

新潟県内の鉄道交通のグランドデザイン 2013

平成 25 年 3 月
新潟県交通政策課

目 次

グランドデザイン策定の趣旨	2
第1 鉄道交通の必要性	2
(1) 誰もが利用できる交通手段	
(2) 大量輸送に最適な交通手段	
(3) 日本海国土軸の形成に向けて、重要な社会インフラ	
(4) 災害時の重要な輸送手段	
第2 公共交通を取り巻く社会環境等の変化	3
(1) 人口減少及び少子高齢化の進展	
(2) 環境問題への対応	
(3) 鉄道交通における情報化の進展	
第3 県内鉄道交通の現状と課題	3
(1) 拠点間交通ネットワークの現状	
(2) 移動制約者(高齢者)の増加とバリアフリー化の現状	
(3) 鉄道交通の利便性の低下懸念	
(4) 冬期間における鉄道交通の確保	
第4 県内鉄道交通の施策の展開方向と具体策	4
(1) 施策の展開方向と具体策	
ア 鉄道ネットワークの機能強化	
① 鉄道網機能の維持・強化	
② 代替機能や安全・安定運行の確保	
イ 鉄道サービスの向上等による需要創出策	
① 拠点間交通における需要創出策	
② 生活(地域内)交通における需要創出策	
③ 鉄道を活用した観光需要の創出と地域活性化策	
ウ バリアフリー化及び環境問題への対応	
(2) 地方鉄道における経営のあり方	
ア 安定的な経営確保の必要性	
イ 安定的な財源確保の必要性	
(3) その他	

グランドデザイン策定の趣旨

このグランドデザインは、将来にわたって鉄道と共存する社会を継続・発展させていくために、公共交通を取り巻く社会環境の変化や総合交通問題懇談会での議論を踏まえて、鉄道の維持、利便性の確保、新たな需要の創出等の取組を推進していく際の指針として県が取りまとめたものである。

このグランドデザインをもとに、交通事業者、行政、地域が一体となって、鉄道ネットワークの機能強化と需要創出に向けた取組を進めていく必要がある。

第1 鉄道交通の必要性

(1) 誰もが利用できる交通手段

- 高齢化の進展により増え続ける移動制約者を始め、誰もが利用し易い交通手段
- 拠点(都市)間の頻度が高く、自由度の大きい交通手段
- 定時性に優れ、目的地への確実な移動に便利な交通手段
- 環境負荷が低く、地球温暖化対策に有効な交通手段

(2) 大量輸送に最適な交通手段

- 高速大量輸送機関として拠点間(遠距離)輸送に最適であり、地域振興への波及効果も大きい。また、渋滞対策にも有効。

(3) 日本海国土軸の形成に向けて、重要な社会インフラ

- 日本海国土軸の確実な形成に向けて、在来線の高速化や、北陸新幹線の整備及び新幹線への直通運転化など、鉄道ネットワークの構築(多重化)が必要。
- また、鉄道貨物の日本海側ルートでの輸送力確保を図る観点からも、日本海側を縦貫する幹線ルートの充実を図ることが必要。

(4) 災害時の重要な輸送手段

- 東日本大震災においては、東北新幹線及び東北本線が不通となり、リダンダンシー(代替機能)確保の観点から、旅客・貨物を含めた日本海側ルート構築の重要性が再認識されるとともに、日本海側縦貫ルートと港湾をつなぐ鉄道輸送ルート構築の必要性が高まった。
- 鉄道の日本海側縦貫ルート等については、このような観点からもその充実を図ることが必要。

第2 公共交通を取り巻く社会環境等の変化

(1) 人口減少及び少子高齢化の進展

- 我が国の総人口は平成16年の1億2,780万人をピークに減少し、人口減少社会が到来。逆に、総人口に占める高齢者の割合は平成17年には5人に1人程度が平成37年には4人に1人に増加と推計。
- 交通機関の利用の減少等による生活交通の維持・確保にも影響。
- 我が国の旅客鉄道輸送人員は、平成2年に22,000万人/年を突破するなど増加傾向が続いていたが、少子高齢化の進展等により、近年は横ばい状態。

(2) 環境問題への対応

- 地球環境問題や資源・エネルギー問題が深刻化し、自動車への過度の依存からの脱却や環境に優しい鉄道の役割が再評価

(3) 鉄道交通における情報化の進展

- スムーズな入出場や運賃支払いのためのICカードの導入、列車の高密度な運行を可能にする信号通信システムのデジタル化、地震・災害発生時における情報システム等の構築等により、鉄道の利便性・安全性が向上。

