

# 並行在来線に関する旅客流動調査の結果概要について

平成 2 1 年 9 月 8 日  
新潟県並行在来線開業準備協議会

平成20年度に実施した「並行在来線に関する旅客流動調査」の結果については、平成21年7月1日に結果概要を公表しました。

その中で、需要に影響を与える政策的変動要因を変化させた場合の予測結果について、代表的な3ケースの予測結果を掲載しておりますが、残り3ケースを含め、全ケース（6ケース）の予測結果の概要を公表します。

## 記

### 1 将来予測の前提条件

将来予測に当たっては、前提条件を次のとおり設定した。  
前提条件が変わると、予測結果も変わってくるため、注意が必要。

- (1) 北陸新幹線：平成27年度初に長野・金沢間が開業
- (2) 将来人口：沿線市における将来人口の公表値を基に必要に応じて更に独自推計
- (3) 自動車保有台数：過去5年間の伸び率を考慮
- (4) 道路ネットワーク：沿線地域における平成27年までの道路整備計画を考慮
- (5) 既存の特急列車については、一部残ることを想定

### 2 需要の政策的変動要因を考慮した輸送密度の将来予測

ケース	条件設定	開業年(H27) 輸送密度	ケース1を100 とした場合の 輸送密度
1 現行サービス	・ 在来線が現行と同じ運行サービス（本数、運賃）を行った場合	約1,960人/日	100
2 運行本数増加	・ ケース1に加え、運行本数を現行の1.3倍とした場合	約2,050人/日	105
3 運賃改定	・ ケース1に加え、運賃を現行の1.6倍とした場合	約1,850人/日	94
4 新駅設置	・ ケース1に加え、新駅を5駅設置した場合	約1,990人/日	102
5 運行本数増加 新駅設置	・ ケース1に加え、運行本数を現行の1.3倍とし、新駅を5駅設置した場合	約2,080人/日	106
6 運行本数増加 運賃改定 新駅設置	・ ケース1に加え、信越本線の運行本数を現行の1.3倍、新駅を5駅設置、運賃を1.6倍とした場合	約1,890人/日	96

輸送密度には、特急列車の利用者は含まれていない。