

鉄道とまちの共生ビジョン概要

～地域活性化・交流委員会における検討結果～



ビジョンの概要

本ビジョンは、並行在来線（北陸本線：直江津～富山県境、信越本線：直江津～長野県境）が地域の足として維持・存続していくために、鉄道の利用促進と鉄道を活用したまちづくりや地域の活性化を目指し、関係者が実施すべき様々な取組を体系的に整理したものです。

具体的には、二つのシナリオ（望まない未来と期待する未来）も明示するとともに、分野別のアクションプランなどを提示しております。



並行在来線の必要性

【日常生活を支える交通手段】

並行在来線は、バスなどの公共交通機関とともに、沿線住民にとって、通勤・通学、通院や買い物など、日常生活に欠かせない交通手段となっています。特に、自動車を運転できない高齢者や高校生など、いわゆる交通弱者にとっては、欠かすことのできない大切な交通手段です。

【全国的な物流ネットワークを形成】

北陸本線が日本海を縦貫する貨物鉄道の幹線を担うなど、**並行在来線**は、全国の物流ネットワークの一翼を担っています。

【広域的な交流ネットワークを形成】

並行在来線は、上越地方と中越・下越地方、隣接の長野県や富山県を結びとともに北陸新幹線と連携した交流ネットワークの形成に重要な役割を担っています。

【コンパクトなまちに必須の機能】

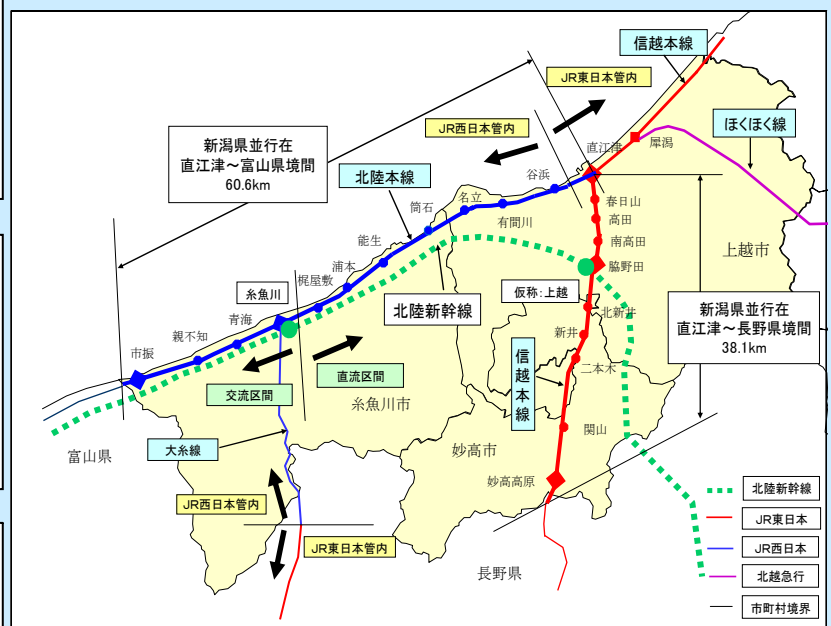
自動車中心の郊外拡散型社会から資源の浪費を少なくし、高齢者や高校生などの交通弱者が住みやすいまちにするため、今後は**並行在来線**を活用したコンパクトなまちづくりが必要になります。

【中心市街地の活性化（まちづくり）の装置】

並行在来線は、人口の減少や中心市街地の衰退が進んでいる中で、まちづくりや地域活性化の推進などに大切な装置（財産）です。

【環境にやさしい公共交通機関】

並行在来線（鉄道）は、自動車やバスなどと比較して二酸化炭素（CO₂）の排出量が少ない上、大量輸送が可能なことから、環境にやさしい交通機関として、地球温暖化の抑制や環境問題に大きく貢献しています。今後は、トラック中心の貨物輸送から鉄道への転換（モーダルシフト）が重要となってきます。

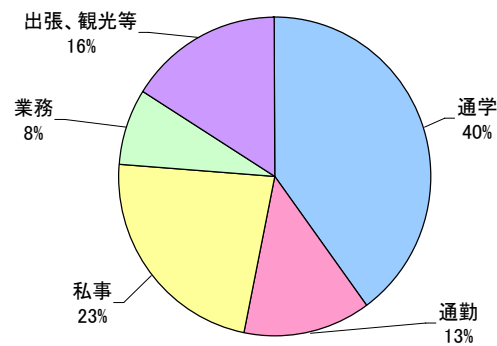




並行在来線の現状と将来

【現状の利用目的】

1日当たりの利用目的では、利用者数の半数が通勤・通学に利用しています。(平成19年度)



【現状の利用者数】

並行在来線区間の1日当たりの輸送密度(平成19年度)

北陸本線(直江津~市振間)	1,470人/日
信越本線(直江津~妙高高原間)	3,250人/日
北陸本線と信越本線を合わせた全線	2,160人/日

【参考】隣接県の並行在来線区間の輸送密度(平成17年度)