第3 県内鉄道交通の現状と課題

(1) 拠点間交通ネットワークの現状と課題

- 県内の佐渡を除く6生活圏間の流動では、いずれも自動車がもっとも多く、次いで鉄道、バスの順。鉄道では、新潟―長岡間が600万人と一番多い。
- 鉄道での県内6生活圏間の流動では、上越生活圏を除き、新潟生活圏を中心とした各圏域間との流動が最も多い。
- 主要駅には、概ね、駐車場が整備され自動車と相互に連絡している。また、バスターミナルやバス停も整備され、結節機能を果たしている。
- 鉄道利用の目的では、平日は通勤・通学が最も多く、休日は帰省・私用が多い。
- 主要駅における1日当たりの運行本数は、新潟駅210本、長岡駅152本、越後湯沢駅152本、直江津駅116本、燕三条駅96本。
- 新幹線利用者のうち、約8割が県外まで(県外から)の利用者。
- 鉄道による中・下越と上越地域との流動は約200万人、北陸方面との流動は約22万人、合計222万人と推計。
- 拠点間交通を確保するため、北陸新幹線開業後も上越と中・下越を結ぶ優等列車の存続が必須。
- 新潟駅では、乗り継ぎ利便性向上のため、新幹線と在来線の同一ホーム乗り換え事業を実施している。

* (1)に掲げた数値については、県で行った「新潟県の広域交通流動の把握・分析調査(H22年度)」及び国土交通省幹線旅客流動調査に基づき記載した。

(2) 移動制約者(高齢者)の増加とバリアフリー化の現状

- 本県では、全国より7年程度早く高齢化が進展し、高齢者の1人暮らしは5年間で1万世帯以上増加して6万5千世帯。
- 高齢者の免許返納者が増加。
- 県内駅のバリアフリー化は22年度末現在、全199駅に対し21%の42駅。

(3) 鉄道交通の利便性の低下懸念

- 本県の人口は平成9年をピークに人口減少が続いており、平成22年には237.4万人。
- 人口の流出や少子化等による鉄道等利用者の減少が、鉄道交通のネットワークや運行本数等の面での利便性低下を招き、更なる人口流出につながっていくことが懸念。

(4) 冬期間における鉄道交通の確保

- 信頼される公共交通機関として、冬期間においても安全性・定時性を確保することが重要。

第4 県内鉄道交通の施策の展開方向と具体策

(1) 施策の展開方向と具体策

県内鉄道は、通勤・通学や通院などの足として地域の生活を支え、また、経済活動等を行うための主要な移動手段として、地域の活性化や安全・安心な暮らしの実現に貢献しており、将来に渡って公共交通として確保していく必要がある。

このため、県内鉄道がだれにとっても利用し易く信頼性の高い交通機関となるよう、鉄道ネットワークの機能強化に努めるとともに、多様化する利用者ニーズに沿った鉄道サービスの向上等を図りながら、鉄道事業者、行政、地域が一体となって需要創出に向けた取組を推進する。

また、鉄道駅のバリアフリー化や、地球温暖化への対応策として鉄道の利用を推進する。

ア 鉄道ネットワークの機能強化

① 鉄道網機能の維持・強化

県内各地域及び隣接各県との結びつきを強めるため、上越新幹線を含む既存の鉄道網の充実を図りつつ、上越新幹線、北陸新幹線へのスムーズな接続や在来線の高速化など、鉄道輸送サービスの改善を図るとともに、優等列車等の存続や並行在来線及びほくほく線の経営の安定などに取り組む。

② 代替機能や安全・安定運行の確保

- 安全な国土づくりに資する交通体系の形成に向けて、災害時における太平洋側鉄道の代替機能確保の観点を含め、日本海側における貨物鉄道ネットワークの充実や太平洋側とを結ぶ鉄道路線の確保等、鉄道路線の多重化を図る。
この一環として、新潟東港鉄道のコンテナターミナルへの乗り入れを検討する。
- 県内においては、安全で安定した冬期交通を確保するため、除雪体制や暴風対策の一層の充実等を推進する。
(冬期間における安全・安定運行の確保、運休時の代替バス等の運行、利用者や関係機関への運休・遅延等の適切な情報提供)

イ 鉄道サービスの向上等による需要創出策

現在の鉄道を取り巻く情勢を踏まえると、今後は、サービスの質の向上や多様化により、鉄道需要（マーケット）の創出を図る必要がある。具体的には、全国に鉄道需要の創出につながった優良事例が多数あることから、これらの事例に係る情報を収集・分析し、県の施策に反映させるとともに、市町村・事業者等へ情報を発信することが重要である。

① 拠点間交通における需要創出策

- 新幹線、特急等への乗り継ぎ利便性を確保するため、鉄道駅でのパーク＆ライド用駐車場の整備を推進するとともに、生活（地域内）交通への接続を改善するなど、乗り継ぎ利便性の高いダイヤ編成を推進する。
【パーク＆ライドの具体例：竜王駅（山梨県、JR中央線）】
- さらに、利用者の利便性向上の観点から、これらを含めた多様な情報を多様な媒体を用いて鉄道利用者へ速やかに提供する。
(下車駅からバス乗り継ぎ情報、案内標識の設置、遅延等発生時の情報提供)
【情報提供の具体例：JR線で運休・遅延・復旧見込等をホームで電子表示】

