

「並行在来線経営計画」（案）及び「鉄道とまちの共生ビジョン」（案）への
意見と新潟県並行在来線開業準備協議会の対応

1 「並行在来線経営計画」（案）に対する意見

○意見提出者数 22人

○意見の件数 89件

○意見の反映状況

A 並行在来線経営計画に反映若しくは一部反映したもの	0件	} 意見反映件数 49件
B 既に記述済みのもの	14件	
C 今後経営会社が意見も踏まえて検討するもの	35件	
D その他記述を変更しなかったもの	40件	

※「意見の概要」及び「新潟県並行在来線開業準備協議会の対応」の記述においては、次のとおり法人名称を略称により表記した。

- ・東日本旅客鉄道株式会社：『JR東日本』
- ・西日本旅客鉄道株式会社：『JR西日本』
- ・日本貨物鉄道株式会社：『JR貨物』
- ・北越急行株式会社：『北越急行』

「並行在来線経営計画」（案） の該当する項目	意見の概要	新潟県並行在来線 開業準備協議会の対応	反映 状況
I 並行在来線とは			
1. 並行在来線って何のこと？	並行在来線の経営はJRが行うべきではないか。 (2件)	JRは、経営分離により解消される並行在来線の赤字相当分を新幹線貸付料の一部として負担しており、その上さらに並行在来線を経営することは、JRにとって二重の負担になるという問題があります。 仮に、経営分離を見直す場合は、国の新幹線整備の仕組みの再構築が必要となり、北陸新幹線などの開業時期にも影響が出る可能性があることから、極めて困難と考えます。 県・沿線市では、国に対し、貸付料に含まれる並行在来線の赤字解消分の返還や出資割合に応じた還元を求め、並行在来線の維持、運営に充てるべきと強く要請しています。	D
3. 並行在来線はどんな役割を担っているの？ (1) 日常生活を支える手段です。	もっと安価な輸送手段があるのに、並行在来線にこだわる理由がわからない。代替措置で、シャトルバスやスクールバスで十分ではないか。	鉄道には、定時性、大量輸送、渋滞解消、冬期間の安定輸送など、バスでは代替できない優位性があり、特に沿線地域のような雪国の交通弱者にとってなくてはならないものと考えます。 従って、輸送コスト面以外の社会的便益も十分に考慮する必要があると考えます。	D
3. 並行在来線はどんな役割を担っているの？ (3) 広域的な交流ネットワークの形成に役立っています。	これから都市化がますます進む時代である。広域的な交流ネットワーク形成の問題は道州制の導入で解消されるため、並行在来線は不要である。	道州制は国の統治機構全体の問題であり、広域的な交流ネットワークの形成に役立つ並行在来線の必要性が否定されるものではないと考えます。	D

「並行在来線経営計画」(案)の該当する項目	意見の概要	新潟県並行在来線開業準備協議会の対応	反映状況
3. 並行在来線はどんな役割を担っているの？ (3)広域的な交流ネットワークの形成に役立っています。	在来線の役割として、「関東・関西からの観光客の交通手段」としても重要ではないか。	並行在来線は、新幹線と連携した交通手段の一つとして、関東・関西方面からの観光交流も含めた広域的な交流ネットワークの形成にも重要な役割を担っています。 【記述箇所 P 4 「3. (3)」】	B
3. 並行在来線はどんな役割を担っているの？ (4)鉄道の優れた特性によって、地域に様々な貢献をしています。	国と国の競争の時代(グローバル化の時代)に、地域間競争という考え方は10年一昔前の考え方である。地域経済という発想はやめてほしい。	新幹線整備は国家プロジェクトであり、地域振興に資することが目的の1つとされています。そのため、まちづくりの重要な装置である並行在来線は、地域の魅力として地域振興に資するものと考えます。	D
III 並行在来線は存続・維持が必要			
	<p>「並行在来線は沿線地域だけでなく県全体や国にとっても、なくてはならない重要な鉄道財産であることから存続・維持が必要です」と記述しているが、「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測されています」と矛盾がある。</p> <p>また、第3セクターは県財政を破綻に導く危険がある。</p> <p>必要性より不要論の方が、理にかなうのではないか。</p>	<p>並行在来線には多くの役割があるため、沿線地域の人口減少のみをもってその必要性が否定されるものではないと考えます。</p> <p>現在、県・沿線市では、並行在来線の経営が成り立つ仕組みの構築を国に強く要請しています。</p>	D
	<p>並行在来線は、ディーゼルでも構わないので存続、維持していくべきである。 (3件)</p>	<p>並行在来線は沿線地域だけでなく県全体や国にとっても、なくてはならない重要な鉄道財産であることから、存続・維持は必要であると考えます。 【記述箇所 P 8】</p>	B
IV みんなで支えます			
1. 並行在来線を運営する鉄道会社を設立します	<p>経営計画(案)の中で「経営会社が今後決定」などの表現が随所に目立つ。</p> <p>厳しい経営環境に置かれることを前提にしながら、全てについて新たに発足させる経営会社に委ねるのはいかがなものか。経営に関わる全ての課題、問題点を整理してから経営会社を設立すべきではないか。</p> <p>そのため、課題が整理されるまでの間、暫定的にJRが経営すべきではないか。</p>	<p>経営計画(案)は、県・沿線市、民間有識者の方々と検討してきた内容について、現時点での並行在来線経営の基本的な考え方と方向性としてとりまとめたものです。</p> <p>具体的な事業の計画は、今後経営会社にご意見も踏まえ地元関係者などと調整しながら策定することが適切と考えます。</p>	D

「並行在来線経営計画」(案) の該当する項目		意見の概要	新潟県並行在来線 開業準備協議会の対応	反映 状況
2. 経営会社のあるべき姿 (3) 安全性と健全経営	将来見通しを誤認させないため、「健全な経営を目指します」という表記を「引き続き線路を維持していきける経営を目指します」に修正すべきではないか。	経営会社のあるべき姿として健全な経営を目指すものであり、現行どおりの記述とすることが適切と考えます。		D
3. 経営区間	北陸本線部分と信越本線部分は、違う会社にするのではなく、同じ会社にして経営する方がよい。	北陸本線と信越本線の県内区間を一体的に運営することが適切と考えます。 【記述箇所 P10「3. 経営区間」】		B
3. 経営区間 4. 会社の基本的な経営スタイル	北陸本線と信越本線の県内区間を一体的に運営するのではなく、例えば信越本線についてはしなの鉄道が運行、北陸本線については富山県などと合同で一つの会社を設立し運行するなど、各路線ごとに他県と合同で経営することを検討すべきではないか。 (2件)	2路線それぞれ異なる別の会社による経営では、連絡調整に時間を要するほか、運行に必要な施設・設備をそれぞれの会社で整備する必要があるなどの問題が考えられるため、2路線は一体的に運営することが適切と考えます。 そのため、まずは2路線の一体的運営を前提に本県区間の単独経営を検討しながら他県との協議を進め、本県・沿線地域にとって最適な形態を決定していくことが適切と考えます。		D
	並行在来線全区間(長野～金沢)を一つの鉄道会社で運営すべきである。 (2件)	まずは、本県区間の単独経営を検討しながら他県との協議を進め、本県・沿線地域にとって最適な形態を決定していくことが適切と考えます。		D
	会社の境界区分をどうするか、隣接県と早期に協議すべきである。	まずは、本県区間の単独経営を検討しながら、他県との協議を進めながら本県・沿線地域にとって最適な形態を決定していくこととしております。 なお、先行例では、県境が境界区分となっています。		D
	並行在来線全区間(長野～金沢)を一つの鉄道会社で運営できない場合、原則相互乗り入れ(直通運転)を行うべきではないか。	相互直通運転については、利用者の利便性に考慮しつつ、利用需要に応じて運行区間、運行本数などを今後経営会社にご意見も踏まえ具体的に検討します。		C
	既に鉄道経営ノウハウを持ち、経営実績のある北越急行と一体的に経営すべきではないか。 (7件)	北越急行は、県とほくほく線沿線市町が中心となって出資した会社であり、対象地域が異なる並行在来線区間までを含めた一体経営は、出資者の理解を得ることが困難と考えられます。 なお、鉄道経営ノウハウの活用など北越急行との連携・協力については積極的に図っていく必要があると考えます。		D

