

# 北陸新幹線開業に伴う並行在来線の利用促進策に関する調査概要

## 調査の目的

本調査では、地域の現状、他地域での新幹線開業後の影響事例を把握したうえで、北陸新幹線開業後の並行在来線の健全経営、沿線地域の活性化に寄与する利用促進策を検討する。調査は、パシフィックコンサルタンツ(株)に委託し、平成25年6月～実施。

## 北陸本線沿線地域の現状

### <沿線地域の現状>

- (1) 並行在来線の路線環境【参考(1)】
  - ・並行在来線区間(富山・新潟県境～金沢駅)は、延長120km、停車駅の約半分が特急駅。
- (2) 沿線地域の人口【参考(2)】
  - ・今後30年間で約17%の減少が見込まれている。
- (3) 沿線地域の移動実態
  - ・休日の観光は、富山・加賀エリア間のほか、富山エリアは岐阜、長野、加賀エリアは福井、近畿との流動が多い。

### <北陸本線の現状>

- (1) 列車の運行本数・利用状況【参考(3)】
  - ・普通列車の運行本数は少なく、特急列車が中心。
  - ・駅別乗車人員の変化(H19→H23)をみると、8割以上の駅で減少している。
- (2) 各駅の現状
  - ・特急停車駅のほか主要な駅では、「みどりの窓口」が設置されている。
- (3) 周辺の公共交通機関との接続状況
  - ・鉄道駅に接続するバスネットワークは整備されているが、運行本数は少ない。

## 並行在来線の経営計画概要

- (1) 経営理念
  - 各県の並行在来線の経営理念としては、両県ともに「地域の幹線鉄道であり、通勤・通学等の交通手段の確保」が基本として挙げられている。
- (2) 各経営計画の概要
  - 両県ともに、今後の輸送需要はマイナス予測を前提として、利用者の利便性の維持・確保を図るため、通勤時間帯のダイヤ見直しやJR西日本との連携を掲げている。
  - 一方、駅の管理体制は現状維持を継続するものの、簡素化に向けた体制づくりを行う計画を立てている。

## 北陸圏が目指す将来像

- (1) 世界に開かれた日本海側における交流の中核拠点
    - ・東アジアや三大都市圏などとの交流を通じた地域の発展
  - (2) 人々をひきつける『暮らしやすさ』日本一
    - ・都市と農山漁村の共生
    - ・接続する都市間の連携
- 北陸圏広域地方計画より  
(参考)①法政大学 坂本教授「47都道府県の幸福度」調査では北陸3県がトップ3を独占。②(一財)日本総合研究所 寺島理事長「都道府県別幸福度ランキング」総合ランキングで北陸3県がトップ10入り。

## 先行事例に基づいた並行在来線(新幹線開業)で想定されるメリット・デメリット

### <想定されるメリット>(意思決定のスピード化・柔軟な対応)

- (1) 鉄道資産を有効活用した施設・サービス展開(駅舎活用、新駅設置)
- (2) 地域ニーズを反映した運行改善(ダイヤ設定)
- (3) 地域独自の販売促進活動の実施(企画切符、連携ツアー、観光列車運行)【参考(4)～(10)】
- (4) 各種取り組みを紹介する積極的な情報戦略【参考(11)】
- (5) 他社路線との相互乗り入れ運行などの他社連携
- (6) 地域住民を巻き込んだ活動の促進(エコ通勤活動、住民意識改革)【参考(12)】
- (7) 北陸新幹線の開業に伴う効果(移動時間短縮、交流人口の増加)

### <想定されるデメリット>

- (1) 各種運賃値上げ( JRからの経営移管、別会社を跨ぐ場合の運賃合算)
- (2) 地域主要駅からのアクセス性の低下(特急の廃止、不停車)
- (3) 切符購入に関する利便性の低下(別会社間の切符購入)
- (4) 首都圏方面へのストロー現象の現出(買物客の流出)

