

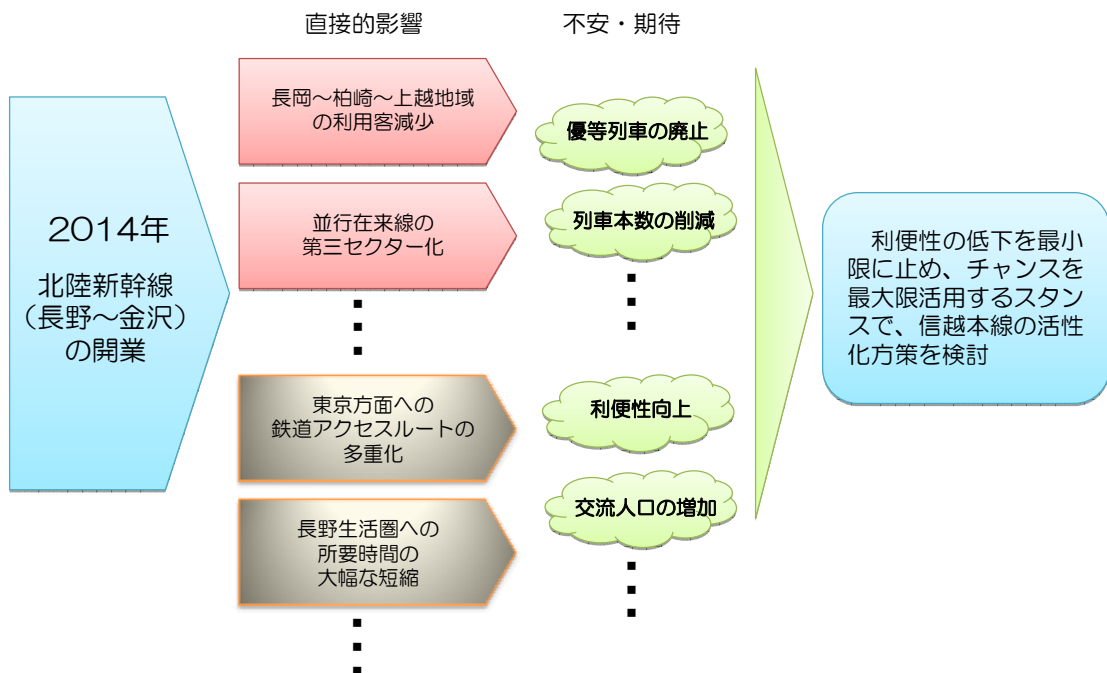
2014年北陸新幹線開業に伴う 信越本線活性化方策の検討

財団法人電源立地地域振興センター

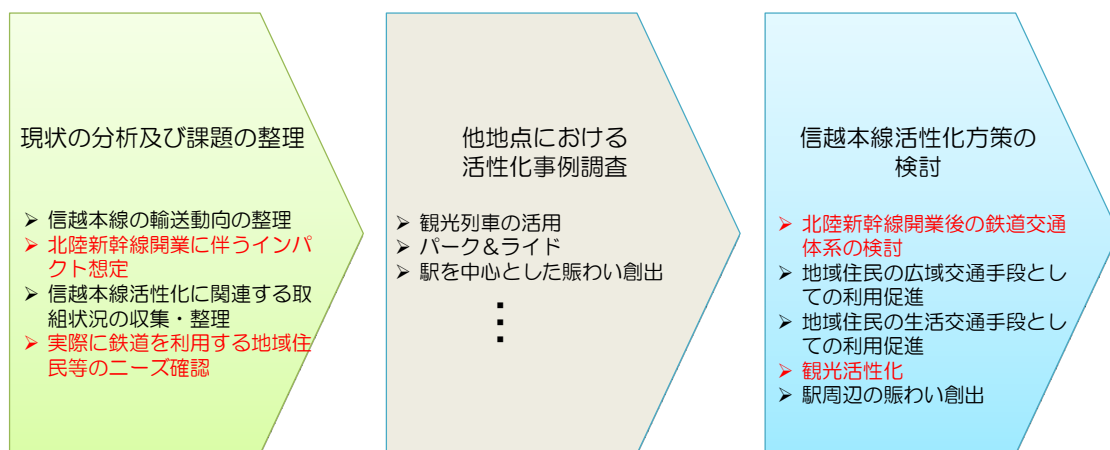
第1章 調査の概要

1

1. 調査の目的



1. 調査の内容



1. 広域旅客流動への影響

(1) 北陸3県（富山県、石川県、福井県）と首都圏との旅客流動（年間650万人）

富山県庁—東京都庁、神奈川県・千葉・埼玉の県庁

北陸新幹線開業前 富山航空経由航空機利用が時間的に最も優位。鉄道は、ほくほく線経由上越新幹線が優位。

北陸新幹線開業後 神奈川県庁からを除き、北陸新幹線が時間的に最も優位となる。神奈川県庁についても、航空機利用ルートとの差は29分。

石川県庁—東京都庁、神奈川県・千葉・埼玉の県庁

北陸新幹線開業前 富山航空経由航空機利用が時間的に最も優位。鉄道は、ほくほく線経由上越新幹線が優位。

北陸新幹線開業後 神奈川県庁からを除き、北陸新幹線が時間的に最も優位となる。神奈川県庁についても、航空機利用ルートとの差は37分。

福井県庁—東京都庁、神奈川県・千葉・埼玉の県庁

北陸新幹線開業前 小松航空経由航空機利用が時間的に最も優位。鉄道は、米原経由東海道新幹線が優位。

北陸新幹線開業後 小松空港経由航空機利用の優位性は変わらないが、埼玉県庁からは、北陸新幹線利用と航空機利用との差が18分となる。

現在、上越新幹線及びほくほく線を利用する顧客流動約189万人に加え、航空機及び東海道新幹線（米原乗換）の顧客流動約184万人が北陸新幹線利用にシフトすることが想定される。

1. 広域旅客流動への影響

(2) 北陸3県と新潟との旅客流動（年間90万人）

現状

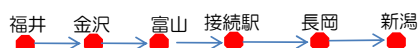


特急北越ルート（5往復/日） 金沢：220分

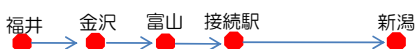


特急北越+上越新幹線ルート 金沢：203分

2014北陸新幹線開業以降



北陸新幹線+第3セクター+信越本線+上越新幹線ルート 金沢：146分~164分



北陸新幹線+第3セクター+信越本線 金沢：175分~190分

どちらが
選択されるかは
重大な問題



①新幹線と在来線へのスムーズな乗り継ぎと②新幹線乗り継ぎ駅から目的地へのスピーディーな移動の2点が確保されなければ、北陸新幹線+上越新幹線ルートが選択され、利便差異低下スパイラルに陥る可能性がある。



