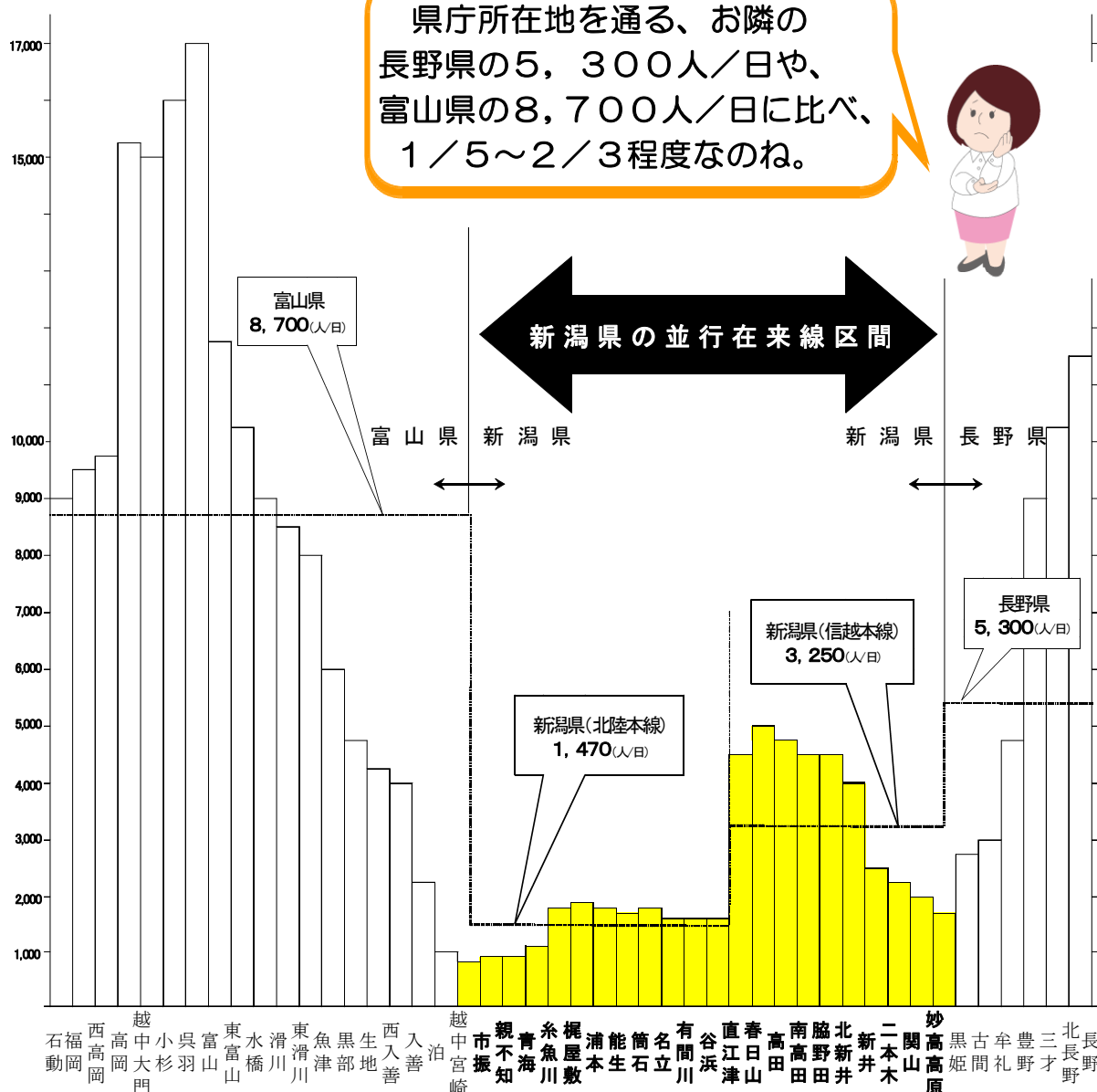


Ⅱ 新潟県の並行在来線の3つの特徴

特徴1

隣接他県の沿線地域に比べ人口規模が小さい地域です。
そのため、他県と比較しても利用者が少ない区間となっています。

《駅間乗車人員と輸送密度*3》



*3 『輸送密度』：区間の1日当たりの平均乗車人数のこと（平成20年度将来需要予測調査におけるH19（現在）平均通過人数）。なお、富山県及び長野県区間（長野市以北）におけるデータは、それぞれのホームページで公表されている『需要予測調査』を引用した。

