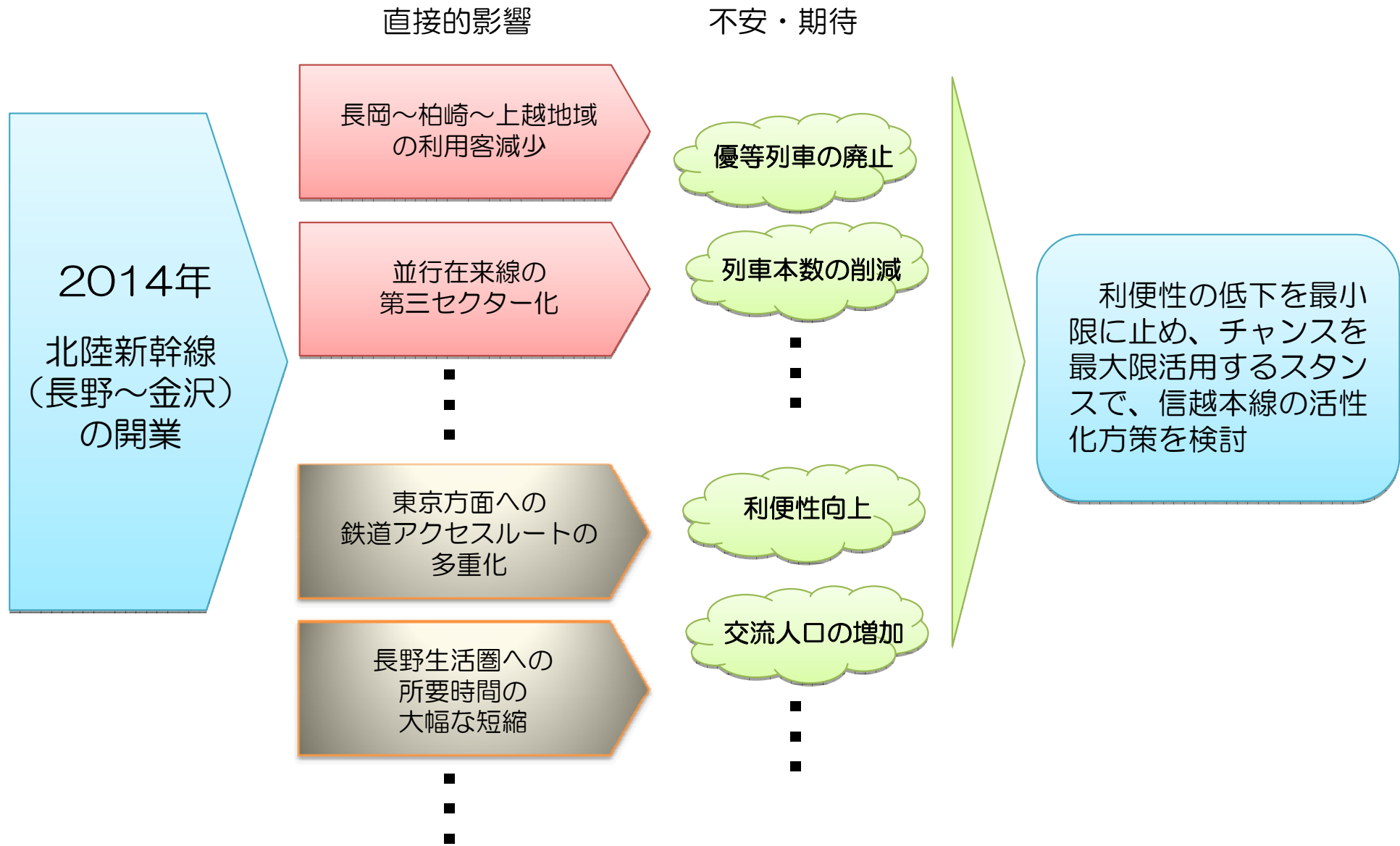


2014年北陸新幹線開業に伴う 信越本線活性化方策の検討

財団法人電源地域振興センター

1. 調査の目的



1. 調査の内容

現状の分析及び課題の整理

- 信越本線の輸送動向の整理
- 北陸新幹線開業に伴うインパクト想定
- 信越本線活性化に関連する取組状況の収集・整理
- 実際に鉄道を利用する地域住民等のニーズ確認

