

第 1 章 背景と目的

1 . 背景

今回の検討に至る背景には、

新幹線開業に伴う並行在来線の JR からの経営分離に対する地元自治体
としての対応

公共交通利用者の減少

の 2 点があったが、詳細については下記のとおりである。

(1) 新幹線開業に伴う並行在来線の JR からの経営分離に対する地元自治体としての対応

並行在来線とは、新幹線の開業により特急列車が新幹線に移る線をいい、上越地域においては、平成 10 年の北陸新幹線長野・上越間の着工により、信越本線長野・直江津間が平成 25 年頃に予定されている開業時に東日本旅客鉄道株式会社から経営分離され、また平成 13 年の北陸新幹線上越・富山間の着工により、北陸本線直江津・富山間が同じく開業時に西日本旅客鉄道株式会社から経営分離されることが決まった。そして、経営分離後、この二つの路線については、新潟県が沿線市町村の協力を得て存続を図ることとされた。

このように新幹線開業時に、並行在来線が JR から経営分離されることについては、平成 2 年 1 2 月 2 4 日の政府与党申合せにおいて、「整備新幹線の着工区間の並行在来線は、開業時に JR の経営から分離することを工事実施計画の認可前に確認する。」こととなったためである。

そして、これまで平成 9 年 10 月の北陸新幹線高崎・長野間の開業により信越本線軽井沢・篠ノ井間をしなの鉄道が経営することとなった。また、平成 14 年 12 月の東北新幹線盛岡・八戸間の開業により東北本線盛岡・八戸間を IGR いわて銀河鉄道（岩手県内）と青い森鉄道（青森県内）が経営することとなった。さらに平成 15 年 3 月には九州新幹線新八代・西鹿児島間の開業により鹿児島本線八代・川内間を肥薩おれんじ鉄道が経営することとなる。

これら先進事例では、いずれも経営が厳しく運賃の値上げや運転本数の増加など様々な取組みにより運行を維持している。また、新潟県においては新潟県並行在来線対策協議会が県内並行在来線区間の新幹線開業後の鉄道需要は平成 12 年度の 4 分の 3 に減少すると予測している。

こうした厳しい状況と予測を踏まえ、沿線自治体として今後の対応について主体的に検討していく必要がある。

(2) 公共交通利用者の減少

近年、鉄道の利用者数は年々漸減してきており 1970 年と 2000 年の比較では高田駅利用者は半減している。同時にバスの利用客数も減少し、同時期比較で 1 / 6 に減少している。一方、自家用車の保有台数は 7 倍強にまで増加している。

しかし、鉄道は大量輸送や定時性を有する、都市間輸送に優れた交通機関であり、今後も都市基盤として存続を図らなければならない。あわせて高齢化の進展により、今後、公共交通機関が担う市民の移動手段としての期待・役割が大きくなる。

2 . 目的

こうした背景を踏まえ、経営分離後の並行在来線のあり方について、鉄道が市民の重要な移動手段であるとともに、地域産業振興の社会基盤のひとつであるという観点から、県や市町村など行政のみにより決定するのではなく、市民の視点を反映し、検討する必要がある。

また、これまでの公共交通施策は行政が主導となり、利用促進などの対策を取ってきたものであり、市民の観点から鉄道の利用促進や鉄道のあり方について検討する機会がなかった。

さらに、公共交通の確保は鉄道・バス事業者が独自に行っていたが、今後の市町村合併による新たなまちづくりや少子高齢化に対応した公共交通のあり方について鉄道の現状を的確に把握するとともに、市民の視点を加えた並行在来線のあり方を、検討することとした。