

I. 公共交通を守る富山県民ネットワーク結成の趣旨

1. はじめに

戦後、日本の経済成長期の交通運輸政策は、新幹線と高速道路に象徴される高速交通網、国道などの基幹道路を全国津々浦々に張り巡らせ、人とモノの移動のスピードアップを図ることにありました。都市間輸送の高速化が企業の全国的な投資を呼び、インフラ整備が加速し、地方の労働力が活用されることで右肩上がりの経済成長を実現しました。

しかし、日本市場が成熟化し経済の縮小が予想される事態となり、高速交通網・基幹道路が経済成長のテコとなる時代は終わり、公共事業の地方への投資と社会基盤の整備、経済成長を目的とした交通整備は、逆にマイカー増加と都市部の交通渋滞をまねいています。一方、地方の少子高齢化等による過疎化や、存続が危機に瀕死している生活ネットワークにおいて、地域住民の足となるべき鉄道・バスなどの地域公共交通は、採算割れから撤退を余儀なくされています。その結果、交通空白地が拡大し、買い物や病院に行くにも不自由する交通弱者が増加しています。これ以上、地方における公共交通の惨たんたる状況を放置することはできません。

いま求められていることは、交通政策の目的の転換を図ることです。生活交通＝地域公共交通の整備・拡充に軸足をうつし、公共交通を地域社会の基本的インフラとして位置付けていくことです。様々な問題を克服して地域が自立し活性化していくためには、その基盤である公共交通を守ると共に維持再生が不可欠です。

私たちは本日、県内における地域公共交通の拡充を目的とする「公共交通を守る富山県民ネットワーク」を結成し、誰もがいつでも自由に公共交通を利用でき、そのことを通して地域社会の活性化を図り、持続可能な街づくりを目指します。

2. 結成にいたる経過

平成2年の政府与党の申し合わせにより、2014年末の北陸新幹線開業(長野駅～金沢駅)に伴い、北陸本線はJRから経営分離されることとなりました。その後、経済情勢も大きく変わる中で政権交代もあり、2009年12月に当時の前原国土交通相は、並行在来線については「地域の力で維持することが基本だが、JRも維持のため協力と支援が求められる」など、安定的経営に向けJRに並行在来線の支援を求める動きもありましたが、政府は何ら具体的な方針を示さず、開業が3年余りに迫った昨年11月、富山県は「県単独・上下一体の第三セクター会社での運営」を打ち出しました。県の並行在来線経営計画では、第三セクター会社の経営理念に「安全性の確保」、生活路線としての「利便性の確保」、公共交通機関として「地域振興と住民福祉の向上」を謳っています。しかし、石井知事が指摘した「平成の不平等条約」の本質は全く克服されておらず、先行事例にみられる経営環境の厳しさと、県民や鉄道事業に働く労働者に大きな負担となることが予測されます。

こうした問題点について、JRの労働組合は3年前より、並行在来線は引き続きJRで運行すべきことを主張し取り組んできました。具体的には、「鉄道労働者からの提言」を作成し、その中では引き続きJRでの運行を求めています。仮に第三セクター経営となっても逆上下分離方式を提起し、下の部分はJR西日本で保守管理、上を第三セクター会社での運行を提起しています。この「鉄道労働者からの提言」をもって国交省・厚生労働省への要請行動や、富山県と石川県への要請行動も取り組んできました(2009年6月2日・2011年10月21日、いずれも富山・石川の両県へJR経営継続を要請)。しかし、7月24日には並行在来線を運営する富山県の第三セクターの準備会社「県並行在来線準備株式会社」が設立(8月28日に石川県の第三セクター「石川県並行在来線株式会社」が設立)されました。こうした取り組みを展開する中でもまだまだ、北陸新幹線開業に伴う「光と影」という表現をしています。経済的な豊かさだけを求めて「光」の新幹線ばかりに焦点が当たり、「影」の並行在来線に対する課題が議論されていません。

今後は、JRの枝線、富山地方鉄道線の存続問題、また、私鉄やバス・タクシーなど全ての公共交通とどのように連携していくのか大きな課題として残っています。また、公共交通の現状と課題について多くの方々に知っていただくと共に連帯していくことが求められることから、7月14日に「ゴルフアートとやま」で「並行在来線と公共交通の明日を考える集い」を富山県平和運動センター・富山県地方自治研究センター・富山県勤労者協議会連合会・社会民主党富山県連合・JR貨物労働組合関西地方本部・JR西日本労働組合の主催で開催しました。集いは2部構成で、一部は肥薩おれんじ鉄道の古木社長の記念講演、2部は5名の方々よりリレートークをしていただきました。集いは翌日の朝刊にも大きく取り上げられると共に、後日、新聞に掲載された古木社長のインタビュー記事は大きな反響をよびました。また集いでは、この集いを一つの糧として広範な取り組みにつなげていこうと「公共交通の明日を考える富山県民ネットワーク」(仮称)を立ち上げつなげていくことを訴えました。この後、集いの呼びかけ人団体が中心になり、本日の「公共交通を守る富山県民ネットワーク」結成総会の開催に至っております。

3. 情 勢

(1) 県の動向

2014年末の北陸新幹線開業(長野駅～金沢駅)に向けて工事が急ピッチで進められています。富山県内区間90kmの建設費は7,200億円、うち2,100億円が地元富山県の負担です。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。

富山県はこの数年間、県内市町村とともに「並行在来線協議会」をつくり協議を進めてきました。7月24日には、並行在来線(JR北陸線の県内区間)を運営する第三セクターの準備会社「県並行在来線準備株式会社」が設立されました。JRから経営分離される北