他地点における活性化事例調査

- 観光列車の活用
- パーク&ライド
- 駅を中心とした賑わい創出
-
-

信越本線活性化方策の検討

- 北陸新幹線開業後の鉄道交通体系の検討
- 地域住民の広域交通手段としての利用促進
- 地域住民の生活交通手段としての利用促進
- 観光活性化
- 駅周辺の賑わい創出

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・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・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・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

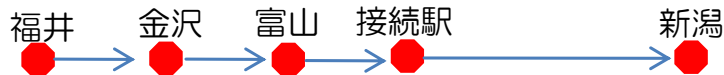
金沢：203分

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

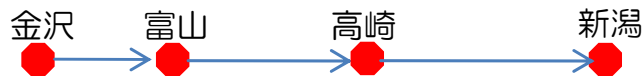


北陸新幹線+第3セクター+
信越本線

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

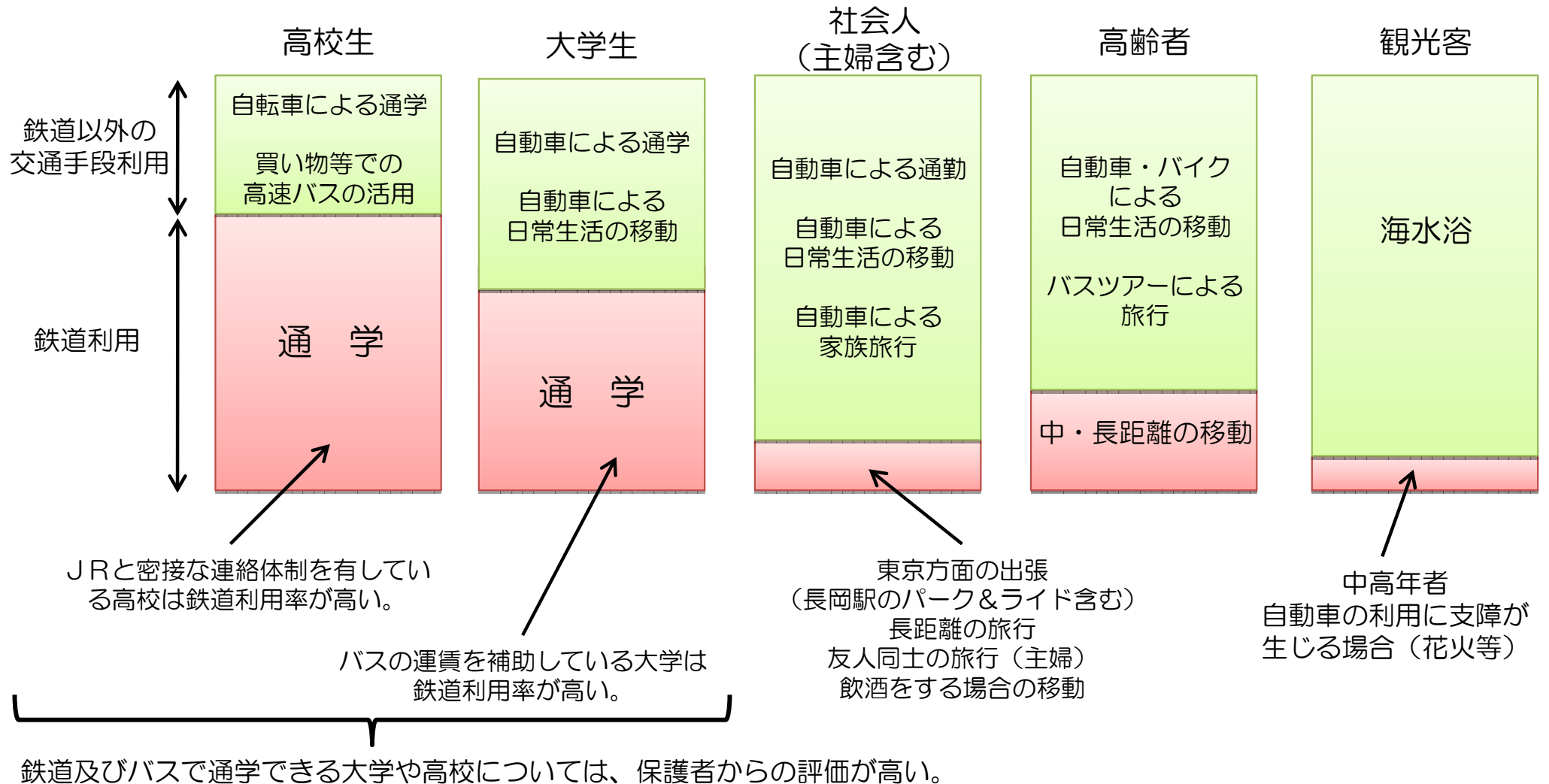
東京方面のアクセスルートが上越新幹線ルートと北陸新幹線ルートの2つとなる。
※ 柏崎駅を基点とした場合、北陸新幹線ルートでの東京への所要時間は、上越新幹線ルート+30分程度と想定されるが、長岡駅での接続次第では活用可能。

