

ウフフ！ 北陸新幹線 3. 14 開業

東京—金沢 最速 2 時間 28 分 東京—富山 最速 2 時間 8 分 (JR・東京圏)

トホホ！ JR 在来線は全て第 3 セクターに一哀しみ本線日本海 (森 昌子・地元)

2015 年 3 月号の時刻表を見て、私は愕然としました。北陸新幹線の長野から金沢への延伸によって、JR の信越本線と北陸本線が消えてしまったからです。長野⇄金沢間は第 3 セクターになりました。

長野県内は「しなの鉄道」、新潟県内は「えちごトキめき鉄道」、富山県内は「あいの風とやま鉄道」、石川県は「IR いしかわ鉄道」になりました。なぜ各県毎に分割されたのかと言うと、第 3 セクターの赤字は、各県毎の自治体で負担するからです。

北陸新幹線の開通による地元のデメリット

- ① 第 3 セクターの赤字は、各県毎の自治体で負担する。新幹線が開通すれば、在来線の乗客が減少して、赤字になることは当り前のことです。
- ② 直通電車が無くなる。長野から直江津に行くには、直通電車は無くなって、妙高高原駅で乗り換えなければなりません。例えば、東京から横浜へ行くには川崎駅で、同じく大宮へ行くには赤羽駅で、その都度乗り換えなければなりません。
- ③ 運賃が値上がる。長野⇄直江津間は、JR だと 1,320 円が、第 3 セクターでは 1,500 円に値上げです。初乗りも JR だと 140 円が、第 3 セクターでは 200 円に値上げです。
- ④ JR では無いので、「青春 18 切符」や「大人の休日倶楽部」では乗れない。
- ⑤ 特急電車が無くなる (当り前)。信越本線では特急「北越」が、北陸本線では特急「はくたか」が消えました。また、今までは東京⇄金沢間で最速だった、北越急行 (越後湯沢⇄直江津間) の特急「北越」も消えました。

なぜ、JR が第 3 セクターになることについて、地元で反対運動が起こらないのか？

1997 年 10 月 1 日、長野新幹線の開業によって、横川 (峠の釜めしで有名) ⇄篠ノ井間が、JR から第 3 セクター (しなの鉄道) になりました (実際は軽井沢⇄篠ノ井間)。その時は、“住民の足である鉄路を守れ！” “在来線は JR として残せ” と沿線自治体と住民の運動が起こりました。

しかし、今回の北陸新幹線開業にあたって、このような運動は報道されません。現在の地方は、公共交通機関が不便なので、車社会です。電車を利用するのは、高齢者や高校生等の車弱者、毎晩二日酔いの通勤客が主です。地方では、電車はマイナーな移動手段になっています。人口減少も、乗客減に弾みをつけています。

富山や金沢は、今までは東海圏と関西圏と繋がっていました。しかし、北陸新幹線の開通によって、一気に東京圏と繋がります。今、富山や金沢は、観光ブームで浮足立っています。しかし、10 年 20 年後は、東京圏への人口流出によって、富山や金沢の地方も、衰退しないかと心配です。

“新幹線走って 街サビれる” こんなことがあって、良いのでしょうか。
【廃止された北陸本線の特急「はくたか」(Wikipedia)】



【開業した北陸新幹線の「はくたか」(上野駅)】