陸線の県内区間運賃について、5月21日、県並行在来線対策協議会において、JR運賃に比べ最低でも現行の25%アップという大幅値上げが避けられないとの試算結果が明らかになっています。JR西日本に代わって並行在来線の運営会社となる第三セクターの経営環境が厳しいことは全国の先行事例を見ても明らかで、運賃の最低でも25%アップは、少なくとも209億円とみられる巨額の初期投資と人口減による鉄道利用者の減少で、収支の均衡を図るための最低の水準とされています。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。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。

(2) 地方の動向

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と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と見直してもよいのではないかと。

マイカー保有率が全国のトップクラスの県民の目を公共交通に向けさせるには何が必要なのか。昨今の少子化やマイカーの普及により、やむなく路線撤退や減便を行わなければならない広域バス路線の状況もある中で、路線バス、コミュニティバス、路面電車など公共交通機関との連携や、バス路線廃止に伴う代替輸送として乗り合いタクシーの活用などを重視し、商店街や公共施設、観光施設などへのアクセス条件をよくするなど、住民ニーズに即した長期的な政策を確立することが重要です。また、他の公共交通機関とのゾーン運賃制なども検討課題として取り上げることが必要です。

新駅設置については採算性だけを追い求めるのではなく県民の生活路線・利便性という観点からも論議すべきことは多くあります。駅は利用者と住民の移動拠点であるばかりでなく、「まちづくり」や「地域の振興」の拠点として活かすことが出来ます。例えば、「〇〇記念館」「〇〇展示館」、朝市、生鮮産品、地場産品の店など多面的な活用が可能です。そのためには、商店街、自治会、NPO、学校などの協力は欠かせません。

(3) JRの動向

JRの労働組合が富山県・石川県へ取り組んだ要請行動では、第三セクター会社発足にあたってはJRへの丸投げといった各県の姿勢が明らかになりました。一方のJR西日本は、儲からない線区は少しでも切り離したいという狙いもあるのか、北陸新幹線開業に伴う第三セクター発足に向け、たんと準備・手続きを進めていく沿線各県の動向を静観しているようにしか見てとれません。現在、JR西日本の富山県内で勤務する社員は668名(特急列車や城端線・氷見線・高山線を含む)です。富山県は第三セクター会社の要員を300名とし、今後2年間で採用するプロパー社員100名とJRからの出向者約200名でスタートする計画です。この先、ワンマン列車の拡大・無人駅の拡大・みどりの窓口の削減・車両保守要員や、施設保守要員の削減などによる安全とサービスの低下による乗降客数の減少、鉄道離れや大事故に繋がることだけは防がなくてはなりません。

さらに、北陸線はわが国の物流の大動脈であり、一日約40本の貨物列車が走っています。昨年、東日本大震災ではJR貨物の日本海ルートは、被災地救援物資の緊急輸送に重要な役割を果たしました。この物流の大動脈である鉄道を、第三セクター会社の経営努力のみで守り続けることが出来るのでしょうか。

今後、北陸線がJRから切り離されれば、次は枝線に当たる城端線・氷見線を切にかかるとは目に見えています。2010年、JR西日本の佐々木隆之社長（当時）が「地方ローカル線問題は大きな経営課題。対処方法を考えていきたい」と話し、乗客が大幅に減少している路線の存続について自治体や地域住民らと意見交換したいとの意向を示し、物議をかもしました。

廃線になった「のと鉄道」の二の前を踏んではなりません。以前、地方ローカル線を守ろうということで、城端線沿線を署名を求めて取り組んだ事がありました。そこで地元の方から頂いた意見の中で、昭和47年9月に廃線になった石動から城端線の福野を通り庄川町に達する19.5kmの加越能鉄道・加越線があったのですが、「署名しても結局は廃線になるがいもんねえ」と言われた事を覚えています。こうした沿線住民の無力感からの鉄道離れ、そして廃線となったことを捉えかえして考えていかなければなりません。

4. 公共交通を守るネットワークの発足と基本方針

2014年度末の開業（長野～金沢間）となる北陸新幹線の県内区間90kmの建設費は7,200億円、内2,100億円が富山県の地元負担となり、そのほとんどが県債に依存するばかりか、北陸新幹線の開通後も約30年間にわたり「新幹線ローン」が残ることになります。

さらに、新幹線開通後にJR西日本から経営分離される北陸本線（並行在来線）は各県ごとの「第三セクター化」方式での運行実施となりますが、県の並行在来線の運営計画では、209億円と試算される巨額の初期投資と人口減による鉄道利用者の減少などを理由に『運賃値上げは不可避』と強調しています。

県が実施した沿線住民へのアンケート結果では、第三セクター鉄道の運賃が値上げされた場合、もともと鉄道を利用していない人を除き、約28%が自家用車やバスなどの交通手段に変更すると回答しており、こうした運賃の大幅値上げや、ワンマン列車や無人駅の拡大、みどりの窓口の削減、車両・施設保守要員の削減等による安全性とサービスの低下、私鉄やバス・タクシーなどの公共交通との連携や新駅設置の問題など、県民、沿線住民、利用者に大きな負担が強えられることが予想されます。

こうした問題点を解明し、県民、地域住民、利用者の立場から公共交通機関としての北陸線の維持と発展のための最良の方策について調査・研究・検討し、発言を行っていくことを目的に、富山県平和運動センター、富山県勤労者協議会連合会、社民党県連合、JR西日本労働組合、JR貨物労働組合関西地方本部を中心に趣旨に賛同する団体・個人を結集して「公共交通を守る富山県民ネットワーク」を発足させ、運動の展開を図ることとします。このための運営要綱及び構成団体等について別記の通り決定・確認します。