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

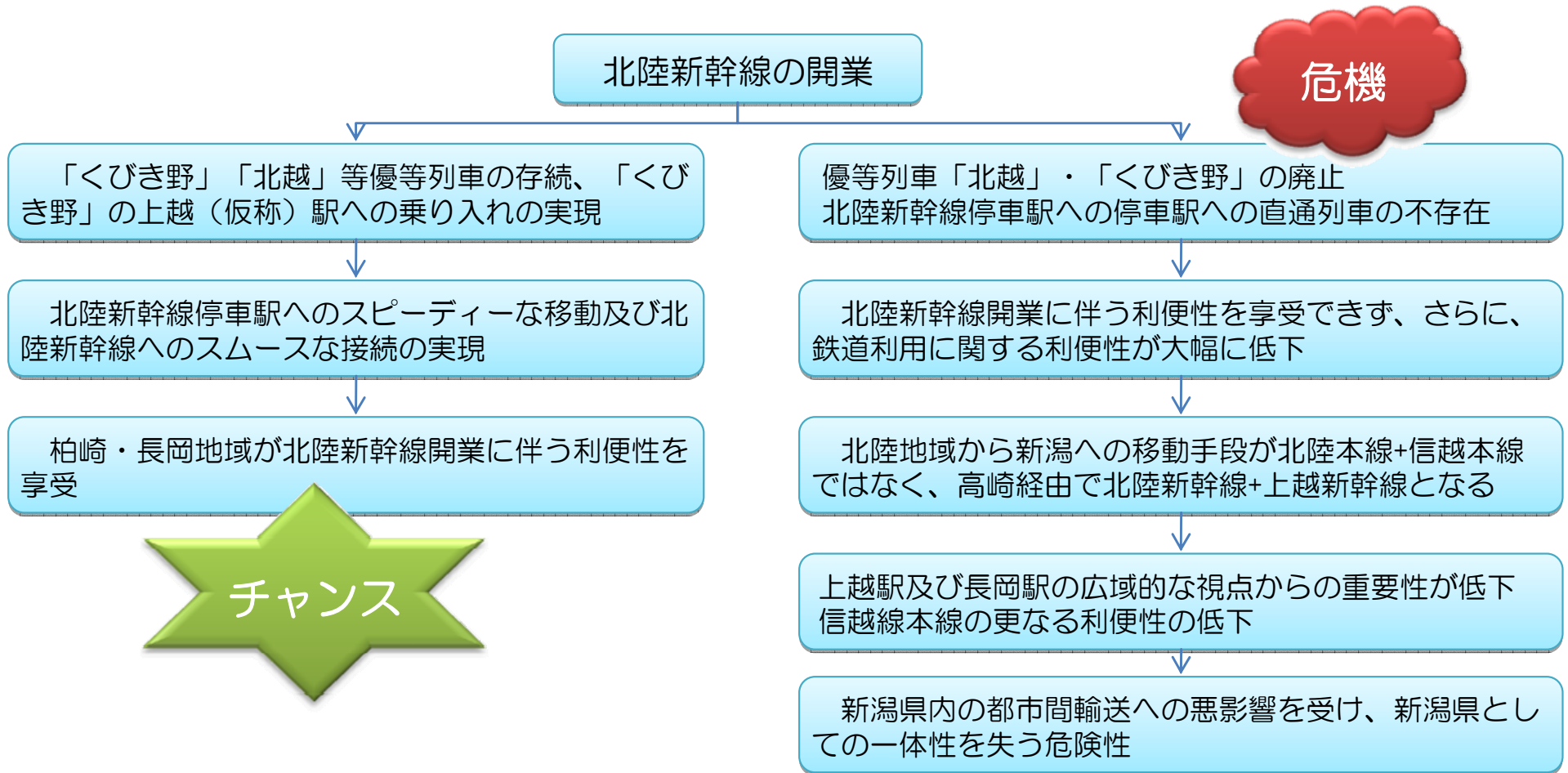
- ▶ 広域連携による観光商品の開発（宿泊施設幹線システムの構築）
- ▶ 観光列車を利用した活性化策の検討（日本一海に近い駅、柏崎～直江津間の景観の活用等）
- ▶ 2次交通の整備（EV、pHVタウン構想との連携）

