



北陸連携市民会議ニュース



Vol.5

発行：2009年6月30日

北陸連携並行在来線等活用市民会議
〒920-1161 金沢市鈴見台4-2-22
事務局 090-3355-4638(清水)

研究結果を発表します

北陸連携並行在来線等活用市民会議は、昨年4月30日の中間報告以来、この研究を引き続き本報告に向け進めてきました。

私たちが一番力点を置いているのは利用者の立場にたった中身です。経営事業体はどんな形態がいいのか、その具体的な枠組みについて様々の事例をもとに議論し、中間報告とは違う視点、つまり、国や自治体に向けての提案としてまとめました。

利用者あっての在来線なので、利用者が望むような形にするためには運行や運営だけでなく、経営についても踏み込み、利用者である私たちが経営の形態について研究を進めました。

そこで、公共交通一般にも言えることですが、鉄道の運賃、ダイヤ、乗り継ぎ、そして駅など、それぞれが利用者にとって納得いく形とはなにか、また、持続可能な公共交通網のあり方とはなにか、ということから、思い切ったアイデアを提案します。

金沢から敦賀への北陸新幹線延伸は、まだ不透明なところもあり、まだ途中の段階ですが、2014年の北陸開業が近づいている以上、並行在来線を活かすという視点では、北陸圏で運営・経営のシステムをつくる必要があり、協議が本格的に始まることを見込み、その議論の元になる骨子について提案したいと考えました。

北陸経済圏としての繁栄を願い、北陸の特性を活かす北陸連携による鉄道網のあり方を提案します。

本報告の概要(詳細は富山で発表)

第1章 はじめに

市民会議の設立, 研究視点, 研究範囲

第2章 北陸新幹線と並行在来線

北陸新幹線の計画と現状, 並行在来線問題の発生, 並行在来線の定義, 並行在来線問題の現状

第3章 公共交通網の必要性

新幹線開業後の北陸本線の役割, 貨物輸送, 北陸本線の社会的便益, 鉄道と街づくり

第4章 新生北陸本線の運営・運行

利用者が望む鉄道, 想定される運営区間, 運輸連合の設置, 上下分離, JRからの資産の取得, 運営方法, 特急列車の扱い, 運行(列車)ダイヤ, 運賃, 住民の役割と市民参加の必要性, 県・沿線自治体の役割

第5章 利便性の向上施策

乗り継ぎ接続の改善, 新駅の設置, 駅前駐車場の設置(パーク・アンド・ライド), 駅裏口の設置, バス・タクシーとの連携, 運賃制度の見直し

第6章 北陸支線(高山本線を含む枝線)について

枝線の現状と問題点, 枝線の運営提案

まとめ

将来的な構想

北陸本線直流化の提案, 魚津近辺の路線改編(地鉄線との共用), 枝線等との相互直通運転, 枝線の軽快鉄道(LRT)化

参考資料

つなごうよ
北陸は
みんな



ひとつの結論（運輸連合の設置と上下分離、そして連携）

1．運輸連合の設置

「北陸運輸連合」を設ける。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る。
ネットワークとして運営するため、経営的、財政的裏づけとなる法制度が必要となる。

2．保有と運営の上下分離を行う

保有

各県が路線の資産(土地)を保有

各県の運営会社が各県にある施設を保有

運営

北陸圏一体の第三セクター運行会社を用意、

富山 - 黒部間や金沢近郊区間などについては複数の運営会社が運営する（フリーアクセスを認める）

分離の方法

施設と運行は上下分離（会計上の分離）

* 上下分離のメリットと上下一体のメリットを両方活かせる形

3．住民・利用者の視点に立ったサービスを提供する

行政の事務のし易さではなく、

どのようなサービスを提供すれば利用されるのかを追及し、運行・運営に活かすべきである。

4．社会的便益を根拠とする

事業の収支を中心にする評価ではなく、便益を中心に社会的便益の増減を根拠とする。

5．住民の役割

住民には「乗って支える」役割があることを自覚してもらう。

6．県・沿線自治体の役割

住民の「乗って支える」役割に対し、県・沿線自治体は「乗るしくみづくり」を行う役割がある。

「乗って支える」行動と「乗るしくみづくり」はクルマの両輪。地域が一体となって支えるシステムにする。

7．貨物輸送は社会資本として位置づける

並行在来線の維持においては国にも役割があり、財政的裏づけを含め、新たな制度設計が必要である。

8．魅力と活気ある持続可能な北陸圏をつくることを目的とすべし

消極策の積み重ねでは得られない魅力、活気、経済的にも持続可能な地域社会を創りだすことが最終目的。

本報告は富山で、10月中を予定。