## 北陸における並行在来線で想定される課題

- (1) 特急の廃止など列車の運行形態の変更による課題(速達サービスの低下、移動手段の選択肢の減少、乗り換え回数の増加)
- (2) JRから並行在来線会社への経営移管による課題(乗り継ぎ運賃の上昇、切符購入の利便性低下、駅利用者の生活利便性の低下、移動利便性の低下、観光客における移動交通手段選択肢の減少)
- (3) 並行在来線の経営に関する課題(運賃値上げによる客離れ、サービス水準の低下)

## 並行在来線に求められる役割・機能

- ・地域住民の足としての交通サービス
- ・県外者の足としての交通サービス
- ・北陸3県の広域ネットワークとしての交通サービス

並行在来線は、新幹線開業後も北陸3県を結び、県内の公共交通機関と接続する鉄道線である。すなわち、これまで以上に、地域住民にとって身近な公共交通機関となる一方、新幹線開業に伴うビジネス客、観光客の来訪が、増加することが予想される。

## 活性化の視点

- ・並行在来線の最大の役割についての提案(通勤・通学等の交通手段の確保)
- ・並行在来線会社の安定経営(利益確保)のための提案(県外客の取り込み)
- ・民間による視点からの提案(関係者間および広域連携等)

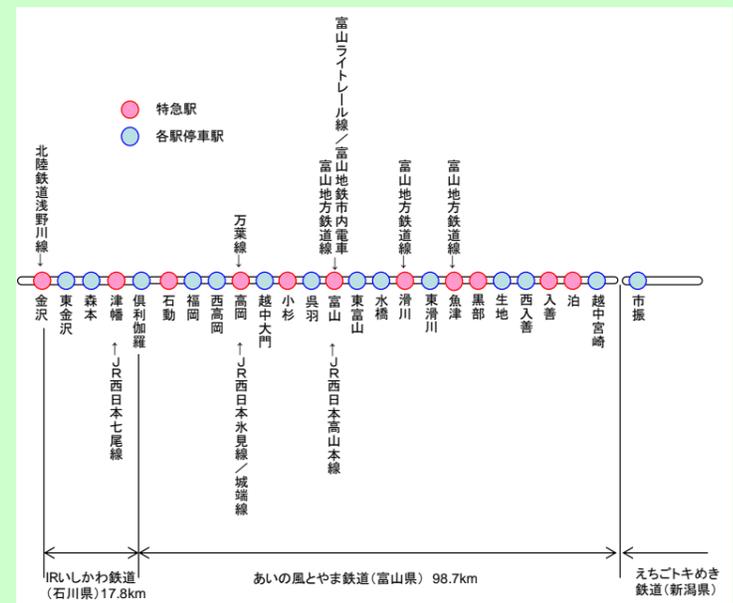
並行在来線となるメリットをより活かす一方、デメリット(課題・問題)を軽減・解消する方策を民間の視点も踏まえ立案する。

## 北陸における並行在来線の利用促進策の提案

- 並行在来線となるメリットを活かした地域の足としての役割
  - (1) 鉄道駅を核としたまちづくりの推進
    - ・通勤通学を意識した利用者目線での提案(アンケート調査の実施などによる利用者の要望の把握)
    - ・沿線自治体の交通施策との連携(コミュニティバスとのダイヤ調整)
  - (2) 並行在来線利用促進と地域商業活性化との施策連携
    - ・商業施設との連携(企画切符の配布)
    - ・文教、医療施設との連携(豊かな暮らし、安心の提供)
- 北陸新幹線開業を契機とした県外客の利用(広域利用)への配慮
  - (3) 新幹線効果の確実な取り込み
    - ・JRとのタイアップによる企画切符の発行
    - ・乗客の利便性確保・向上(並行在来線でのJR券売機設置、交通系ICカードの導入)
    - ・来訪観光客に対する適切な情報提供(乗り継ぎ時の接続ダイヤ、所要時間紹介)
    - ・積極的な広報活動(メディアを活用した企画段階からの情報発信)
  - (4) 鉄道ネットワーク網、観光資源の最大限の活用
    - ・地域の観光資源の掘り起こしによる観光利用客の取り込み(観光地をセットにした旅行プラン)
    - ・列車自体が観光目的となる看板列車の運行
- 事業者、沿線自治体、沿線住民の連携強化
  - (5) 関係者間の協力・連携強化
    - ・民間の力を導入した売店等の営業継続(経営移行による撤退からの回避)
    - ・沿線立地企業の通勤の鉄道利用への転換(エコ通勤、パークアンドライド)
    - ・他社路線との連携による運行提案(ダイヤの設定)
  - (6) 北陸一体を意識した協力・連携強化
    - ・乗り換え抵抗を減少させる方針の検討(JR在来線・並行在来線の同一ホームでの乗り換え、他社路線への乗り入れ運行)