(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

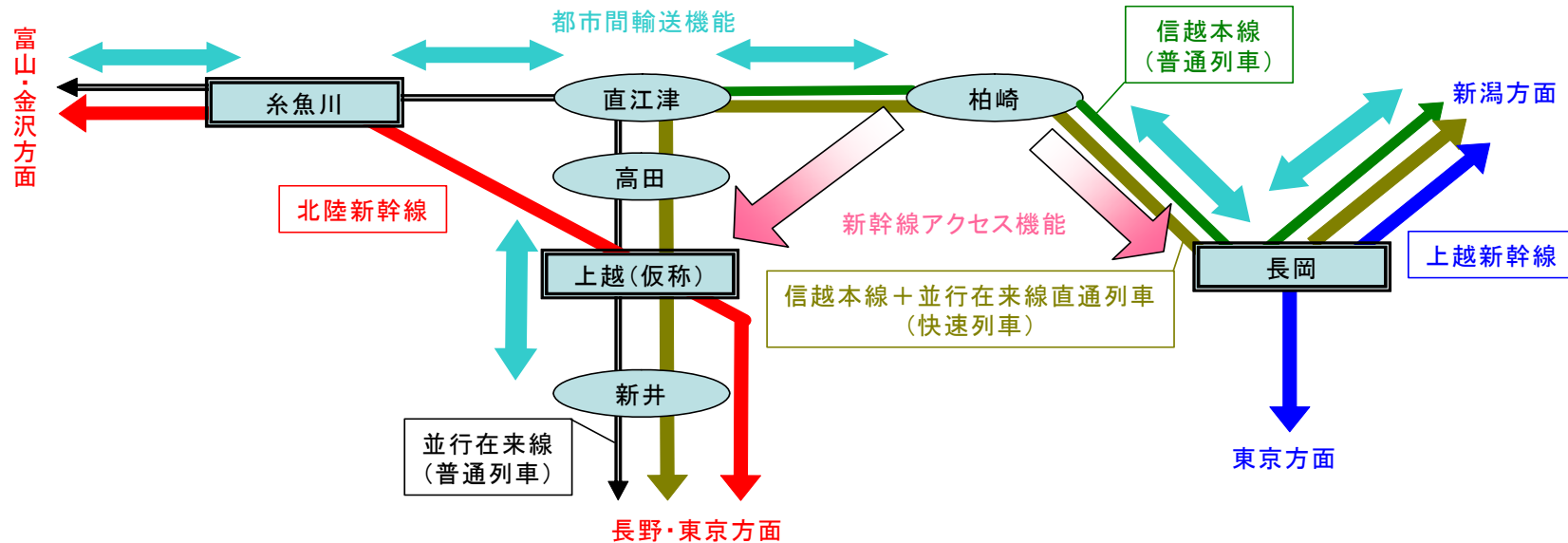
(1) 北陸新幹線開業後の鉄道交通体系の再構築の必要性



「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) ⇒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