少子高齢化、過疎化が進む中山間地域が多く、今後も利用者の減少が続き、将来にわたって厳しい経営環境が続くことが予想されます。



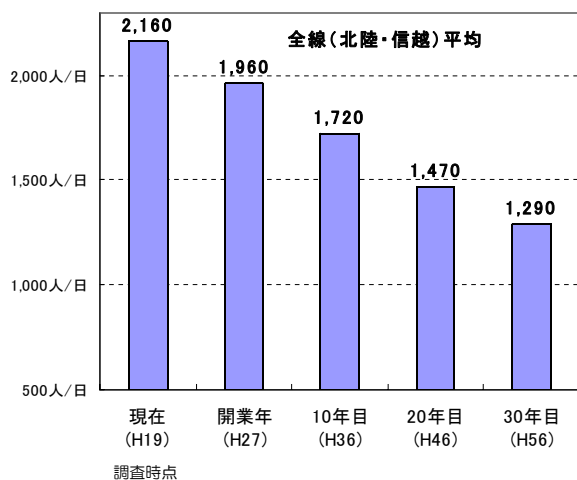
《沿線市の将来人口予測^{*4}》

		現在(H19 調査時点)		開業年 (H27)		10年目 (H36)	
		人口	指数	人口	指数 増減	人口	指数 増減
沿線3市の 人口推移	若年	5.4万人	100%	4.8万人	89% ▲11%	4万人	74% ▲26%
	生産	18万人	100%	16.5万人	92% ▲8%	14.3万人	79% ▲21%
	高齢	6万人	100%	6万人	100% ±0%	6.3万人	105% +5%
合計		29.4万人	100%	27.3万人	93% ▲7%	24.6万人	84% ▲16%

このままでは、沿線3市合計の将来人口は減少が続き、開業10年目の平成36年には平成19年比で約5万人、16%もの減少が予想されています。

また、利用目的から判断される並行在来線の主な利用者である高校生などの若年人口^{*5}は、合計人口の19年比の減少率16%よりもさらに低下し、**26%の減少率**となると予想されています。

《利用者数の将来予測》



人口予測の変化のみを考慮した場合、**利用者は開業10年目の平成36年には平成19年比で1日約440人、約20%の減少**となると予想されています。

*4 『沿線市の将来人口予測』：人口増加策などを何も講じなかった場合の将来の人口予測で、沿線3市がそれぞれ同時期に推計した年齢階層別将来人口を基本とした。

*5 『若年』(『生産』、『高齢』)：若年＝20歳未満、生産＝20歳以上70歳未満、高齢＝70歳以上

特徴2

性格の異なる2つの路線（北陸本線と信越本線）を抱えています。

北陸本線は急峻な海岸線でトンネルなどの構造物が多い路線ですが、一方で信越本線は日本有数の豪雪地帯を走る路線です。

また、北陸本線は複線、信越本線は単線となっているなど、線路形態も異なります。

その他、北陸本線には日本貨物鉄道株式会社（以下「JR貨物」という。）による貨物輸送が行われ、日本海を縦貫する全国の貨物輸送の大動脈となっていますが、信越本線には定期的な貨物輸送はありません。

特徴3

2つの路線それぞれで、現在運行している会社が異なります。

北陸本線はJR西日本、信越本線はJR東日本が運行しています。

運行を管理する指令センターや車両を検査する大規模な車両検修施設は、新潟県の並行在来線区間にはなく、北陸本線はJR西日本管内の金沢市、信越本線はJR東日本管内の新潟市及び長野市にそれぞれ設置されています。

県内の並行在来線には、他県にはない特徴があり、今後、JRからの鉄道経営の引継をはじめ、存続・維持させていく上での難しい課題となっています。



《新潟県の並行在来線の特徴》

	北陸本線	信越本線
線路形態	複線	単線
電気方式	交流・直流	直流
運行会社	JR西日本	JR東日本
指令センター	金沢市	新潟市
車両検修施設	金沢市	新潟市・長野市
特徴	○貨物輸送の大動脈 ○トンネルなどの構造物が多い ○デッドセクション(交流・直流区間の存在) ^{*6}	○豪雪地帯(多額の除雪費)
共通課題	○区間内に指令センターや車両検修施設がない ○沿線には少子高齢化、過疎化が進む中山間地域が多いため、輸送密度が低く収益性が低い ○複数県(長野県、富山県)に隣接	

*6『デッドセクション』：異なる電気方式（交流と直流）をまたぐ区間のことで、この場所で電車の交流と直流が切り替わります。