北陸新幹線+上越新幹線ルート 金沢：191分

2. 信越本線沿線住民の移動への効果・影響（利便性の向上）

※ 利便性を享受するための前提条件

- ①新幹線接続駅へのスピーディーな移動（優等列車の存続）
- ②新幹線へのスムーズな乗り継ぎ

① 長野への所要時間が大幅に短縮される

柏崎駅を基点とした場合、長野駅までの鉄道所要時間：2時間22分→1時間26分
※ 自動車利用の場合の所要時間（1時間52分）より30分程度短くなる。

② 東京方面への鉄道アクセスルートの多重性により利便性の向上が期待される

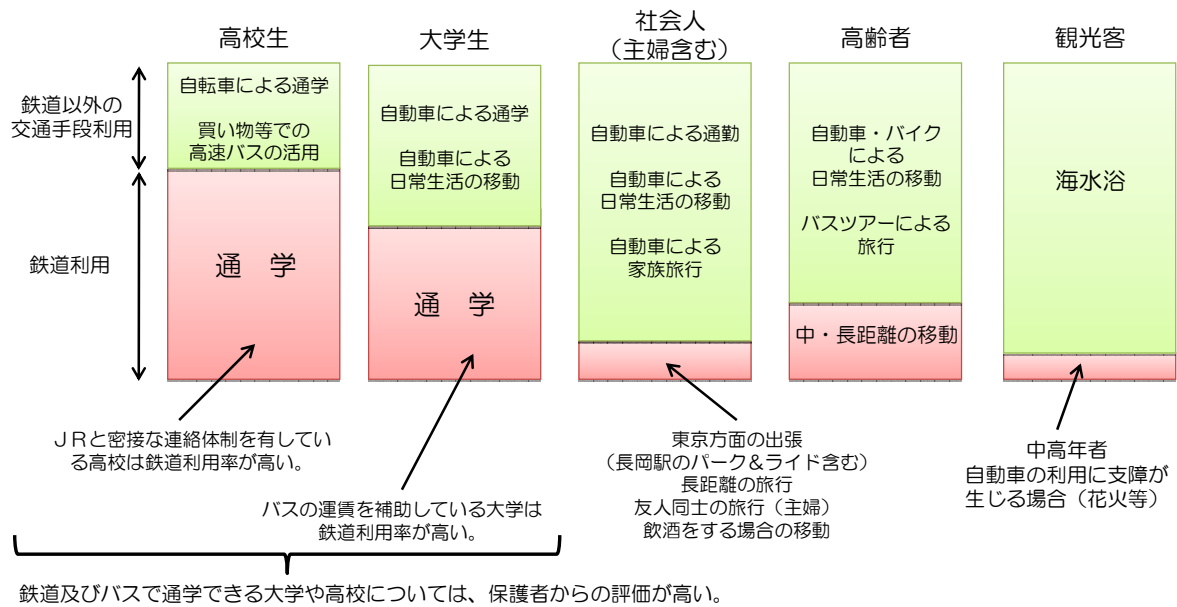
東京方面のアクセスルートが上越新幹線ルートと北陸新幹線ルートの2つとなる。
※ 柏崎駅を基点とした場合、北陸新幹線ルートでの東京への所要時間は、上越新幹線ルート+30分程度と想定されるが、長岡駅での接続次第では活用可能。

③ 北陸・関西方面への所要時間が短縮される

北陸・関西方面の移動についても時間短縮が図られる（柏崎駅を基点とした場合、金沢：22分、福井：13分、京都・新大阪：18分の短縮）が、乗換回数が増加するデメリットもある。

1. 利用交通手段の実態

(現状の利用交通手段のイメージ)



2. 信越本線の活性化に向けた意見・要望等

信越本線の利便性向上に関する意見・要望(企業、大学、高校より)

- 通勤通学時間帯の列車(特に快速電車)の増発(通学、通勤)
- 長岡駅での上越新幹線との連絡改善と柏崎駅の駐車場整備(出張)

柏崎駅に対する要望・駅周辺の活性化に向けた方策(企業、大学、主婦、高齢者より)

- 信越本線や越後線の各駅への数十台規模の(無料)駐車場設置
- 待ち合わせや時間調整をできる喫茶店や、人が集まる商業施設、図書館や市役所、観光客が利用しやすい土産物売り場等の設置
- サテライトキャンパスの設置(両大学からの強い要望あり)

観光活性化に向けた方策(柏崎観光協会より)

- 北陸新幹線開業後の観光活性化については、上越(仮称)駅までの優等直通列車の運転が必須
- 鉄道を利用した観光のターゲットは中高齢者、海水浴客を鉄道利用にシフトするのは難しい
- 柏崎駅からの二次交通(観光タクシー、レンタカー)の整備、食に対する情報提供が必要
- 柏崎単独ではなく、信越本線の沿線地域が協力して観光アピールをしていくことが必要
- 柏崎は宿泊施設が足りないので、信越本線地域で連携して宿泊施設を斡旋することも有効
- 柏崎~直江津間の眺望を活用した観光列車やSLの定期運転等も効果的