～2010年

広域的な鉄道交通体系のあり方に対する合意形成と情報発信

上越新幹線直行特急
早期実現期成同盟会

2011年～2014年

鉄道列車運行形態の再編

上越新幹線直行特急
早期実現期成同盟会

+

JR、並行在来線事業者

2015年～

鉄道列車運行形態の維持・向上

上越新幹線直行特急
早期実現期成同盟会

+

JR、並行在来線事業者

② 観光活性化

～2010年

広域連携による観光商品の構想整理（宿泊施設の相互幹旋システム、フリー切符、観光列車等）

信越本線周辺自治体、各観光協会、地元キーマン等

2011年～2014年

具体的な観光商品開発

信越本線周辺自治体、各観光協会、地元キーマン等

+

旅行会社、JR

2015年～

継続的な観光商品開発
地域PR等

〇〇観光調査委員会？

信越本線周辺自治体等による検討会の組織化と地元キーマンの発掘等

旅行会社やJRとの情報交換から、検討会への巻き込み

東京在住の有識者等客観的な立場から意見を言える者を加え、恒常的な組織を構築。

1. 新幹線開業に伴う在来線の活性化に関する事例

(1) 九州新幹線と南九州の観光振興の特徴



①九州新幹線の特徴

- 新八代から鹿児島中央の間が先行開業し、博多から新八代の間は、在来線特急が存続。→当初、乗客数確保に不安あり。
- 在来線特急（リレーつばめ）と新幹線との新八代における対面乗換によるスムーズな接続を実現、さらに、JR九州自ら、南九州の観光振興に積極的に取り組む等様々な対応により、九州新幹線の乗客数を確保。
- 九州の乗客数は、当初予想の130～140%程度で順調に推移している（新幹線開業前の鹿児島本線利用客の約2.5倍）。

②南九州の観光振興の特徴

- JR九州が事務局を勤め、自治体（宮崎県、熊本県、鹿児島県）、地元キーマンが参加した協議会において実施事項を協議するとともに、自治体に依存しない実施体制をJR九州と地元キーマンとの間で構築。
- 東京から有識者を招聘し、彼らに議論の主導権を与えることにより、地域的なバランス等を考慮することなく、全国的にアピールできる地域資源のみをブランド化する手法で集客を確保。
- 在来線を観光列車として活用。

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



霧島の絶景を颯爽と駆け抜ける特急列車

特急 「はやとの風」



鹿兒島中央駅 かごしま中央駅	隼人駅 はやと	霧島温泉駅 きりしませんすい	霧例川駅 かぎりがわえき	栗野駅 あしの	百松駅 ひゃくしょうえき
駅舎のホーム上層の柱には第二次大戦時の弾痕があと歴史の重みを感じます。	百年の歴史ある木造の駅舎は、懐かしい感動を与えてくれます。				