## 北陸本線沿線地域の現状

### (1) 並行在来線の路線環境



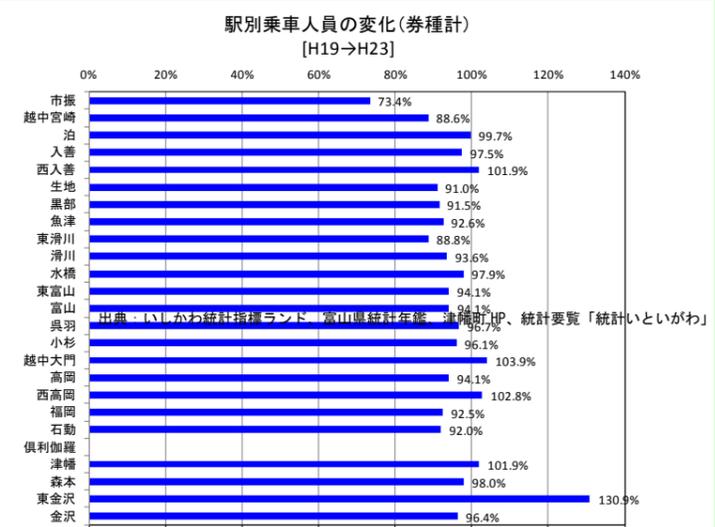
出典：JTБ時刻表、並行在来線会社HPを参考に作成

### (2) 沿線地域の人口



出典：H22までは国勢調査、H32以降は国立社会保障・人口問題研究所予測値

### (3) 北陸本線の利用状況



出典：いしかわ統計指標ランド「富山県統計年報」清瀬HP、統計要覧「統計といがわ」

## 他地域の利用促進策の事例

### (4) 観光列車「おれんじ食堂」の概観、車内と食事イメージ

(九州西海岸を眺めながら、地元のレストランや宿泊施設からの料理を楽しむ)



出典：肥薩おれんじ鉄道HP

### (7) 温泉フリー切符

(しなの鉄道 軽井沢～上田間、上田電鉄 上田～別所温泉間を自由に乗降できるフリー切符)



出典：しなの鉄道HP

### (10) 沿線市町村との連携による旅行プラン

(旬のグルメと温泉、フリー乗車クーポンがセット)

出典：おれんじ鉄道HP

### (5) 空港連絡切符

(「らく」に「おとく」に岩手県北といわて花巻空港を結ぶ)



出典：IGRいわて銀河鉄道HP

### (6) 地域医療との連携切符

(高度医療を受診する客をサポートする総合通院サービス)



出典：IGRいわて銀河鉄道HP

### (8) 買物連携切符

(切符と2,000円分のお買物券がセット)

出典：青い森鉄道HP

### (9) 地域内の乗り放題切符

(九州地方の全ての鉄道が連携)

出典：JR九州HP

### (11) 積極的な情報戦略(台湾の旅行雑誌に掲載)

(新たな商品開発と積極的な広報活動をセットにした取り組み)



### (12) エコ通勤

(公共交通機関、自転車、徒歩等を上手に使った環境にやさしい通勤への取り組み)

出典：豊田市役所HP