

あいの風とやま鉄道における快速列車の運行について

平成 25 年 11 月 22 日
あいの風とやま鉄道 (株)

1 快速運行の考え方

- 快速列車については、通勤・通学時間帯における泊～金沢間の特急列車「おはようエクスプレス」の代替として運行するほか、夕方の利用の多い時間帯に金沢発泊行き快速列車を運行する方向で関係者と調整を進めることとしているほか、その他の快速列車は、新幹線や在来特急の運行見通し、利用実態、運行経費等を勘案し、引き続き検討を進めることとしていたところ。
- 今回、JR西日本においては、特急については金沢止まりとなるが、関西・中京方面との利便性が低下しないよう、富山～金沢間を往復するシャトルタイプの新幹線を片道 1 時間に 1 本程度運行する方針。
- これにより、新幹線停車駅（富山駅、新高岡駅）の利用者は、関西・中京方面のほか金沢駅との移動においても時間短縮効果により利便性の向上が期待されるが、新幹線停車駅以外の特急利用者は、新幹線駅や金沢駅まで普通列車で移動し、乗り換えが必要となる。特に、現在、魚津駅では特急サンダーバードが 1 往復運行※しているが、開業後は普通列車の利用となる。

※魚津駅発着の特急サンダーバード

魚津発 7 時 8 分 → 大阪着 10 時 39 分
大阪発 17 時 42 分 → 魚津着 21 時 17 分

- このため、あいの風とやま鉄道では、県とともに、今後、利用者のニーズを踏まえ、新幹線ダイヤや車両運用等も考慮しつつ、
 - ① 現行の魚津駅発着の特急サンダーバードの利用者の利便性
 - ② 県内の新幹線停車駅以外の特急利用者で夕方の通勤時間帯の利用者の利便性の維持・確保などの観点から、泊駅～金沢駅間で、平日、快速列車を 2 往復増便（先に決定した 1 往復と合わせ、平日、1 日 3 往復運行）する方向で調整する場合には、JR西日本は必要な協力を行うとしていることを踏まえ検討を進めており、今後、関係者と調整を進める。

2 運行経費の確保

- 快速増便にあたっては、要員面で JR西日本の協力を得るほか、運行経費等については、具体的な運行ダイヤや関係者との調整等を踏まえつつ、県とともに、引き続き精査し、対応策を検討する。

(快速運行に伴う収支への影響)

快速列車の増便は、人件費や動力費など運行コストが増加するほか、旅客列車の走行距離が増えることで、貨物線路使用料が減少することから、利用者の増加が見込まれなければ、あいの風とやま鉄道の経営収支に影響。