1. 信越本線活性化方策の施策体系の検討

(1) 北陸新幹線開業後の鉄道交通体系の再構築

利便性の低下を最小限に止め、チャンスを最大限活用するための鉄道体系の検討

- 新幹線接続駅へのスピーディーな移動の実現。
- 新幹線接続駅での新幹線へのスムーズな乗り継ぎの実現。

(2) 地域住民の広域交通手段としての利用促進

- 駅に駐車場を整備し、パーク＆ライドの実現
- 中高齢者を対象とした柏崎発の（バスツアーとの競合関係を意識した）鉄道ツアーの開発

(3) 地域住民の生活交通手段としての利用促進

- 通学利用の拡大方策（JRとの密接な連携、サテライトキャンパス）
- 2次交通の整備（需要に応じた戦略的整備：荻目駅と郡病院との間の2次交通整備）
- 日常移動手段が自動車となっていることを前提にした鉄道利用方策の検討（パーク＆ライドの促進）

(4) 信越本線を活用した観光の活性化

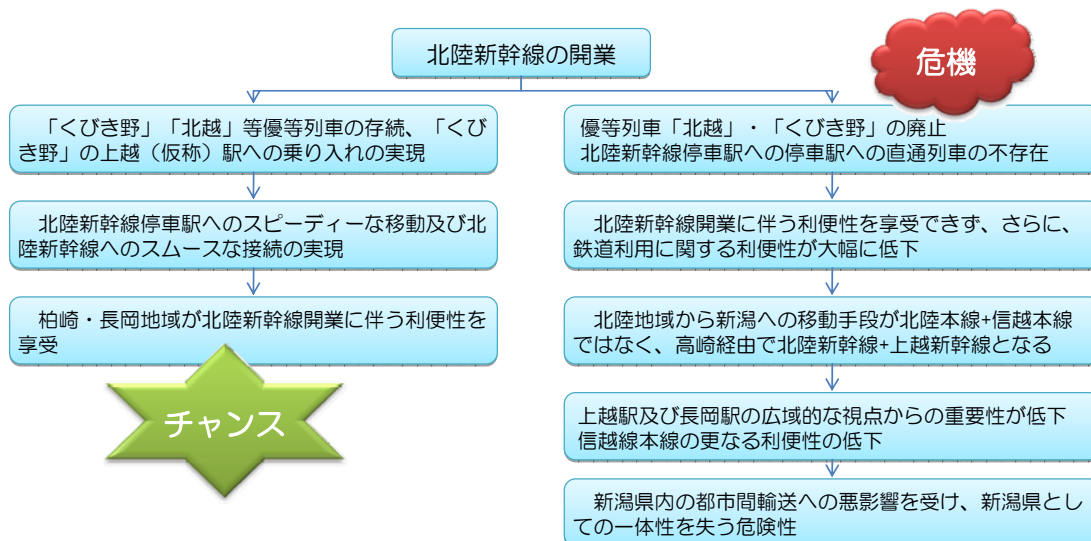
- 広域連携による観光商品の開発（宿泊施設幹線システムの構築）
- 観光列車を利用した活性化策の検討（日本一海に近い駅、柏崎～直江津間の景観の活用等）
- 2次交通の整備（EV、pHVタウン構想との連携）