「並行在来線経営計画」(案) の該当する項目	意見の概要	新潟県並行在来線 開業準備協議会の対応	反映 状況
3. 経営区間 4. 会社の基本的な経営スタイル	他県との合同経営についてのメリット・デメリットの比較は、誤解を招くため、削除又は修正すべきではないか。	現時点で先行例など一般的に考えられるメリット・デメリットを参考として記述したものであり、今後経営会社が本県並行在来線区間の特徴を踏まえ、具体的かつ詳細に比較・検討します。	D
V 事業の方向性			
1. 運行	北陸新幹線金沢開業後も今までどおりのダイヤで運行してほしい。	運行ダイヤ・本数については、利便性と採算性の両面を考慮しながら、今後経営会社のご意見も踏まえ具体的に検討します。	C
	沿線地域外の利用者の利便性確保のため、地域外の利用者の声を積極的に聞くべきである。	利便性の確保については、利用者の意見も聞きながら、採算性も考慮し、今後経営会社のご意見も踏まえ具体的に検討します。	C
1. 運行 (1) 普通列車の運行本数	運行本数については、JRや国に左右されずに経営会社自ら決められるという利点を活かし、多くの人にアンケートをして決めたり、利便性が高かった過去のダイヤを参考にするなど、自分たちでアイデアを出して決めていくとよいのではないか。	運行本数については、地元関係者の意見も聞きながら、利便性と採算性の両面を考慮し、今後経営会社が具体的に検討します。	C
1. 運行 (1) 普通列車の運行本数 (2) 相互直通運転	新幹線へのアクセスとして上越(仮称)駅を目的地とする需要が予想される。そのため、北陸本線とほくほく線の双方の沿線から上越(仮称)駅に乘換なしで直通運転する電車を頻繁に運行することが望ましい。	運行本数や相互直通運転については、利便性や利用需要を考慮しながら、今後経営会社のご意見も踏まえ具体的に検討し、北越急行など関係者と協議の上決定します。	C
1. 運行 (2) 相互直通運転	北越急行の北陸本線や信越本線への直通運転を考えるべきではないか。 (2件)	相互直通運転については、利便性や利用需要を考慮しながら、今後経営会社のご意見も踏まえ具体的に検討し、北越急行など関係者と協議の上決定します。	C
1. 運行 (2) 相互直通運転 (3) JRの優等列車(特急・快速列車)の存続	JR東日本との快速「くびき野」の乗り入れなど、相互直通運転は絶対必要である。 なお、「くびき野」は妙高高原や長野まで運行してほしい。	相互直通運転や優等列車の存続・運行区間については、JRが引き続き経営する区間との乗り入れ運行となるため、利便性や利用需要を考慮しながら、今後経営会社のご意見も踏まえ具体的に検討し、JRなど関係者と協議の上決定します。	C

「並行在来線経営計画」(案) の該当する項目		意見の概要	新潟県並行在来線 開業準備協議会の対応	反映 状況
1. 運行 (2)相互直通運転 (3)JRの優等列車(特 急・快速列車)の存続	<p>特急「北越」の運行区間が変更あるいは廃止となる場合には、快速「くびき野」の運行区間を糸魚川～新潟間に変更すべきではないか。</p> <p>その場合、糸魚川～直江津間は各駅停車にすべきではないか。</p>	相互直通運転や優等列車の存続・運行区間については、JRが引き続き経営する区間との乗り入れ運行となるため、利便性や利用需要を考慮しながら、今後経営会社のご意見も踏まえ具体的に検討し、JRなど関係者と協議の上決定します。	C	
	<p>JR東日本と打合せの上、快速「くびき野」などの増発と、妙高高原(一部新井)～直江津間のシャトル便を設定すべきではないか。</p>	相互直通運転や優等列車の存続・運行区間については、JRが引き続き経営する区間との乗り入れ運行となるため、利便性や利用需要を考慮しながら、今後経営会社のご意見も踏まえ具体的に検討し、JRなど関係者と協議の上決定します。	C	
	<p>広域ネットワークを構成する優等列車(トワイライトエクスプレス、特急「日本海」、特急「北越」、快速「くびき野」)の運行を妨げないようにすべきである。</p>	相互直通運転や優等列車の存続・運行区間については、JRが引き続き経営する区間との乗り入れ運行となるため、利便性や利用需要を考慮しながら、今後経営会社のご意見も踏まえ具体的に検討し、JRなど関係者と協議の上決定します。	C	
1. 運行 (3)JRの優等列車(特 急・快速列車)の存続	<p>上越地方から新潟・長岡方面への優等列車は存続すべきではないか。</p>	<p>上越地方～中・下越地方との移動の確保を図ることは、本県全体の活力の維持に不可欠であり、その手段としての優等列車の活用は重要と考えます。</p> <p>【記述箇所 P14、15「1. 運行(3)」】</p>	B	
	<p>上越新幹線と北陸新幹線の狭間地域における利便性や、県土の分断、県内各地域間や北陸地方との連携の問題から、優等列車の存続が必要とのことであるが、中距離バスの運行で十分ではないか。</p>	<p>優等列車については、新潟・上越地域間の高速度交通手段として新幹線開業後も重要な役割を担うことが期待され、多くの方々からその確保について要望も多いことから、中距離バスの運行だけでその役割を代替することは困難であると考えます。</p>	D	
1. 運行	<p>経営会社が優等列車を自ら運行する場合は、別料金(運賃以外の特急料金など)をとらないようにすべきではないか。</p>	<p>優等列車の運行の有無及び運賃・料金については、今後経営会社のご意見も踏まえ具体的に検討し、JRなど関係者と協議の上決定します。</p>	C	
	<p>北越急行が所有するはくたか車両を転用して、越後湯沢～糸魚川(富山)間に特急を運行するとよい。</p>	<p>北陸新幹線の金沢開業により、当該区間の特急利用者の殆どが新幹線にシフトし、激減することが予想されることから、当該区間での特急列車の運行は困難と考えます。</p>	D	

