

経営分離後の 並行在来線のあり方について

平成19年6月2日
富山県総合交通政策課
吉田 秀之

目次

- 1 公共交通を取り巻く環境
- 2 公共交通の利用の現状
- 3 並行在来線とは
- 4 富山県並行在来線対策協議会
- 5 開業に向けた準備・取り組み
- 6 利用してもらうには・・・

1 公共交通を取り巻く環境

社会的背景

・車社会の進展 ・都市の拡大 ・少子高齢化の進行

交通への影響

・公共交通の衰退 ・自動車交通への過度の依存

諸問題の発生

・交通事故の増加 ・環境問題 ・中心市街地の衰退

2 公共交通の利用の現状

(1)乗車人員の推移

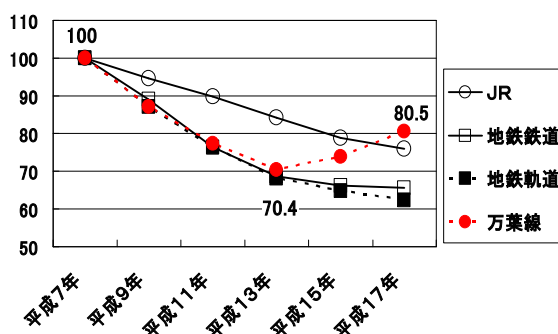
・鉄軌道 平⑦4,479万人→平⑰3,226万人(72%)

(内訳)

・JR 2,764万人→2,099万人(76%)
 ・地鉄鉄道 989万人→648万人(65%)
 ・地鉄軌道 586万人→366万人(62%)
 ・万葉線 140万人→113万人(81%)

・バス 平⑦2,077万人→平⑰1,060万人(51%)

乗車人員の推移(平成7年度=100)

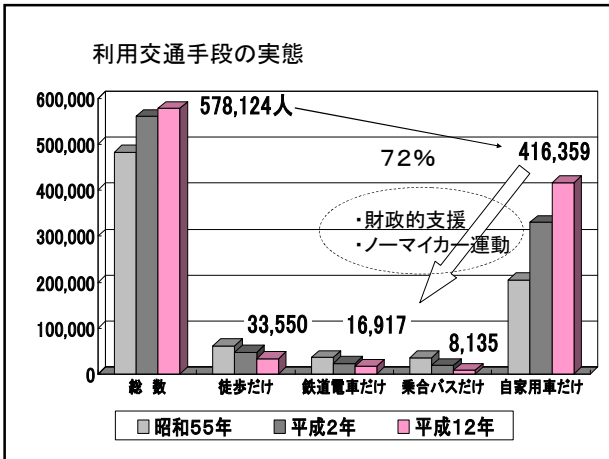


(2)利用交通手段の実態

○利用交通手段別 通勤・通学者数の推移(15歳以上)

	平12	平2	昭55
・総数	578,124人	(100)	100
・徒歩だけ	33,550人	(6)	9
・鉄道電車だけ	16,917人	(3)	4
・乗合バスだけ	8,135人	(1)	3
・自家用車だけ	416,359人	(72)	59

(各年度の構成比)