(5) 駅周辺の賑わい創出

地域住民に駅周辺に足を運ぶ機会をもたらし、鉄道を利用する契機を創出（集客施設の集積、街中での居住推進・働く場の創出、駅周辺へのアクセス向上）

2. 信越本線活性化方策及び実現に向けたアクションプラン

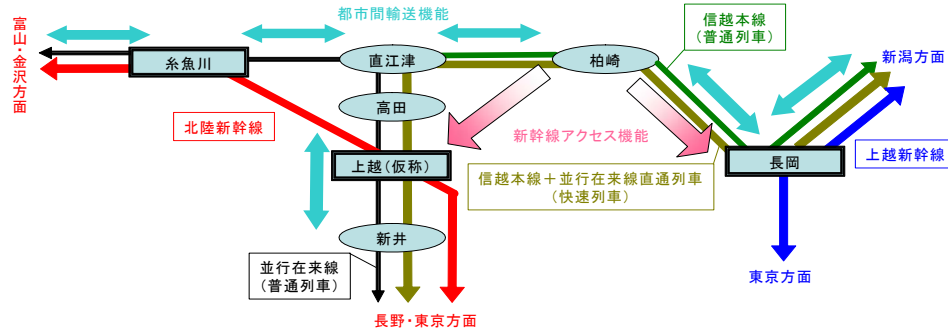
(1) 北陸新幹線開業後の鉄道交通体系の再構築の必要性



「高崎乗換ルート」に対する優位性確保と県内都市間輸送手段確保の観点から、新潟県及び信越本線沿線の各自治体において、早期に合意形成を図り、広く理解と協力を得るための情報発信が必要

2. 信越本線活性化方策及び実現に向けたアクションプラン

(2) 北陸新幹線開業後の鉄道交通体系のあり方の検討



- 高崎乗換ルートに対する優位性確保
- 1回の乗換+スピードで上回る
運転本数を確保し、スムーズな乗換を実現
- 連絡駅を上越(仮称)に絞り、
くびき野による直通運転を実現
- くびき野の運転本数の増加させ、
スムーズな乗換を実現

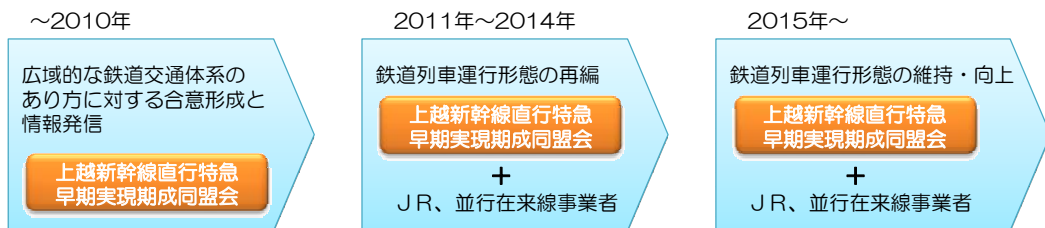
▶新潟～金沢間の所要時間の比較

- a 新潟～上越(仮称)～金沢
(くびき野+北陸新幹線) ⇒185分
- b 新潟～長岡～上越(仮称)～金沢
(上越新幹線+くびき野+北陸新幹線) ⇒160分
- c 新潟～高崎～金沢
(上越新幹線+北陸新幹線) ⇒190分

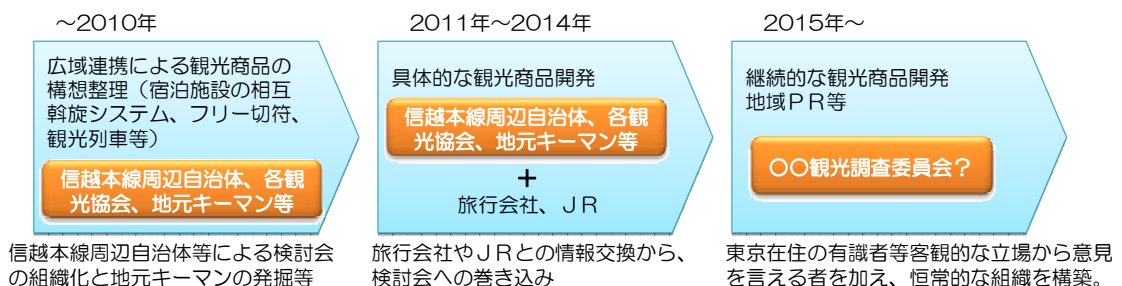
▶くびき野の運転本数の増加(1日12本程度)により、北陸新幹線とのスムーズな接続(5分～15分)が可能となる。
※詳細は、次ページを参照

3. 施策工程等(広域的な協議が必要なもの)

