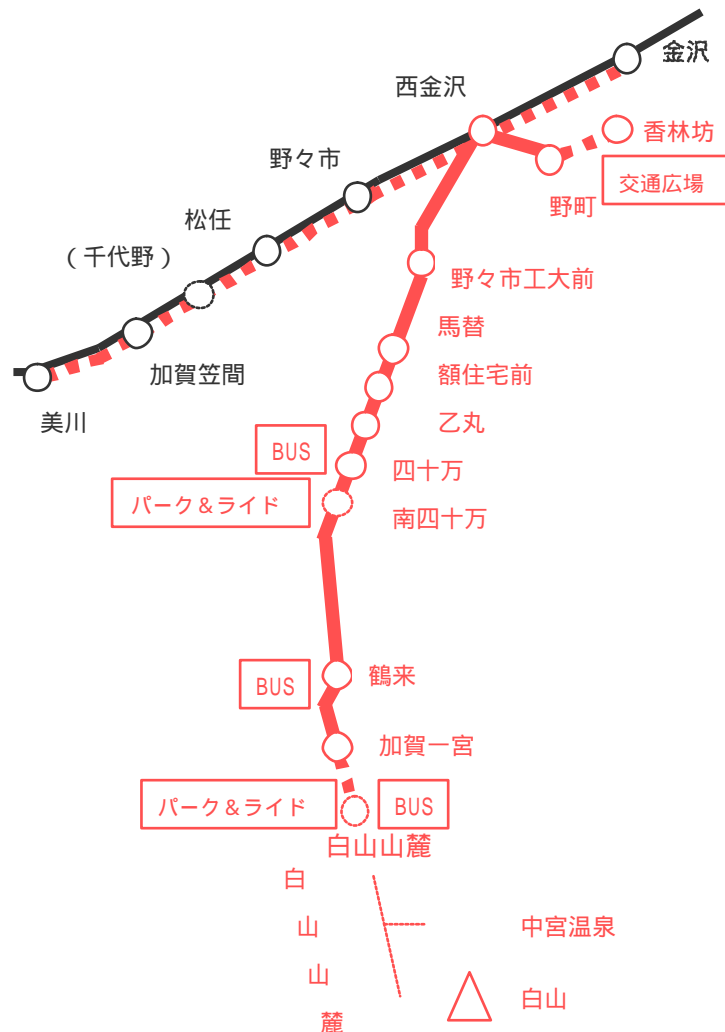
金沢都市圏南西部の石川線・北陸本線沿線地域を金沢都心部に直結する都市構造の改良。

石川線を金沢駅と直結する新ルートの創設。

パーク&ライド、ライド&バスライド・システムによる多様な移動手段の選択肢の実現。

白山山麓の自然資源・観光資源を金沢都心部と直結する金沢ブランドの充実。

金沢での都市生活と白山山麓でのリゾート、グリーンツーリズムを併せて営めるライフスタイルの実現。



## 4. 並行在来線の運営戦略

### (1) JRからの資産の取得

これまで、JRからの資産の取得は、簿価で行われていますが、この簿価は、特急や貨物が走行できるようJRが整備した結果の簿価であり、普通列車を中心に運行された場合の収益力を反映したものではありません。このため、先行するしなの鉄道や青い森鉄道、IGRいわて銀河鉄道では、取得費の全額を県や市町村等が負担し、何とか経営を継続しているのが実態です。収益還元法に基づき、JRの資産を正當に評価して、資産を取得する必要があります。

並行在来線の初期投資の状況（しなの鉄道経営改革検討委員会資料より作成）

概要			投資項目	投資の内容	金額 (億円)	財源内訳
名称	区間	距離				
しなの 鉄道	軽井沢・篠ノ井	65.1 km	資産購入	土地、建物、線路	103	県が全額無利子貸付（30年償還うち10年据え置き（返済不能なため、現在は、資本金化し、減資）  1/2は資本金（23億円） （県17.25、市町村3.45、民間2.3） 1/2は金融機関から借入
			車両購入	電車、保守用車両	46	
			施設設備	車両基地整備		
			開業準備	創業費		
			合計		149	
青い森	八戸・目時	25.9 km	車両購入	車両	6	資本金（6億円） （県3.3、市町村1.2、民間1.5）
			開業準備	創業費		
			合計	6		
青森県	目時・盛岡	32.0 km	資産購入	土地、建物、線路	23	県が直接購入
			施設整備	改良工事	3	
			合計	26		
いわて 銀河	目時・盛岡	32.0 km	資産購入	土地、建物、線路	94	県が補助  資本金（20億円） （県10、市町村7、民間3） 県が補助（20億円）
			車両購入	電車、保守用車両	15	
			施設整備	管理所整備	15	
			開業準備	創業費	10	
			合計	134		