「並行在来線経営計画」(案) の該当する項目	意見の概要	新潟県並行在来線 開業準備協議会の対応	反映 状況
1. 運行	北陸本線にはデッドセクションがあるため、交直両用車両であるほくほく線681系、683系電車を利用する方法を考えるべきであり、ほくほく線との組み合わせ(合理化を含めて)も欠かせないのではないか。	特急はくたか車両(681系、683系電車)は北越急行が所有している車両であることから、利用方法に関しては北越急行と経営会社との検討課題となります。	C
	JR普通列車を自由に乗り降りできる企画切符「北海道&東日本パス」及び「青春18きっぷ」の利用者から並行在来線にも乗車して頂くため、当該切符の利用期間に合わせ、「1日全線乗り放題切符」を発売すべきではないか。	利用者にとって魅力的な企画切符の販売については、「鉄道とまちの共生ビジョン」(案)に基づき、今後経営会社にご意見も踏まえ具体的に検討します。	C
	経営会社が北越急行と一体的に経営し、JR東日本の直江津駅～犀潟駅間についての第2種鉄道事業者免許を取得することにより、3社(JR東日本、北越急行、経営会社)にまたがることによる初乗運賃の加算を回避し、運賃を抑制すべきではないか。	仮に第2種鉄道事業者免許を取得した場合でもJR東日本直江津駅～犀潟駅間の線路使用料は相当高額になることが想定されることから、採算性の面で困難と考えます。 なお、ほくほく線との連携については、今後経営会社と北越急行の間で検討していくこととなります。	D
	他社との乗り継ぎ時の割引運賃を拡充するとともに、全国のJR駅で並行在来線の切符が購入できる連絡運輸区域を設定すべきではないか。	運賃の設定や会社間で乗車券の相互販売を行う連絡運輸区域の設定については、今後経営会社にご意見も踏まえ具体的に検討し、JRなど関係者と協議の上決定します。	C
	糸魚川で新幹線から並行在来線への短絡線を引き込み、将来的に特急「北越」を北陸新幹線～糸魚川～ほくほく線～越後湯沢～上越新幹線経由で運行し、時間短縮を図るべきである。	相互直通運転や優等列車の存続・運行区間については、利便性や利用需要を考慮しながら、今後経営会社にご意見も踏まえ具体的に検討し、JRなど関係者と協議の上決定します。	C
2. 車両計画 (1)必要となる車両数	必要車両数を現状の運行維持を前提に、3両編成で39両を提示し、3両1編成の切り離しは構造上困難としているが、1両又は2両走行の検討は必要であり、先入観を持たせる表現は修正すべきではないか。	現状のJR車両で運行本数を維持した場合を例示したものであり、列車の新造を含め1両又は2両による運行形態についても、今後経営会社にご意見も踏まえ具体的に検討します。 【記述箇所 P15、16「2. 車両計画」】	B
	現在の3両編成から2両編成に変えるべきではないか。 その場合は、新造するのではなく現在の車両を2両編成用に改造したり、他社から有償または無償で譲り受けるべきではないか。	車両編成、車両数や車両の調達方法については、今後経営会社にご意見も踏まえ最適な方法について具体的に検討します。 【記述箇所 P15、16「2. 車両計画」】	B

「並行在来線経営計画」(案) の該当する項目	意見の概要	新潟県並行在来線 開業準備協議会の対応	反映 状況
2. 車両計画 (2)列車の動力(電車の継続かディーゼル車の導入か)	<p>ディーゼル車を導入し、架線などの電路設備を撤去すると、相互直通運転や貨物列車の運行などに支障がある。</p> <p>一方、ディーゼル車を導入しても、電路設備を撤去しなければ、電力料金が生じ、経営会社の負担になる。</p> <p>そのため、電車を使用すべきではないか。 (2件)</p>	<p>ディーゼル車を導入する場合でも、貨物列車等の運行もあるため、架線などの電路設備を撤去するかどうかは直接的には別な事柄と考えます。</p> <p>先行の並行在来線では、架線等の撤去を行わず、ディーゼル車を導入しており、その電路設備の維持費については、JR貨物が負担しています。</p> <p>電車を継続すべきかディーゼル車を導入すべきかについては、今後経営会社にご意見も踏まえ具体的に検討します。</p>	C
	<p>北陸本線区間においては、デッドセクションを移設するよりもディーゼル車を導入の方が経費がかからない。</p> <p>しかし、頸城トンネルなど長大トンネルでのディーゼル車運行は問題があるため、安全性について確認する必要がある。</p>	<p>ディーゼル車の導入については、ご意見の長大トンネルなどにおける安全対策の確認も含め、今後経営会社が具体的に検討します。</p>	C
	<p>ディーゼル車を導入する場合でも、経営会社では電車も相当数運行するため、乗務員が電車・ディーゼル車双方の免許を取得しなければならないなどのデメリットも考慮すべきである。</p>	<p>電車を継続すべきか、ディーゼル車を導入すべきかについては、ご意見も踏まえ今後経営会社はそのデメリットも含め具体的に検討します。</p>	C
	<p>JR貨物から電化設備維持費用の全額を負担してもらうために、北陸本線の県内区間にはディーゼル車を導入すべきではないか。</p>	<p>電車を継続すべきか、ディーゼル車を導入すべきかについては、今後経営会社にご意見も踏まえ具体的に検討します。</p>	C
	<p>信越本線の直江津～新井間はJR車両の乗り入れで運行し、輸送量の少ない新井以南はディーゼル車で運行すべきではないか。</p> <p>なお、JR東日本の電車は長野総合車両センター(長野市)に入庫する際には信越本線から回送されていることから、新井以南の架線設備の経費は、JR東日本に負担してもらい、経営会社の負担を少なくすべきではないか。</p>	<p>相互直通運転では双方の車両キロを同じくして経費を相殺することが一般的であるため、直江津～新井間の列車全てをJR東日本の乗り入れで運行することは困難と考えられます。</p> <p>また、長野総合車両センターへの回送は他の経路に変更される可能性もあることから、仮にディーゼル車に切り替えたとしても電化設備の経費をJR東日本に負担してもらうことは困難と考えられます。</p>	D
	<p>電車であっても、(ほくほく線のように)ワンマン運転や1両又は2両運転は可能であり、ディーゼル車の固有メリットとはなり得ていないので、ディーゼル車のメリットから1両運行が可能である旨の記述は削除すべきではないか。</p>	<p>デッドセクションを通過可能な交直流車は、構造上1両編成とすることが困難です。</p> <p>そのため、デッドセクションの存在を前提とした場合、1両での運転が可能な車両はディーゼル車のみとなります。</p>	D