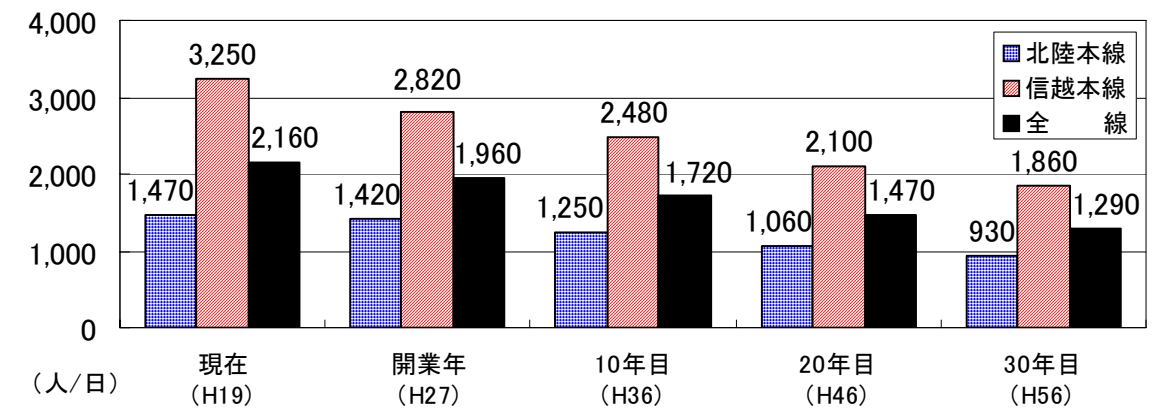
長野県(長野以北)	5,300人/日
富山県	8,700人/日

⇒新潟県の区間は他県と比較しても輸送密度が低く、収益性の低い区間であることがわかります。

※輸送密度とは全区間の1日あたりの平均乗車人数のこと。上記の数値には並行在来線区間を特急で通過する利用者は含んでいません。

【将来の利用者数】

何も対策を講じない場合、人口減少等により、将来の輸送密度は、開業後10年目の平成36年度には平成19年度対比で20%減になると予想されます。



「利用促進」の取組が重要!!



並行在来線の課題

【鉄道を活用したまちづくりがされているか?】

少子高齢化社会や地球温暖化などの問題を抱える中で、自動車を中心としたまちづくりから鉄道やバスなどの公共交通機関を活用したコンパクトなまちづくりを進める必要があります。

【鉄道を愛する人、支える人が十分であるか?】

並行在来線が将来にわたり維持・存続していくためには、何よりも沿線住民の支えが大切であることから、今まで以上に、マイレール意識を持って、サポート活動に取り組む必要があります。

【魅力あるまちづくりがされているか?】

全国的にも有数の歴史観光資源を有している沿線地域では、北陸新幹線の開業効果を見込んで、県内や隣接県だけでなく全国から訪れていただけるような魅力的なまちづくりを進める必要があります。

【利用しやすい鉄道になっているか?】

利用者を増やしていくには、老若男女を問わず、利便性が高く、快適で、魅力的な、利用しやすい(利用したくなる)鉄道にする必要があります。



アクションプラン(行動計画)

【鉄道を活用したまちづくり】

鉄道とまちが一体となった、自動車がなくても生活できるまちづくりを目指します。

まちづくり



- 利用増が見込まれる場所に新駅の設置を検討
- 駅周辺への公共施設の整備や商業施設の誘致
- パークアンドライド用の駐車場や駐輪場の整備
- フィーダー輸送となる交通手段(バスやタクシー)の充実
- バスとの連携による効率的で利便性の高い交通体系の確立 など

【鉄道を愛し支える人づくり】

マイレール意識の醸成やサポーターの育成など、地域住民が一体となって、並行在来線を愛し支える人づくりを目指します。

ひとづくり



- 鉄道に関心を持ってもらうイベントの開催
- 並行在来線の愛称やイメージキャラクターの設定
- ファンクラブやサポートクラブの設置
- 通勤などで自動車から鉄道への利用転換の促進
- 並行在来線への出資や寄付の募集 など

【魅力的なまちづくり】

観光資源をさらに磨き上げ、発信し、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。

観光振興



- 自然資源を活かした名所づくりの推進
- 観光イベントの充実や新規開催
- イベント時や観光施設への観光ガイドの配置
- 沿線市の観光振興への連携や県境を越えた連携
- 全国への情報の発信 など

【利用しやすい鉄道づくり】

サービスの向上や魅力あるイベントの実施など、利用しやすい(利用したくなる)鉄道を目指します。

サービス向上



- 利用者の目的にあった使いやすいダイヤの設定
- 優等列車や快速列車の維持・存続への取組
- 駅舎の空きスペースの有効活用
- イベント列車の運行や駅周辺でのイベントの開催
- アテンダント(接客乗務員)の導入 など



目標値

何も対策を講じない場合の将来の利用見込者数 → **5%**増加を目指します。



ビジョンの推進体制

【主な関係者の役割】

住民	積極的に並行在来線を利用するとともに、「マイレール意識」を持ちながら、様々な利用促進の取組に参画する
NPO	イベントの開催や話題づくりなど、並行在来線を利活用したまちづくりや地域活性化に取り組む（協議会、組合、住民団体を含みます）
企業・団体	地域貢献・環境問題に取り組む企業・団体として、通勤での鉄道利用の促進や各種利用促進のイベントに協力する
鉄道事業者	利用者の利便性の確保・改善などの利用しやすい鉄道づくりや、各種イベント列車の運行など魅力的な輸送サービスの提供に努める
行政	鉄道事業者への出資や財政的な支援、鉄道を利活用したまちづくり、観光振興、マイレール意識の醸成や並行在来線のサポート団体の創設に取り組む

【推進体制】

開業前の早い段階から行政を中心とした「鉄道とまちの共生」に取り組む団体が中心となって、住民を中心とした「鉄道とまちの共生」に取り組む団体の活動を活性化し、両者が連携して、マイレール意識の醸成や利用促進に取り組むことが必要です。

また、開業が近づいた際には、住民を中心とした団体が核となって、鉄道事業者を合わせた3者の連携により、さらなる活動に取り組むことが必要です。