（注）八戸・目時間については、青い森鉄道と青森県に経営を上下分離

### (2) 運営手法

上述のとおり、各県の輸送密度の差は大きなものがあり、仮にこのまま新潟県、富山県、石川県が共同運営した場合、県間の不公平感が生じます。

このため、資産の取得は、各県がJRから取得区間の収益力に応じて行い、運営は、各県共同の三セク会社を設立し、各県の区間の収益力に応じた運行サービス負担金を支払う会計上の上下分離方式の運営手法を提案します。

そうすれば、財政的・運行サービスについては、各県の裁量が反映されることになる一方、利用者にとっては、一つの会社となり、運行ダイヤや初乗り運賃、企画切符などのサービス面で大きなメリットが生じます。

### (3) 採算性の確保、地域支援システムの構築

「北陸地域鉄道」は、地域密着型の鉄道であるとともに、日本海縦貫の貨物輸送を担う幹線鉄道の役

割も果たさなければいけません。

このため、前述のように線路規格や駅・補修・車両基地などに過大な設備投資が必要です。これらの必要負担をどのように分担していくかにより、「北陸地域鉄道」の採算性は大きく異なってきます。環境にやさしい交通体系を目指す国の支援を活用し、地域間ネットワークの維持を図る必要があります。

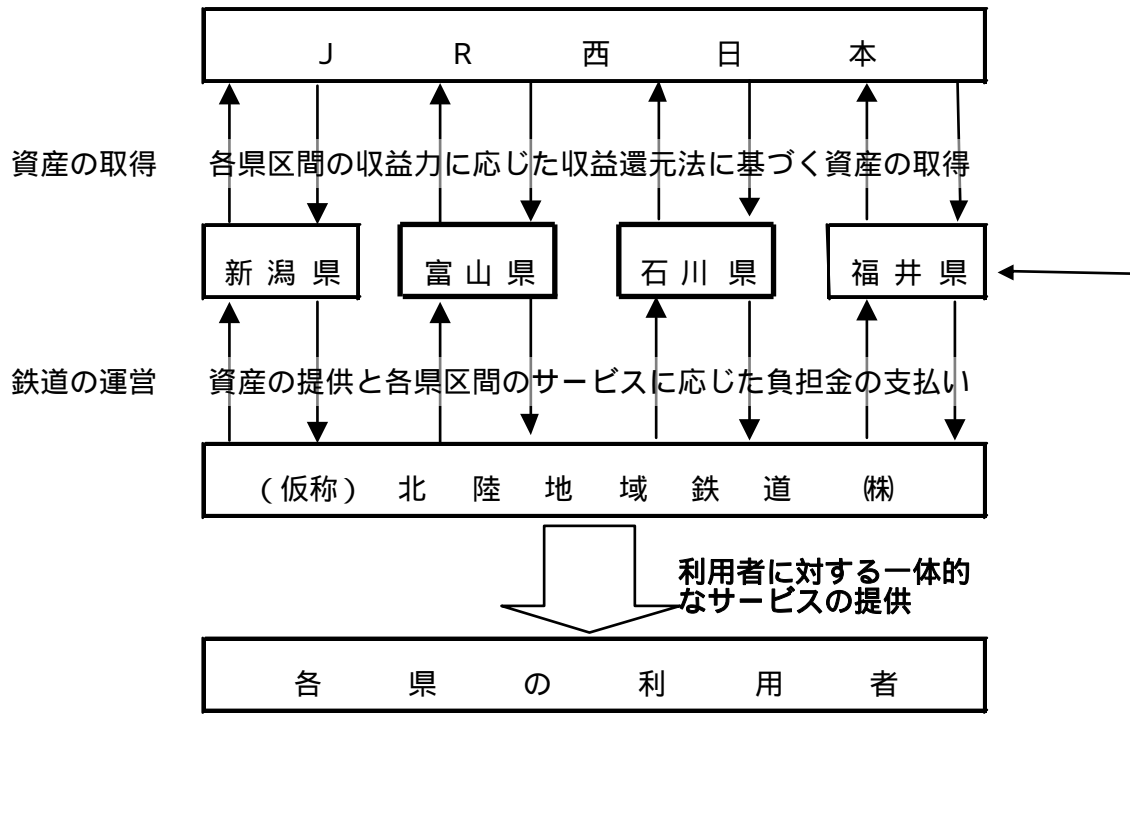
また、JRから分離されることにより、地域密着型鉄道として、より自由な経営を行うことができるようになります。このため、新駅の設置、列車の増発、各種付帯サービスの実施など、新たにさまざまな増収策を実施することができるようになると考えられます。

