

北陸連携並行在来線等活用市民会議について

並行在来線とは

北陸連携並行在来線等活用市民会議が研究対象とする並行在来線とは、JR 北陸本線（敦賀 - 直江津）とする。（但し、北陸本線に接続する鉄軌道線を含めた鉄道ネットワークの研究も行う。）

基本方針

北陸各県の市民団体等が連携し、住民・利用者の視点から北陸新幹線開業後の鉄道ネットワークの研究を進め、便利で使いやすく、地域の活性化に寄与できる北陸本線等の鉄道活性化策を広く提案する。

設立趣旨

今日、北陸地方では北陸新幹線の開業に対する関心が高まっている。北陸新幹線は、現在、長野 - 金沢間および福井駅部で整備が進められており、遅くとも 2014 年度には開業する計画である。その一方で、北陸の動脈を担ってきた北陸本線は、JR 西日本から経営分離されることが予定されている。既に各県で協議が進められているものの、北陸新幹線の開業に対する期待が高いのに比べ、並行在来線の問題はともすれば、新幹線整備に伴う負の遺産として捉えられている印象がぬぐえない。このままでは、地域公共交通の再生への気運が高まってきているにもかかわらず、北陸新幹線の開業に伴って、地域公共交通網が後退する可能性がある。

私たちは、こうした動きに対し、住民・利用者の視点を加えられないかということから、北陸各県で公共交通を活かしたまちづくりに取り組んでいる市民団体等が連携し、広域的観点から共同研究を行うこととした。そして、並行在来線の経営分離を公共交通再生のチャンスと捉え、万葉線・えちぜん鉄道・富山ライトレールの貴重な経験を活かした、産官学民協働の取り組みにつなげていきたいと考えている。

万葉線は、加越能鉄道時代の最終年度の乗客が年 98 万 8000 人だったのが、新会社移行後 5 年連続で増加。2006 年度は 114 万 7000 人に回復し、「市民が支える路面電車」として再生の道を歩んでいる。

えちぜん鉄道は、京福電鉄時代の 2 度にわたる重大事故により運行が停止され、バス代替で 3 割程度まで減少した。しかし、住民参加の“第 4 セクター”、えちぜん鉄道として運行再開後毎年増加し、2006 年、運行停止前の数字に回復。近い将来の収支均衡も視野に入るなど、再生の道を歩んでおり、新駅設置、三国芦原線の L R T 化等、さらに新たな施策も進められようとしている。

富山ライトレールは、L R T 化により、JR 富山港線時代に比べ、乗客が平日で 2.2 倍、休日で 5.3 倍になり、転換初年度から黒字を達成し鉄道再生を成し遂げている。

私たち住民は、これまで他人事だった北陸本線の経営が、自分たちで解決すべきものに変化することの意味を考えなければならない。そのためにも、こうした事例に習い、北陸本線も地域公共交通の幹として積極的に再評価し、活かす取り組みが是非必要である。将来、新幹線、並行在来線、枝線、民鉄・路面電車やバスが体系的に連携し合うことで、誰にとっても使いやすい公共交通ネットワークになることを望むものである。