神話の里、霧島へ誘う漆黒の勇士がまぶしい

緑に包まれた霧島の眺望を楽しみながら走る。

※ 列車名の由来

古代の薩摩大隈を舞台に活躍した隼人族。山海を舞台に独自の文化を築いたその精神を受け継ぎ、隼人たちが駆け抜けた鹿兒島の地を吹き抜けるように走る。

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**」



主な停車駅のご案内

鹿児島中央駅・なごしまち駅・さつま町駅

喜入駅・きれいなき

指宿駅・いぶすきえき

指宿温泉の最寄駅に相応しく、開聞岳の松林を連想させる黒を基調とした松の連子格子で1階前面の壁と庇部を覆いました。

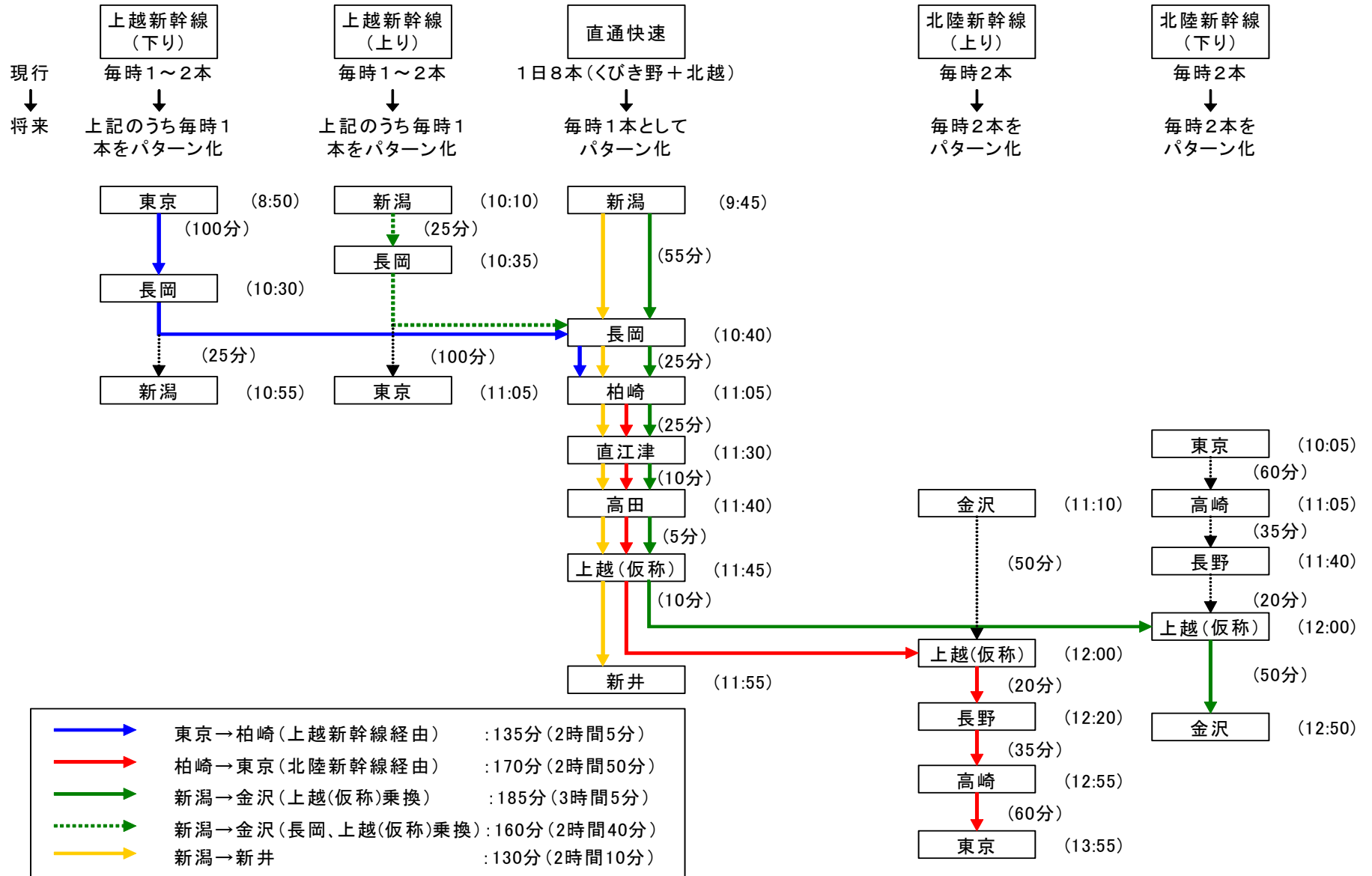


青い海と南洋の花咲く中を走る

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。

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



注) 各列車の所要時間及び発着時刻は、現行ダイヤを参考に設定した。なお、「直通快速」は現行「くびき野」より10~15分の所要時間短縮を見込んでいる。

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）