しかしながら、このような措置を講じたとしても、「北陸地域鉄道」が鉄道事業者として収支を均衡させることは難しいと思われます。このため、「北陸地域鉄道」が果たす地域社会への便益を考慮し、地域全体で負担するシステムの構築が重要になります。誰が、どのように支援していくのかについて、各県の行政、住民の合意が得られるシステムを考えることが必要です。

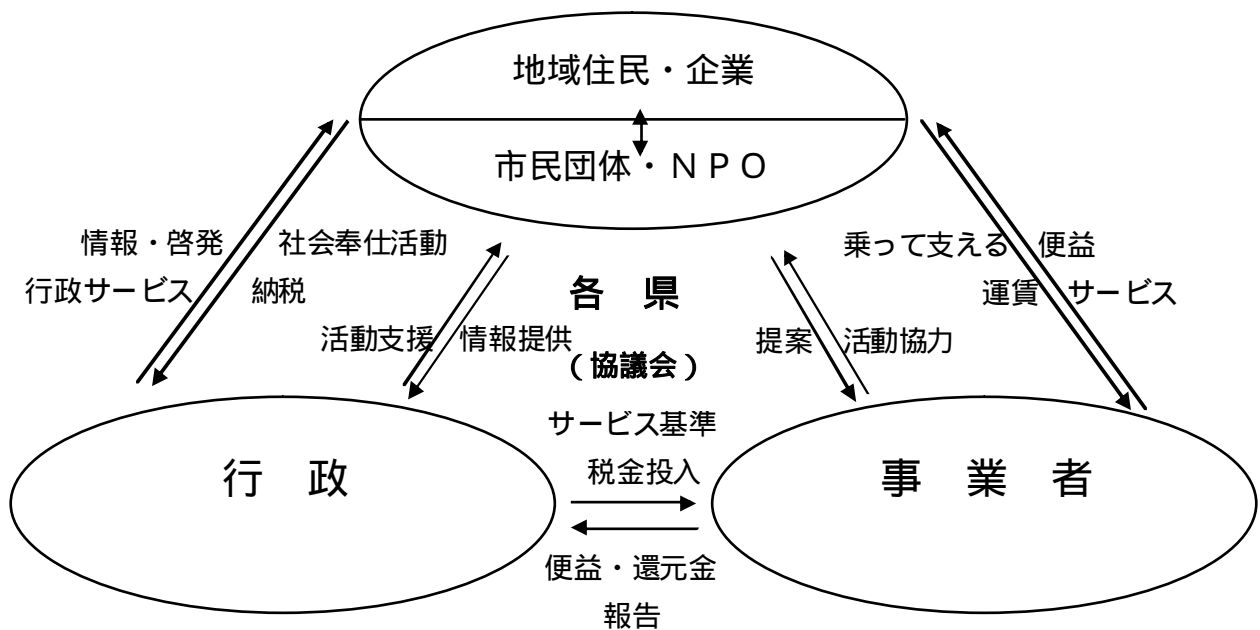
県境を越えて、北陸の市民が集い、行ったこの研究を通して、私たちは、2007年9月17日に開催された北陸連携並行在来線等活用市民会議の設立総会において、福井大学大学院の川上洋司教授が講演「新幹線開業に向けた北陸地域公共交通整備 - 課題と展望 - 」で指摘された、「新幹線開業と並行在来線の経営分離は公共交通網再編のチャンス。新幹線が来れば地域が振興するわけではなく、地域・駅周辺整備、関連交通網の整備という受け皿があって始めて地域が振興される。大都市と地方の交流は、大都市の魅きつける力が大きいですが、地方において地域が連携することで地域の個性の総和によって大都市との双方向の交流へと変えるべき。北陸は、鉄道再生・LRT導入の実績を活かし、引き算・現状維持ではなく足し算による既存地域鉄道網の再編強化を行うべき。“どう活かすか”の総合的地域戦略が不可欠。」との指摘の意味を改めて確認しました。まさしく、新幹線開業と並行在来線のJRからの経営分離は、北陸にとって、いろいろな意味において大きなチャンス。そのチャンスを最大限に活かす必要があり、それを確実に活かしたい。私たちはそのように考えています。



# 並行在来線の資産の取得と運営



## 各県における 並行在来線を支える協働のしくみ



北陸連携並行在来線等活用市民会議が目指す姿