「並行在来線経営計画」(案) の該当する項目	意見の概要	新潟県並行在来線 開業準備協議会の対応	反映 状況
2. 車両計画 (2) 列車の動力(電車の継 続かディーゼル車の導入 か)	<p>(デッドセクションを糸魚川以西に移設した場合) 糸魚川までを安価な直流電車で運行させ、利用者が少ない糸魚川から富山県境間を運行する列車については、ディーゼル車による運行が最適である。</p> <p>その場合、JR大糸線でディーゼル車により運行しているJR西日本と共同運行を行い、車両調達や車両運用にかかるコストの低減に努めるべきではないか。</p>	<p>ディーゼル車による運行に踏み切る場合には、多額の移設費用が必要となるデッドセクションは移設せず、直江津から富山県境間をディーゼル車によって運行することが有力な選択肢の一つと考えますが、ディーゼル車にも燃油価格の問題、運転士の確保などのデメリットがあります。</p> <p>そのため、ディーゼル車を導入するかどうかは、今後経営会社のご意見も踏まえ具体的に検討します。</p>	C
	<p>(デッドセクションを糸魚川以西に移設した場合) 富山県側との相互乗り入れのため交直流電車が必要になったとしても、交直流電車は調達価格や維持管理コストが高くなるため、経営会社で保有すべきではない。仮に保有するとしても車両運用や相互乗り入れ条件を考慮に入れた上で極々限定的な調達にとどめるべきではないか。</p>	<p>交直流電車の調達は、運行区間やデッドセクションの移設・ディーゼル車両の導入などを含め、今後経営会社のご意見も踏まえ具体的に検討します。</p>	C
2. 車両計画 (3) 車両の調達	<p>イベント列車や、スキー利用客のための「シュプール号」や「高田お花見号」のような列車を運行するとよいのではないか。</p>	<p>「シュプール号」のような企画列車については、「鉄道とまちの共生ビジョン」(案)に基づき、今後経営会社のご意見も踏まえ具体的に検討します。</p>	C
	<p>初期投資を抑えるため、車両は新造せずにJRなど他社の中古車両を購入すべきではないか。(3件)</p>	<p>他社の中古車両は初期投資を抑えることができますが、並行在来線区間の走行に合わせ、耐寒耐雪のための改造やATS(列車自動停止装置)の違いによる改造のほか、維持経費がかさむなど、トータルとして必ずしもコストパフォーマンスに優れているとは限りません。</p> <p>そのため、車両の調達については、新造も含めた最も効率的な車両運用となるよう、今後経営会社のご意見も踏まえ具体的に検討します。</p>	C
	<p>注目を集めるため、SLやレトロ車両として利用できる古い車両を調達し運行してはどうか。(3件)</p>	<p>古い車両は、部品の調達や安全性の維持が難しく、コストが高くなることから、長期の活用のために経営会社が保有することは難しいものと考えます。</p>	D
	<p>車両を新造する場合、DMV(デュアル・モード・ビークル)の採用を検討してはどうか。</p>	<p>DMVは試行運転の段階であり、大型自動車2種と甲種内燃車の2種類の運転免許が必要なことなどから、現段階での並行在来線への導入は難しいものと考えます。</p>	D

「並行在来線経営計画」(案) の該当する項目		意見の概要	新潟県並行在来線 開業準備協議会の対応	反映 状況
3. 施設 (1) 拠点施設などの整備	指令業務は、将来ともJRへ委託すべきではないか。現状どおりJRが管理することが運行の安全と経営の両面で得策ではないか。	法律上、国の許可があれば、指令業務の受委託は可能ですが、事故や災害時の対応を考慮した場合、指令センターは自社で整備し、自社で指令することが望ましいと考えます。	D	
	直江津駅付近に運輸基地(車両検修施設、乗務員区など)を設けるべきではないか。	運輸基地の設置場所については、本社や設備基地との連携も考慮し、今後経営会社のご意見も踏まえ具体的に検討します。	C	
3. 施設 (2) その他の施設・設備の 取扱い	デッドセクションを糸魚川駅構内あるいは糸魚川駅以西に移設すべきではないか。(3件)	デッドセクションの取扱いについては、今後経営会社が慎重に検討します。 【記述箇所 P19「3. 施設(2)」】	B	
	デッドセクションを廃止し、北陸本線全線を直流にすればよいのではないか。	デッドセクションの廃止による北陸本線の全線直流化は、本県並行在来線区間だけでなく福井県敦賀駅までの非常に長い交流区間が対象となり、莫大な工事費が必要となるため、実現は難しいものと考えます。	D	
	コストの低い駅舎を開発し、新駅設置を容易にできるように検討してはどうか。	新駅の設置は、沿線市が整備費用を負担する請願方式に基づき、経営会社が駅舎の管理費など採算性も考慮し検討することとなります。 なお、新駅舎を整備する場合には、機能性と安全性を確保した上で、できるだけ安価な整備を沿線市と協議の上検討することとなります。	C	
	設備投資を抑えながら高齢者の使い勝手をよくするために、ホームの始末端をスロープにしたり、ホームの列車停止部分を嵩上げしたりすべきではないか。	高齢者に配慮した対応については、改修コストも勘案の上、今後経営会社のご意見も踏まえ具体的に検討します。	C	
4. 要員	総務及び営業部門の要員は行政からの出向やOBを避けるべき。どうしても出向が必要な場合であっても、いわゆる異動ローテーションではなく、自発的かつ長期(少なくとも5年以上)とする必要がある。	鉄道事業は、専門的知識・技術と豊富な経験を持つ職員が不可欠なことから、開業時は、JRからの協力のもとJR社員の出向が必要となりますが、段階的に自社採用社員への転換を図っていくこととしています。 具体的な要員体制や要員の確保については、今後経営会社のご意見も踏まえ具体的に検討します。	C	

