

結成総会アピール（案）

私たちは、2012年10月12日、「自治労とやま会館」において「公共交通を守る富山県民ネットワーク」の結成総会を開催し、県民の生活路線としてのローカル鉄道を中心とした公共交通の存続に向け取り組みを強化していくことを全体で確認した。

2014年度（平成26年度）末の長野～金沢間の開業をめざし北陸新幹線の工事が進んでいます。富山県民の40年来の悲願として、富山県政の最重要政策として新幹線建設が進められてきました。しかし、多くの課題も残しています。

富山県内区間90kmの建設費は7200億円、うち2100億円が地元富山県の負担となり、地元負担のほとんどが県債（県の借金）に依存し、新幹線開業後も約30年間にわたり「新幹線ローン」が残ります。そして何よりも心配なのは新幹線開通後、JR西日本から経営分離される現在の北陸線（「並行在来線」と呼ぶ）がどうなるかということです。

並行在来線の先行事例（しなの鉄道、IGRいわて銀河鉄道など）はほとんどが赤字であり、一部では大幅な運賃の値上げが行われています（富山県でも最低~~25~~25%の値上げが検討されています）。北陸線県内区間の8割近くが通勤・通学の利用者であり、学生のいる家庭の家計に響き、通勤費を支給する企業・団体の経費増にもなります。こうしたことから鉄道離れを誘い、苦し紛れに運賃を上げ、利用者がさらに減少するといった負のスパイラルは避けなければなりません。また、鉄道離れから自家用車へと交通手段がシフトすれば沿線道路の渋滞となります。そのことでバス運行に影響が出れば、さらに自家用車へと交通手段がシフトし、さらなる交通渋滞といったことが危惧されます。

一方、全国の第三セクター鉄道では上下一体方式から上下分離方式へといった動きもあります。富山県は上下一体方式を打ち出していますが、経営環境が厳しいことが予測されているなら今から上下分離方式への見直しなど、開業にあたり国やJRによる鉄道施設への最大限の支援が求められます。また実際の鉄道の運行には豊富な経験と知識の蓄積が必要です。大事故が発生すれば、その時点で経営が成り立たなくなります。経営分離後の新会社は300人体制（うち200人はJRからの出向者）でスタートする予定といわれており、県民の足としての安全性と利便性をどのように確保していくのかが大きな課題です。新駅の設置を求める沿線の要望も高く、すでに県内4地区に新駅設置に向けた住民団体が結成されています。また、昨年の中日本大震災ではJR貨物の日本海ルートは大きな役割を果たしていることも忘れてはなりません。

こうした中、2012年7月14日に「並行在来線と公共交通の明日を考える集い」を開催し、地域社会における鉄道の果たすべき役割と交通運輸部門の重要性を学びました。そして、多くの県民の皆さんや関係者ととも「公共交通を守る富山県民ネットワーク」を設立していくこと確認しました。北陸線がJRから切り離されれば、次は枝線にあたる城端線・氷見線を切り離すのは目に見えています。

私たちは、こうした動きに目を光らせ、県民の生活路線としての北陸線やそこにつながる枝線・私鉄・バス・タクシー等の公共交通との連携を強化し、交通政策全体の見直しに向け広範な取り組みにつなげていくこととします。以上、アピールする。

2012年10月12日

「公共交通を守る富山県民ネットワーク」