

新幹線の運行とあいの風とやま鉄道の利用見込みについて

平成 25 年 11 月 22 日
あいの風とやま鉄道 (株)

1 金沢方面の利用状況 (H24 旅客流動調査)

現在の北陸本線における富山方面～金沢駅間の普通列車の利用率は、県内乗降駅や券種によって異なり、一般的に移動距離が短いほど普通列車の利用率が高くなっている。

また、券種別では、通学定期利用者は、普通列車の利用率が高くなっている。

富山方面～金沢駅間の車種別の利用者数

駅間	距離数	利用者数(人/日)								普通列車利用率			
		特急列車				普通列車				定期			定期外
		定期			定期外	定期			定期外	定期			
		通勤	通学	計		通勤	通学	計		通勤	通学	計	
高岡～金沢	41km	214	9	223	196	746	287	1,033	291	78%	97%	82%	60%
富山～金沢	59km	564	19	583	557	757	275	1,032	182	57%	94%	64%	25%
魚津～金沢	85km	35	3	38	16	12	0	12	12	26%	0%	24%	43%
黒部～金沢	91km	10	0	10	13	2	4	6	11	17%	100%	38%	46%

2 新幹線開業による影響

① 経営計画概要では、新幹線の運行による特急と普通列車の利用者への影響については、以下のとおり想定。

- ・ 特急列車の利用者 → 速達性を重視し、基本的に新幹線利用と想定
- ・ 普通列車の利用者※ → 定期利用者の一部は、新幹線を利用されるものと想定
定期外利用者は、引き続き普通列車を利用されると想定

※ 普通列車の定期利用者は、現在も特急列車との所要時間差があっても普通列車を利用されているが、他路線の事例では、新幹線開業後は新幹線と在来線との所要時間差が大きくなるほど、新幹線利用に一部転移する傾向が見られる。
なお、定期外の利用者の減少は、ほとんど見られない。

② シャトルタイプ新幹線「つるぎ」の運行による普通列車の利用者への影響については、所要時間差のほか、新幹線の料金やダイヤとも密接に関係するほか、弊社では、新幹線開業により来県者の増加が期待できることなども踏まえ、効果的な利用促進策の推進等により、並行在来線の利用者が増加するよう取り組むこととしており、引き続き県ともこうした観点も踏まえつつ影響額を精査していく。