「並行在来線経営計画」(案) の該当する項目		意見の概要	新潟県並行在来線 開業準備協議会の対応	反映 状況
4. 要員 (2)組織体制(想定)	「鉄道とまちの共生ビジョン」 (案)に掲げる利用促進策を推し 進めるためのプロジェクトチーム を経営会社内に当初から立ち上げ てはどうか。	具体的な要員体制や要員の確保 などについては、今後経営会社 がご意見も踏まえ具体的に検討 します。 また、利用促進策の推進も含め 各種プロジェクトについては、組 織体制にとらわれずに組織横断 的かつ機動的に対応していく必要 があると考えます。	C	
	マイレール意識を高め、住民参 加を名実ともに実現していくた め、外部企画委員会などを設け提 言をいただくべきではないか。	地元関係者を含め外部からの意 見・提言を取り入れる仕組みにつ いては、今後経営会社にご意見 も踏まえ具体的に検討します。	C	
4. 要員 (3)要員の確保及び育成	開業前、開業時にJR東日本、 西日本からの出向者で全ての社員 を確保すべきではない。JRから の出向という形ではなく、契約社 員として、鉄道業務を経営会社 の社員に教育していただき、後 は新しい人材で運営すべきである。	JR東日本及びJR西日本から の社員の確保については、今後 経営会社とJRが出向条件などを 協議して決定します。 また、開業後は、段階的に自社 採用社員への転換を図っていく こととしています。	C	
	赤字幅を少なくするため、経営 会社の要員については低い給与 で確保し、人件費を削減すべき である。	要員の確保については、鉄道輸 送の安全性を第一に、簡素で効 率的な体制を構築した上で、今 後経営会社にご意見も踏まえ 雇用条件などを具体的に検討 します。	C	
5. 投資・損益	約300億円～約600億円の公 共負担について、並行在来線 を利用しない住民もいること から、税金は投入すべきでは ない。	並行在来線は、通勤、通学、 通院など沿線住民の日常生活 を支える大切な公共交通機 関であることから、一定程度 公共で負担することが適当 と考えます。 なお、現在、県・沿線市では、 並行在来線の経営が成り立つ 仕組みの構築について、国に 強く要請しています。	D	
6. 資金 (1)資本金	出資予定者として、幅広く地 域住民から株主になってもら うことを明記すべきではない か。	出資予定者として、県及び沿 線市のほか、地域住民など、 できるだけ幅広く出資して いただくことを検討していく こととしています。 【記述箇所 P24「6. 資金 (1)」】	B	
	具体性のない計画やスキーム では、民間企業などは出資 できないのではないか。	国の公的支援スキームの見直 しによる経営会社への支援 とともに、今後経営会社 が具体的・効率的な計画 の検討を進め、民間企業 などからの出資の協力を 求めていくこととして います。	D	

「並行在来線経営計画」(案) の該当する項目	意見の概要	新潟県並行在来線 開業準備協議会の対応	反映 状況
6. 資金 (3) 毎年の赤字への対応	<p>鉄道運行以外の事業分野への算入も必要であるが、まずは鉄道グッズの販売など鉄道に関連する事業で収入を確保すべきではないか。</p> <p>また、沿線の工場に鉄道貨物輸送を利用してもらうべきではないか。</p>	<p>鉄道運行による収入確保に努めながら、鉄道運行以外の事業分野での収入増についても経営会社が積極的に検討することとしています。</p> <p>鉄道貨物輸送については、免許を有するJR貨物の事業となります。</p>	D
	<p>約300億円～約600億円と試算されている赤字を誰が負うのか明確にすべきであり、設立当初から借金ありきの会社とすることには反対である。</p>	<p>現在、県・沿線市が並行在来線の経営が成り立つ仕組みの構築について国に強く要請しています。</p> <p>収支については、国において検討されている公的支援スキームの見直しを踏まえ、今後経営会社が具体的な事業計画を作成し、その中で試算を行うこととなります。</p> <p>なお、国からの支援にも関わらず、赤字が発生する場合には、県と沿線市が中心となって支援策を検討します。</p> <p>【記述箇所 P27「6. 資金(3)」】</p>	B
	<p>記述内容に同感であり、新幹線貸付料の返還を国に求めていくべきである。</p>	<p>今後とも、国に対し新幹線貸付料の返還と新幹線建設費の負担割合に応じた還元を強く求めていきます。</p> <p>【記述箇所 P26「6. 資金(3)」】</p>	B
	<p>企画商品などJRとの提携は必須であることから、営業活動を早期に事業分野に組み込んでいくべきである。</p>	<p>営業分野についても、経営会社にとって他の事業分野同様、重要なものと考えます。</p> <p>そのため、今後、経営会社が策定する事業計画において具体的に方針を定めていくこととなります。</p>	C
VI 利用促進			
<p>1. 利用促進に向けた取組の方向性 (1) 鉄道を利活用したまちづくり</p>	<p>「自動車中心のまちから、鉄道やバスを利活用したまちづくりを目指します。」と記述しているが、圏域が広すぎるため、実現は無理ではないか。</p>	<p>上越地方においても自動車中心のまちから、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーなどそれぞれの交通機関相互の連携により、地域の実情に即した効率的・効果的な公共交通体系の確立を目指すことが適当と考えます。</p>	D
<p>1. 利用促進に向けた取組の方向性 (3) 魅力的なまちづくり</p>	<p>「観光など全国から上越地方に訪れていただけるまちづくりを目指します。」と記述しているが、並行在来線の必要性和関係ない表記ではないか。</p>	<p>全国から上越地方に訪れていただくために、並行在来線をまちづくりの装置として利活用し、魅力的なまちづくりに取り組むことが適当と考えます。</p>	D

「並行在来線経営計画」(案) の該当する項目		意見の概要	新潟県並行在来線 開業準備協議会の対応	反映 状況
1. 利用促進に向けた取組 の方向性 (4) 利用しやすい鉄道づく り	信越本線は1時間に1本くらい の運行で不便である。例えば、鉄 道を利用しやすくするため、1時 間に10本くらい運行することがで きないか。	運行本数については、地元関係 者の意見も聞きながら、利便性と 採算性の両面を考慮し、今後経営 会社のご意見も踏まえ具体的に検 討します。	C	
2. 利用促進計画推進に向 けた体制づくり	「鉄道とまちの共生ビジョン」 (案)のVIアクションプランに記 述しているように、ファンクラブ も重視すべきである。	ファンクラブやサポートクラブ などは、鉄道事業者と利用者の絆 を深める重要な団体と考えます。 経営計画(案)では、利用促進 を図る体制づくりの考え方を記述 しており、ファンクラブなどの具 体的な位置づけについては、「鉄 道とまちの共生ビジョン」(案) に記述しています。	D	

その他の意見(新潟県並行在来線開業準備協議会の対応に属さない意見)