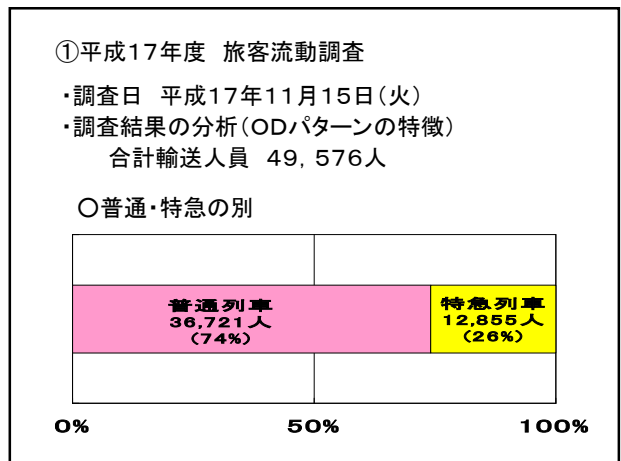
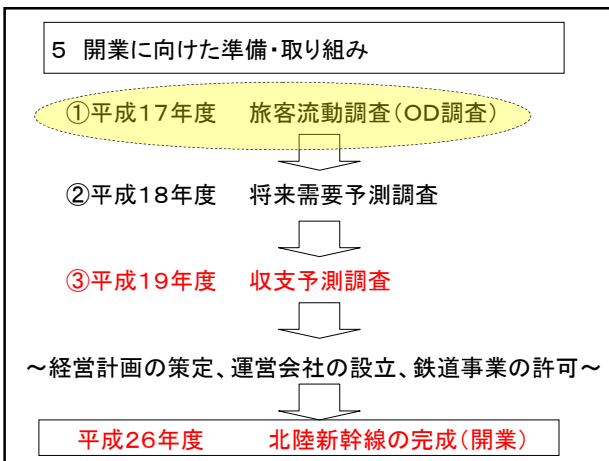
試算 マイカー通勤・通学者の約1/4の人が、毎月2回(1ヶ月の勤務・通学日数を21日)、ノーマイカー運動を実践すると……

