

「北陸本線の県境分離は、なぜいけないのか」シンポジウム開く

週刊

明るい小矢部

赤旗 読者通信 改題

2009.7.26
通巻No. 971

日本共産党
小矢部市委員会

市内七社 245
Fax 67-4842

何でも
ご相談を



市議会議員
砂田喜昭
67-4322



参議院議員
井上哲士

衆議院議員
笠井あきら

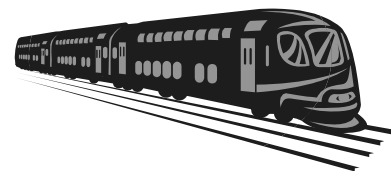
党市政策委員長
石山忠義
67-3525

党県政対策委員
上田ゆみ子
68-2106

禁無断転載
複写配布

北陸本線の県境分離はなぜいけないのかをテーマにシンポジウムが6月28日、富山市で開催されました。主催は公共交通をよくする富山の会で、2011年の北陸新幹線の開業に伴い並行在来線である北陸本線がどうなるか、どうするかを考えるシン

ポジウムのPART4として開かれ、2つの報告がありました。政府・自民党による合意では新幹線開業時には並行在来線の経営をJRから分離し、地方自治体などで新たに二重取りの鉄道会社が経営することとなります。



（報告1）「運賃と県境分離」 運賃が上がる

最初の報告は、岡本勝規氏の公共交通をよくする富山の会世話人、富山商船高専国際流通学科による「運賃と県境分離」でした。報告2「運営会社の経営と県境分離」は続報。

第二セクター鉄道化で 1・25倍に

岡本氏はまず、この場合に運賃がどうなるかを検討します。「これまで経営分離された並行在来線ではすべて運賃が値上げされました。長野新幹線開通に伴って発足した「しなの鉄道」では平均1・25倍に値上げされ、「あづさ」は1・58倍に値上げされています。

富山県が行った収支予測調査でも運賃値上げを想定しています。「これまで並行在来線で行われた措置を踏まえた場合、収支均衡のためには運賃を1・25倍にする必要があります。開業後10年目には、例として、190円が320円、400円が600円に値上げされる可能性があります。」

県境分離で 初乗り運賃が二重取り

新しくつくれる第二セクター鉄道が県境分離され、富山県の第二セクター鉄道、石川県の第二セクター鉄道、新潟県の第二セクター鉄道と分割されると、それだけで運賃が値上げとなることも明らかになりました。それは初乗り運賃が二重取りされるからです。図1図2をご覧ください。

高岡 松任間

820円が910円に

現状では高岡 松任間の普通運賃は802円です。第二セクター鉄道の運賃を値上げしない場合で計算しても、それが910円になります。図1各社が1・25倍に値上げをした場合に、この区間の運賃は1060円となります。

富山 大阪間 特急電車

7980円が8490円に

富山 大阪間でJRの特急電車が県内乗り入れた場合の料金は、どうなるでしょうか。現行の料金は7980円です。それが8490円（図1）に値上がりします。1・25倍に運賃改定した場合は、8750円となります。

県境分離 在来線利用者に利益なし

これらの事実を示して岡本氏は、県境分離によって在来線利用者が利益を得ることは「しもない」。県境分離は行政の都合

自家用車に 対抗するには 運賃抑制が重要

公共交通が自家用車に対抗できるようにするには公共交通運賃を抑えることが何より重要です。

世界は 運賃のバリアフリーに

岡本氏はドイツで取り入れられているゾーン運賃制について紹介しました。同一ゾーン内であれば、切符の有効時間内であれば、国電、バス、地下鉄、路面電車を何度乗り換えても均一料金となっています。ゾーンを越えると追加料金がかかります。

韓国でもソウル市では電子マネーによる運賃通算がされます。始発からの距離で料金が決まり、10キロ以内が600ウォン、5キロ超えが700ウォン、100ウォンが追加されます。これには韓国鉄道公社や、地下鉄、市営バス、民間バス、民間タクシーまで参加して同一料金で乗り換えは「回す」OKです。

世界の趨勢は運賃も交通手段の違いを乗り越えて同一料金で利用できるような便宜を図っています。そのような時代に、県境分離で県ごとに違う料金体系を作るというのは、時代に逆行していると言わざるを得ません。