項目	意見の概要	県・沿線市回答
並行在来線の経営分離について	<p>J R各社が並行在来線の運営を拒否した際、並行在来線支援金として、J R各社から税金を徴収し、経営会社に補助金を支給するよう、政府に要請することがよい。</p> <p>また、新幹線設備は資産価値が非常に高いことから、新幹線設備に対する税額を高額とする方法も併用するとよい。</p>	<p>J Rは、経営分離により解消される並行在来線の赤字相当分を新幹線貸付料の一部として、国(鉄道建設・運輸施設整備支援機構)に支払うこととなっています。</p> <p>まずは、この貸付料に含まれる並行在来線の赤字解消分を地方への返還や出資割合に応じた還元を求め、並行在来線の維持・運営に充てるべきと考えます。</p>
北陸新幹線の建設負担金について	<p>県は北陸新幹線の平成26年度開業に協力しているのか。建設負担金の件で協議しているが、建設同意の当初から全列車が停車するよう、要求してきたのか。</p>	<p>駅停車については、これまで意見を述べる場がなかったことから、新幹線建設の負担に見合う受益の確保のため、各県少なくとも一つの駅に停車する仕組みを構築することについて、沿線各県と連携協力していくことで合意し、国などへの要請活動を行っているところです。</p>
北陸新幹線上越(仮称)駅について	<p>長野新幹線の佐久平駅周辺の成功例のように集客が可能なのか。</p>	<p>北陸新幹線開業効果を最大限享受できるように、住民や市民団体、行政が連携して取り組んでいく必要があると考えます。</p>
脇野田駅の移設について	<p>信越本線の脇野田駅については、新幹線の新駅とつなげることが極めて重要である。</p>	<p>脇野田駅については、新幹線との乗り継ぎ円滑化や、駅周辺整備のため、上越(仮称)駅に接続できるように、新幹線開業に向け、現在、上越市が事業主体となりその移設事業に取り組んでいるところです。</p>
北陸新幹線上越(仮称)駅の設置と脇野田駅の移設について	<p>上越(仮称)駅は不要である。脇野田駅も移設すべきではない。</p>	<p>上越(仮称)駅は、県西部の拠点都市上越市を中心に、南の妙高市を含む広範囲の人々の利用が想定され、また、航路により佐渡島にもつながる交通の結節点でもあり、本県にとって重要な駅になるものと考えます。</p> <p>そのため、脇野田駅の移設は、新幹線との乗り継ぎ円滑化や、駅周辺整備に必要と考えます。</p>
北陸新幹線の停車本数について	<p>糸魚川駅に半分停車させること。</p>	<p>県・沿線市では、国に対し、北陸地方などへの本県の玄関口である糸魚川駅に、現在の利便性を確保した上で可能な限り多くの列車を停車できるよう要請しています。</p>
ほくほく線への経営支援について	<p>「ほくほく線も北陸新幹線開業に伴い経営に大きな影響を受けることから、並行在来線と同じスキームで経営支援されることが望ましい。」旨を経営計画(案)に明記すべきである。</p>	<p>経営計画(案)は、並行在来線の経営に関する基本的な考え方と方向性をとりまとめたものです。</p> <p>北陸新幹線開通に伴い懸念される北越急行の経営環境などの悪化については、国に対応策を講じるよう県・沿線市で要請しています。</p>

2 「鉄道とまちの共生ビジョン」(案)に対する意見

○意見提出者数 9人

○意見の件数 41件

○意見の反映状況

A 鉄道とまちの共生ビジョンに反映若しくは一部反映したもの	11件	} 意見反映件数 35件
B 既に記述済みのもの	9件	
C 今後経営会社や関係者が意見を踏まえて検討するもの	15件	
D その他記述を変更しなかったもの	6件	

「鉄道とまちの共生ビジョン」(案)の該当する項目	意見の概要	新潟県並行在来線開業準備協議会の対応	反映状況
II 鉄道とまちの共生ビジョンとは			
(3) 目的・目標	平成19年に比較して開業後の平成36年には輸送密度が20%減になると予測しておきながら、将来の利用見込者数を何も対策を講じない場合に対して、5%増を目指すとはどういう意味か。	並行在来線の利用見込者数(輸送密度)は、今後の沿線人口の減少に伴い、年々減少していくことが予測されています。そのため、予測される利用見込者数に対して、その5%増の目標値を設定し、様々な利用促進のアクションプランに取り組むこととしています。	D
V 並行在来線の課題			
(1) 鉄道を活用したまちづくりがされているか? (3) 魅力あるまちづくりがされているか?	ストロー効果により、上越地方の支店の廃止・営業所クラスへの縮小や、日帰り観光になる可能性があることから、対策が必要ではないか。	ストロー効果の対策も踏まえ、鉄道を活用したまちづくりや魅力的なまちづくりなど、多岐にわたるアクションプランに取り組むこととしています。 【記述箇所 P30以降「VI2 アクションプラン(行動計画)」】	B
(2) 鉄道を愛する人、支える人が十分であるか?	並行在来線に対する住民の意識が薄いのではないか。 利用者の増加について真剣に検討する必要があり、並行在来線がJRから経営分離されてからではなく、今から利用促進に取り組むべきではないか。 (2件)	ビジョン(案)では、効果的と考えられる多岐にわたるアクションプランを掲載し、その実施時期についても記載しています。 その中で、マイレール意識の醸成など、今から開業までに取り組む必要がある取組も整理しています。 【記述箇所 P30以降「VI2 アクションプラン(行動計画)」】	B
VI アクションプラン(行動計画)			
2 アクションプラン(行動計画)	並行在来線の存続には大いに賛成するが、アクションプランの取組は戦略性に乏しく、現状を改善する効果が期待できないのではないか。	ビジョン(案)の推進については、住民や鉄道事業者(経営会社)などが自らの役割を認識し、連携しながらアクションプランに取り組むこととしています。 なお、個々のアクションプランについては、各実施主体が地域の実情に即した効果的な取組を検討していくこととなります。	C

「鉄道とまちの共生ビジョン」 (案)の該当する項目	意見の概要	新潟県並行在来線 開業準備協議会の対応	反映 状況
2 アクションプラン（行動 計画） (1) 鉄道を活用したまち づくり	新幹線の上越（仮称）駅にバス ターミナルや駐車場を造り、利便 性を高めてはどうか。	ビジョン（案）は、並行在来線 の利用促進についてまとめたもの であり、新幹線駅の利便性を検討 したものではありません。 なお、現在上越市において、上 越駅（仮称）周辺の駐車場整備な ど新幹線新駅周辺整備事業が進め られています。	D
(1) 鉄道を活用したまち づくり	並行在来線に高田公園、直江津 港、大学、病院へ接続する新路線 を設置してはどうか。 また、新路線にはハイブリッド LRV（ライト・レール・ビーク ル、軽量軌道車両）を導入しては どうか。	新路線の設置には、膨大な費用 の発生が見込まれることから、難 しいものと考えます。 なお、主要箇所への接続につい ては、フィーダー輸送となる路線 バス、コミュニティバス、タク シーなどの交通手段を充実するこ とが必要と考えます。	D
2 アクションプラン（行動 計画） (1) 鉄道を活用したまち づくり ① 新駅の設置 ア) 新駅の設置の検討	新駅を設置する場合は無人駅で よいのではないかと記載されてい るが、これは経済原則に任 せた方が長続きするのではない か。	新駅の設置は、沿線市が整備費 用を負担する請願方式に基づき、 鉄道事業者（経営会社）が駅舎の 管理など採算性も考慮し検討する こととなります。 なお、新駅舎を整備する場 合は、機能性と安全性を確保した上 でできるだけ安価な整備を沿線市 と協議の上検討することとなります。	C
2 アクションプラン（行動 計画） (1) 鉄道を活用したまち づくり ② 駅及び駅周辺の整備 ウ) 駅周辺への商業施設 の誘致	商業施設の誘致に努めると記載 しているが、これは経済原則に任 せた方が長続きするのではない か。	商業施設の進出は、企業が経済 原則に基づき判断することとなり ますが、企業が進出しやすいよ う、情報提供や誘致活動にも取り 組む必要があると考えます。	D
2 アクションプラン（行動 計画） (1) 鉄道を活用したまち づくり ② 駅及び駅周辺の整備 ウ) 駅周辺への商業施設 の誘致	商業施設の誘致について、例え ば、上越 I C 付近の大型ショッ ピングセンターを上越（仮称）駅 周辺に移転すると、駅周辺は発展 するが、上越 I C 付近は衰退する 可能性が大きいことから、移転で はなく新規参入が望ましいのでは ないか。	特定の商業集積地などからの誘 致や既存の商業施設の移転を検 討しているものではありません。	D
2 アクションプラン（行動 計画） (1) 鉄道を活用したまち づくり ③ 他の交通機関との連携 ア) フィーダー輸送とな る交通手段の充実	並行在来線と路線バスやタク シーなどとのスムーズな接続が重 要ではないか。 特に、コミュニティバスが鍵に なるのではないかと記載されてい るが、これは経済原則に任 せた方が長続きするのではない か。	並行在来線と他の交通機関との 連携は重要と考えます。 アクションプランでは、コミュ ニティバスも含めたフィーダー輸 送となる交通手段の充実に優先 的に努めることとしています。 【記述箇所 P32「VI2(1)③ア） フィーダー輸送となる交通手段の 充実」】	B