② 生活（地域内）交通における需要創出策

- 沿線自治体において、例えば学校、病院などがある場所への新駅の設置や、駅周辺へのこれら施設の整備など、まちづくり政策の中で鉄道駅を明確に位置づける。
(例：学校、病院、ショッピングモール等の駅周辺への整備及びこれらと駅の一体的な整備、駅に病院・温泉・直売所・図書館・託児所・「道の駅」等の施設の併設、行政、金融、物流等の機能の付加)
【コミュニティープラザ併設の具体例：角田駅（宮城県、阿武隈急行線）】
【図書館の合築の具体例：越中舟橋駅（富山県、富山地方本線）】
【温泉施設併設の具体例：高畠駅（山形県、奥羽本線）】
【隣接する「道の駅」の具体例：碓ヶ関駅（青森県、奥羽本線）】

- 地域自らが地域の鉄道を育み、盛り立て、支援する気運を醸成しながら、地域住民、経済界等の「マイレール意識」を高めて鉄道利用の促進を図る。
 (例：駅の命名権、列車の共同オーナー制度、枕木等のオーナー制度、個性にあふれ趣のある駅空間(パブリックアートなど)の実現)
 【駅の命名権の具体例：インテック本社前、大阪屋ショップ前(富山県、富山ライトレール)】
 【レール・トレインサポーターの例：しなの鉄道(長野県)】
- さらに、鉄道の魅力を高めるための様々な取組を推進する。
 (例：バス等との接続改善、駐車場(スペース)の整備、幹線交通への接続改善、運行本数の増加、線路脇の緑化、バスターミナルの整備)

③ 鉄道を活用した観光需要の創出と地域活性化策

鉄道を活用した地域の観光資源を結んで走る観光ルート等の創出や、二つの新幹線を活用した佐渡も含めた回遊ルートの構築に取り組むとともに、地域性や独自性に富んだリゾート列車等の運行やイベントの実施などにより、鉄道自らが観光資源となって、需要の創出と地域の活性化につなげる取組を推進する。

- 観光ルートの創出
 (例：首都圏発「糸魚川経由アルプス街道」、近畿圏発「新潟・佐渡ルート」、「国際観光における第2のゴールデンルート」)
- リゾート列車等の運行や駅でのイベント開催
 (例：リゾート列車、特別車両、イベント列車等の運行、S L誘致、駅での各種観光イベントの開催)
 【リゾート列車の具体例：リゾートしらかみ(青森県・秋田県、五能線)】
 【各種企画列車運行の具体例：JR九州、肥薩おれんじ鉄道(熊本県・鹿児島県)】
- 二つの新幹線を活用した観光ルート等の創出や地域活性化
 (上越・北陸新幹線を活用した地域活性化等への取組)

ウ バリアフリー化及び環境問題への対応

「だれでも、どこでも、使いやすく」を目指してバリアフリー化を推進するとともに、他の交通モードに比べてエネルギー効率に優れ、環境に優しい鉄道利用を推進する。

- 駅のバリアフリー化を推進
- 地球温暖化への対応策としての鉄道利用を推進
 (複数の交通機関の連携による環境への負荷が少ない交通体系を構築)

(2) 地方鉄道における経営のあり方

ア 安定的な経営確保の必要性

- 鉄道事業は、人々の日常生活を支えて公共交通機関として安定的・継続的な輸送サービスを提供するなど、様々な社会的要請に応える多面的な役割を担っている。
- 地方鉄道の事業者が、企業として、これらの役割を確実に果たして鉄道を維持していくためには、安定的な経営の確保が前提となる。このため、鉄道事業者には積極的な経営改善努力が求められるが、一方で、鉄道事業者に対する国、自治体及び地域の支援・連携が不可欠である。

イ 安定的な財源確保の必要性

- 需要の少ない地方における鉄道事業経営については、赤字を前提に安定的な財源の確保が必要である。
- また、国土の均衡ある発展を支え、防災拠点となる社会インフラの確保を図る観点から、国が所要の支援措置を講ずる必要がある。
- 国からの支援、鉄道事業者の経営改善や地方自治体等における利用促進等の取組にも関わらず、なお健全な経営を維持できない場合は、地方自治体においても、事業者の負担を過大にしないための支援措置を講ずることが必要である。

(3) その他

将来の課題として、次のような事項についても議論を重ねる必要がある。

- フリーゲージトレイン等による上越・北陸新幹線と在来線の直通列車等の運行
- 上越新幹線における新駅設置
- 新潟空港における陸海空の総合ターミナル