①鉄道体系の再構築



②観光活性化

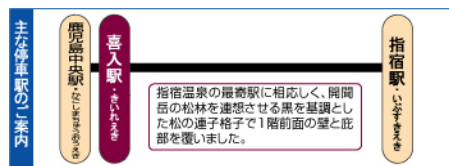


1. 新幹線開業に伴う在来線の活性化に関する事例

(2) 九州新幹線に接続する観光列車の概要



特別快速
「なのはなDX」



青い海と南洋の花咲く中を走る

外観は菜の花をイメージした黄色で、背もたれや床は木を使い、中央部には景色を楽しめるよう展望席を設けている。

出典：九州旅客鉄道株式会社ウェブサイトより

第5章 他地域における鉄道活性化事例

1. 新幹線開業に伴う在来線の活性化に関する事例

(2) 九州新幹線に接続する観光列車の概要



奥深く山間の大パノラマを行く観光列車

「いさぶろう号」「しんぺい号」



鉄道の歴史と誇りを体感する壮大な峠越え観光列車

霧島連山を望む絶景を楽しみながらループ線やスイッチバックの壮大な峠越えを体感、
日本三大車窓の風景を十分堪能できるパノラマミックススペースからは壮大な車窓風景を
楽しめる。

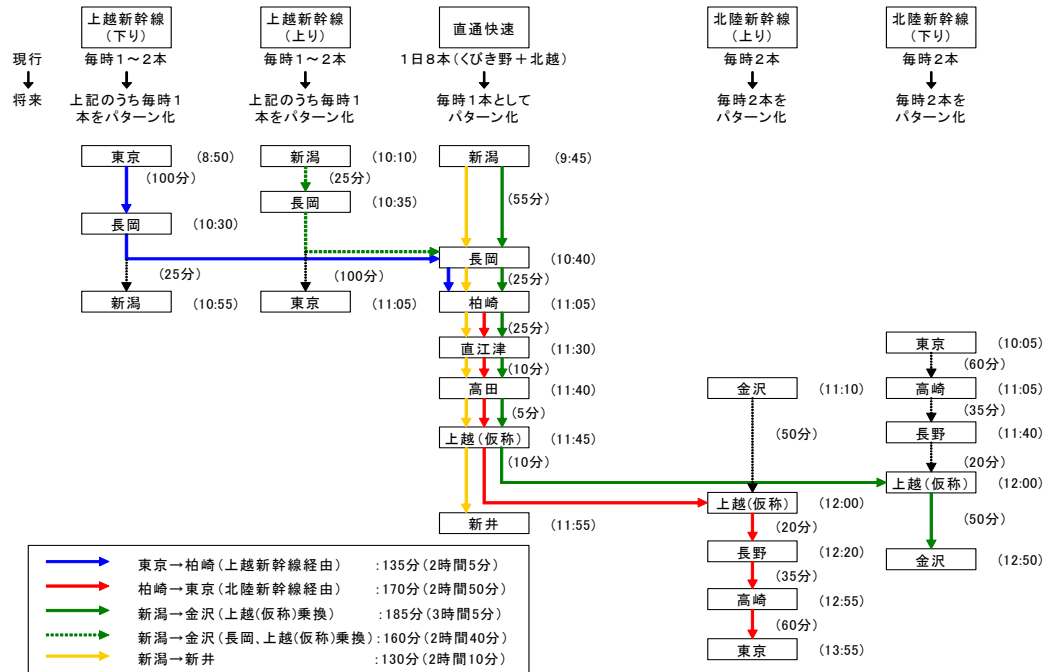
※ 列車名の由来

薩摩線人吉～吉松間は天下の難所。明治初期、国家の威信をかけて鉄道技術の粋を集
めた工事が実施された。当時の責任者だった二人の名前を取り鉄道の歴史と誇りを体感
する観光列車の名前とした。

出典：九州旅客鉄道株式会社ウェブサイトより

2. 上越・北陸新幹線、信越本線の運行イメージ

(1) 運行時間のイメージ



2. 上越・北陸新幹線、信越本線の運行イメージ

(2) 運行時間の比較 (新潟～金沢)