「鉄道とまちの共生ビジョン」 (案)の該当する項目	意見の概要	新潟県並行在来線 開業準備協議会の対応	反映 状況
2 アクションプラン（行動計画） (1) 鉄道を利活用したまちづくり (3) 他の交通機関との連携 イ) バスとの連携強化	並行在来線と並行して運行するバスなどは廃止し、各駅を中心に運行するバスに変更することで、鉄道とバスの双方を活用した、活気あるまちづくりができるのではないか。	並行在来線とバスが比較的長い距離を同じ時間帯で走行している場合など、交通ネットワークとして非効率な場合は、バス事業者と連携して調整に努めることとしています。 【記述箇所 P32「VI2(1)③イ) バスとの連携強化」】	B
2 アクションプラン（行動計画） (2) 鉄道を愛し支える人づくり ① マイレール・マイステーション意識の醸成 ウ) 並行在来線の愛称、シンボルマーク、イメージキャラクターの募集、啓発	並行在来線の路線に、謙信線、妙高山麓線など地域性がわかる名称や愛称をつけてはどうか。 また、並行在来線の名称や駅名は、上越新幹線と紛らわしい「上越」は使わない方がよいのではないかと。脇野田駅は、新幹線駅と同じ駅名にした方がよいのではないかと。 (2件)	【記述箇所 P35「VI2(2)①ウ) 並行在来線の愛称、シンボルマーク、イメージキャラクターの募集、啓発」】の「愛称」を「名称・愛称」に変更するとともに、「並行在来線の会社名・路線名・駅名の名称・愛称の検討」を追記します。	A
2 アクションプラン（行動計画） (2) 鉄道を愛し支える人づくり (3) 自動車から鉄道への利用転換の促進 ア) 通勤での鉄道利用の促進	県職員や市職員の通勤手段は、並行在来線や路線バスなどの公共交通機関を優先すべきではないかと。 また、職員からダイヤ設定や駐車場の有無など、利用サービスに関する意見を収集し改善していけば、並行在来線の利便性が高まるのではないかと。	通勤手段を自動車から公共交通機関へ転換することについては、県や沿線市が率先して取り組むとともに、企業や団体に積極的に働きかけることとしています。 また、地元関係者も含め利用サービス向上の意見を取り入れる仕組みについては、今後鉄道事業者（経営会社）等のご意見も踏まえ、具体的に検討します。 【記述箇所 P36「VI2(2)③ア) 通勤での鉄道利用の促進」】	B
2 アクションプラン（行動計画） (3) 魅力的なまちづくり ② 観光イベントの充実、新規開催 イ) 県境を越えた観光の連携	並行在来線沿線の観光振興には、長野県の飯綱、黒姫、野尻湖、戸隠などの観光地との連携が重要ではないかと。	長野県や富山県などと県境を越えた観光の連携に努めることとしています。 【記述箇所 P40「VI2(3)②イ) 県境を越えた観光の連携」】	B
2 アクションプラン（行動計画） (3) 魅力的なまちづくり ④ まちの情報の発信 ア) 情報の発信	フィルムコミッションとの連携強化を図ってはどうか。	鉄道施設を映画などの撮影場所として提供し、話題性を持たせることで並行在来線の利用促進が見込まれることから、【記述箇所 P41「VI2(3)④ア) 情報の発信」】に、フィルムコミッションと連携を図ることを追記します。	A
2 アクションプラン（行動計画） (3) 魅力的なまちづくり ④ まちの情報の発信 エ) 駅名や車両への命名	駅名にネーミングライツとして企業名などを採用する場合、駅はランドマークであり、駅名もその地域の顔となっていることから、地域住民の了解を得る必要があるのではないかと。	並行在来線の駅名や、車両名への命名権（ネーミングライツ）を導入する場合は、その方法（導入基準や周知方法など）を含め、今後鉄道事業者（経営会社）のご意見も踏まえ具体的に検討します。	C

「鉄道とまちの共生ビジョン」 (案)の該当する項目	意見の概要	新潟県並行在来線 開業準備協議会の対応	反映 状況
2 アクションプラン（行動計画） (4) 利用しやすい鉄道づくり	合理的理由で自動車より鉄道が選ばれる施策が必要ではないか。自家用車を持っている世代が、車を使わず鉄道を使うようにするには何が必要かを考えるべきではないか。	自動車を中心としたまちづくりから鉄道やバスなどを利用したコンパクトなまちづくりに方向転換することが必要と考えます。そのため、鉄道を利活用したまちづくりのための具体的なアクションプランの実現に努めていくこととしています。	D
2 アクションプラン（行動計画） (4) 利用しやすい鉄道づくり ① 利便性の高い輸送サービスの提供 ア) 利用者の目的にあった使いやすいダイヤの設定	列車の発車時刻を13時10分、13時30分、14時10分、14時30分など、なるべく覚えやすい時間に揃えてはどうか。	運行ダイヤについては、地元関係者の意見も聞きながら、利便性と採算性の両面を考慮し、今後鉄道事業者（経営会社）がご意見も踏まえ具体的に検討します。	C
	直江津～新井間は、15～20分間隔の待たずに乗れるダイヤ設定が必要ではないか（ただし車両は1両でよい）。また、その他の区間でもおおむね30分～60分の等間隔運転が必要ではないか。（2件）	運行ダイヤについては、地元関係者の意見も聞きながら、利便性と採算性の両面を考慮し、今後鉄道事業者（経営会社）がご意見も踏まえ具体的に検討します。	C
	運行ダイヤには新幹線接続用、通勤通学用、通院用、観光地周遊用、飲酒後帰宅用など目的を持ったダイヤを組み入れてはどうか。	運行ダイヤについては、地元関係者の意見も聞きながら、利便性と採算性の両面を考慮し、今後鉄道事業者（経営会社）がご意見も踏まえ具体的に検討します。	C
2 アクションプラン（行動計画） (4) 利用しやすい鉄道づくり ① 利便性の高い輸送サービスの提供 イ) 優等列車や快速列車の維持・存続への取組	通勤快速列車等を運行してはどうか。	快速列車の運行については、地元関係者の意見も聞きながら、利便性と採算性の両面を考慮し、今後鉄道事業者（経営会社）がご意見も踏まえ具体的に検討します。	C
2 アクションプラン（行動計画） (4) 利用しやすい鉄道づくり ① 利便性の高い輸送サービスの提供 エ) 他社の列車等との接続性の向上	北越急行との直通運転が必要ではないか。	相互直通運転については、利便性や利用需要を考慮しながら、今後鉄道事業者（経営会社）がご意見も踏まえ具体的に検討し、北越急行など関係者と協議の上決定します。	C
	新幹線との乗り継ぎがうまくいかなければ、並行在来線の利用は敬遠されるのではないか。	新幹線との接続性については、極力円滑な乗り継ぎができるよう、今後鉄道事業者（経営会社）がご意見も踏まえ具体的に検討します。	C

