

北陸新幹線^{開業}で何が起きるか

在来線が4つの第三セクターに寸断

3月14日に北陸新幹線が開業しますが、これに合わせて並行在来線の信越本線と北陸本線が「しなの鉄道北しなの線」「えちごトキめき鉄道」「あいの風とやま鉄道」「IRいしかわ鉄道」の4つの第三セクターに寸断されます。

JRは、特急客や長距離客など儲かる利用者は北陸新幹線で独占し、他方で地元の学生や高齢者が利用する在来線については地方自治体に押しつけようというのです。

在来線は、地域住民にとって本当に大切な交通手段ですが、今後、利用者の減少や豪雪対策もあつて第三セクターにとって厳しい経営が予測されています。

「都合主義的な在来線の考え方」

九州新幹線の開業時には、八代〜川内間が「肥薩おれんじ鉄道」として切り捨てられ、鹿児島本線は途中が第三セクターとなって寸断されました。他方で利益が見込める博多〜新八代間はJR九州に残りました。

北陸新幹線が長野駅まで部分開業した際には、信越本線の軽井沢〜篠ノ井間は「しなの鉄道」になりましたが、運賃収入の多い篠ノ井〜長野間はJR東日本が手放しませんでした。経費のかかる横川〜軽井沢間は廃線となり、信越本線はズタズタに寸断されました。

結局、JR各社の並行在来線に対する態度は、

「儲かる区間はJRが取り、儲からない区間は地元へ押しつける」という都合主義的なものでしかありません。これが房総半島の特急廃止にも貫かれるJRの考え方なのです。

房総半島の第三セクター化も

JR東日本は、「経営資源の首都圏集中」という考え方に基づいて首都圏から70〜80キロより先のローカル線切り捨てを進めています。

3月14日のダイヤ改定では、内房線「特急さざなみ」の君津より先の廃止、成田線「特急あやめ」の全廃などを強行しようとしています。



まさしく「黒字路線はJRが、赤字区間は地元」という考え方です。

このままではいずれは房総半島の鉄道は第三セクターになりかねません。北陸新幹線に伴う三セク化では大幅な要員減とJRから出向が強行されています。

3・14ダイヤ改定と特急廃止・削減に反対しよう。