「鉄道とまちの共生ビジョン」 (案)の該当する項目	意見の概要	新潟県並行在来線 開業準備協議会の対応	反映 状況
2 アクションプラン(行動計画) (4) 利用しやすい鉄道づくり ① 利便性の高い輸送サービスの提供 エ) 他社の列車等との接続性の向上	並行在来線と他社路線との接続性の向上は、優先順位を高くすべきではないか。	【記述箇所 P43「VI2(4)①エ) 他社の列車等との接続性の向上」】の優先順位を○から◎(効果が見込まれ優先順位が高い)に変更します。 なお、相互直通運転や接続性の向上については、今後、利便性や利用需要を考慮しながら鉄道事業者(経営会社)が検討し、JR等関係者と協議の上決定します。	A
2 アクションプラン(行動計画) (4) 利用しやすい鉄道づくり ① 利便性の高い輸送サービスの提供 キ) ICカードの導入	公共施設、他社鉄道、バスにも利用できるICカードを導入してはどうか。 また、ICカードを携帯電話やSuicaにも対応させ、ポイント制度も導入し、運賃割引や商店街での割引制度に活用してはどうか。(2件)	ICカードの導入については、相当の費用が見込まれることから、利便性と採算性の両面を考慮し、今後鉄道事業者(経営会社)や関係者がご意見も踏まえ具体的に検討します。	C
2 アクションプラン(行動計画) (4) 利用しやすい鉄道づくり ② 快適な輸送サービスの提供 ア) 駅舎等のバリアフリー化やユニバーサルデザイン化	新駅を設置する場合、ユニバーサルデザインに配慮してはどうか。	新駅の設置は、沿線市が整備費用を負担する請願方式に基づき、鉄道事業者(経営会社)が駅舎の管理費など採算性も考慮し検討することとなります。 なお、新駅舎を整備する場合は、機能性と安全性を確保した上で、できるだけ安価な整備を沿線市と協議の上検討することとなります。	C
2 アクションプラン(行動計画) (4) 利用しやすい鉄道づくり ② 快適な輸送サービスの提供 ウ) アテンダントの導入	アテンダントを導入する場合、地域の中高年を活用してはどうか。	アテンダントを導入する場合は、役割などを勘案の上、具体的な体制や人員の確保など、今後鉄道事業者(経営会社)がご意見も踏まえ具体的に検討します。	C
2 アクションプラン(行動計画) (4) 利用しやすい鉄道づくり ③ 魅力ある輸送サービスの提供 ア) イベント列車の運行	イベント列車として、「米どころ新潟の酒を楽しめる企画列車」「海の家機能を兼ね備えた臨時列車」などを導入してはどうか。	【記述箇所 P45「VI2(4)③ア) イベント列車の運行」】に、例示として追記します。	A
2 アクションプラン(行動計画) (4) 利用しやすい鉄道づくり ③ 魅力ある輸送サービスの提供 ア) イベント列車の運行	二本木駅にあるスイッチバック施設を利用したスイッチバック体験列車(前後に展望車両を連結)を運行してはどうか。 また、旧関山駅跡地に残存しているスイッチバック線路を復活し、2駅連続の体験列車を定期的に運行してはどうか。	【記述箇所 P45「VI2(4)③ア) イベント列車の運行」】に、例示として追記します。 なお、旧関山駅の路線は、既に信号システム等が撤去されており、その復元には相当の費用が見込まれることから、難しいものと考えます。	A

「鉄道とまちの共生ビジョン」 (案)の該当する項目	意見の概要	新潟県並行在来線 開業準備協議会の対応	反映 状況
2 アクションプラン (行動 計画) (4) 利用しやすい鉄道づくり ③ 魅力ある輸送サービスの提供 イ) 駅舎や車両デザインの工夫	目玉・核となるシンボル車両を導入してはどうか。	【記述箇所 P45「VI 2 (4)③イ) 駅舎や車両デザインの工夫」】に、目玉となるシンボル車両の導入の検討を追記します。	A
	列車の色を旧国鉄色にして、ノスタルジックを売り物にしてはどうか。	【記述箇所 P45「VI 2 (4)③イ) 駅舎や車両デザインの工夫」】に、旧国鉄色のデザインの検討を追記します。	A
	直江津駅であれば港、高田駅であれば桜など、地域の特徴を表す駅のマークを検討してはどうか。	【記述箇所 P45「VI 2 (4)③イ) 駅舎や車両デザインの工夫」】に、地域の特徴を表す駅のマークの検討を追記します。	A
2 アクションプラン (行動 計画) (4) 利用しやすい鉄道づくり ④ 魅力と賑わいのある駅づくり ウ) 公共施設や商業施設の併設	魅力と賑わいのある駅づくりでは、鉄道を利用しない人でも立ち寄るような、駅でのワンストップサービスの提供が重要ではないか。	【記述箇所 P46「VI 2 (4)④ウ) 公共施設や商業施設の併設」】に、駅でのワンストップサービスの提供の検討を追記します。	A
2 アクションプラン (行動 計画) (4) 利用しやすい鉄道づくり ⑤ リーズナブルな価格での輸送サービスの提供 ア) 乗車券の工夫	JRの青春18きっぷなどを使えるようにしてはどうか。	利用者にとって魅力的な企画切符の販売については、今後鉄道事業者(経営会社)がご意見も踏まえ具体的に検討します。	C
2 アクションプラン (行動 計画) (4) 利用しやすい鉄道づくり ⑥ 利用促進策・販売促進策の実施 イ) 鉄道を利用するイベントの開催	1日目を信越本線沿線、2日目を北陸本線沿線で実施するマラソン大会など、スポーツ関連のイベントを開催してはどうか。	【記述箇所 P47「VI 2 (4)⑥イ) 鉄道を利用するイベントの開催」】の例示を鉄道&ウォークラリーから鉄道&スポーツ(ウォークラリーやマラソンなど)に変更します。	A