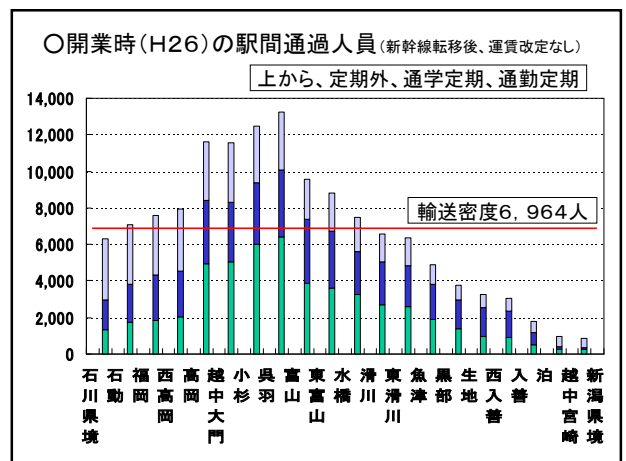
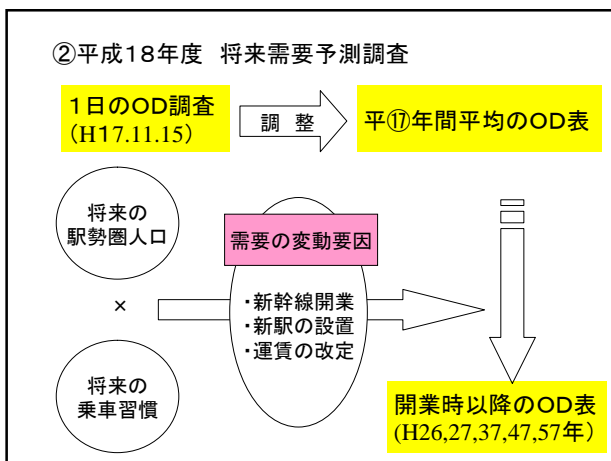
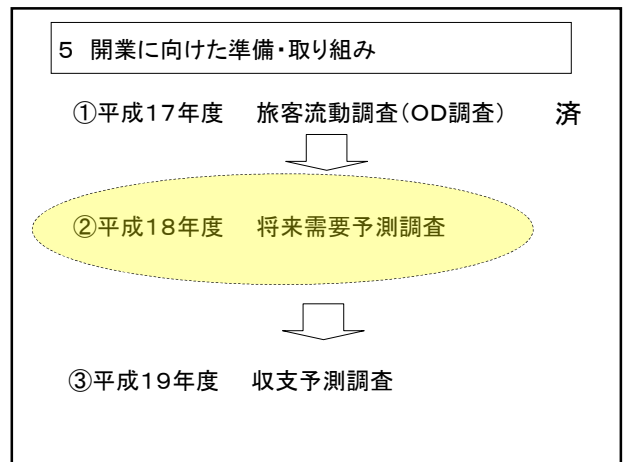
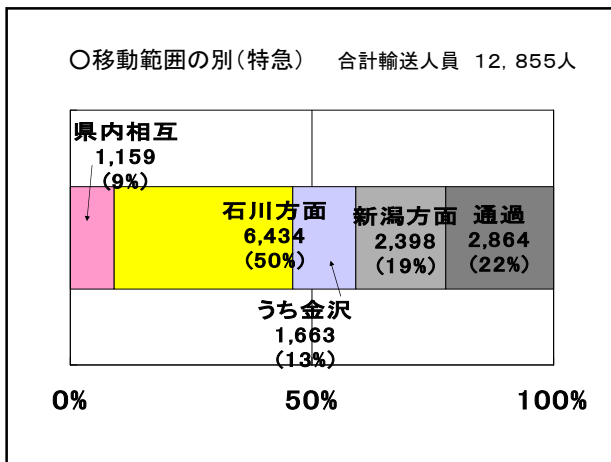
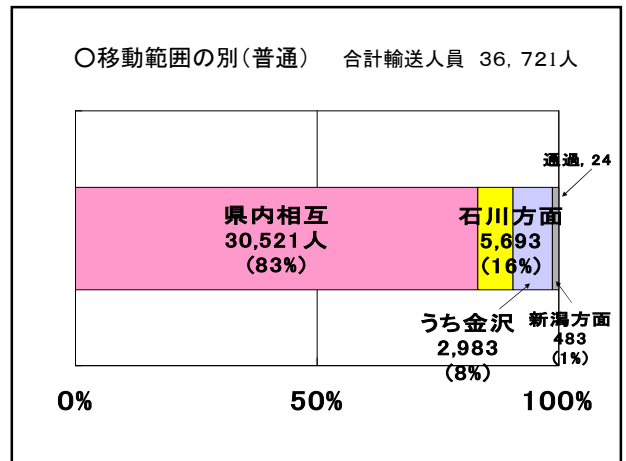
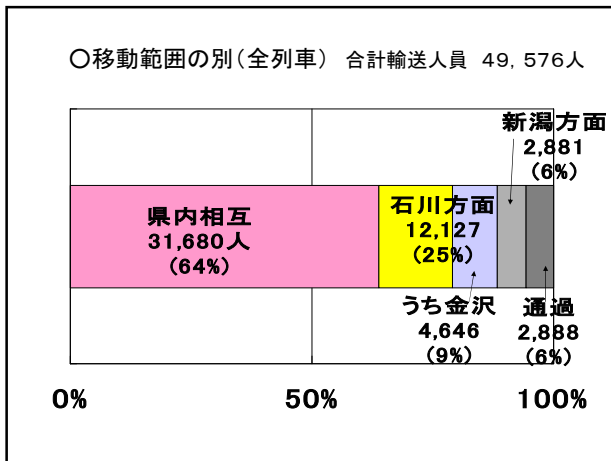
公共交通への効果
 $(416,359 \times 1/4) \times 2 \text{日} / 21 \text{日} = 9,913 \text{人}$
 ⇒約1万人の通勤・通学者に相当

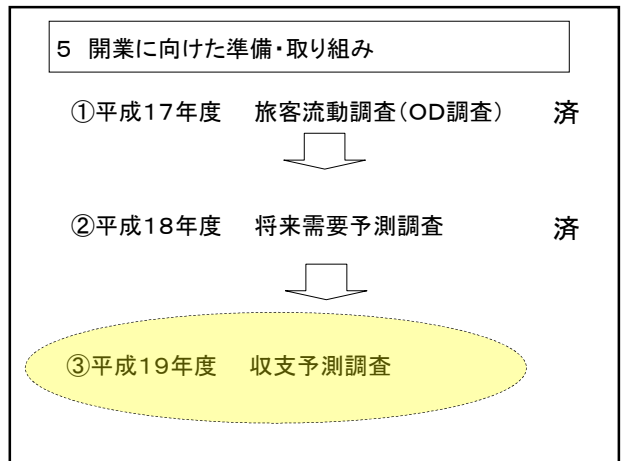
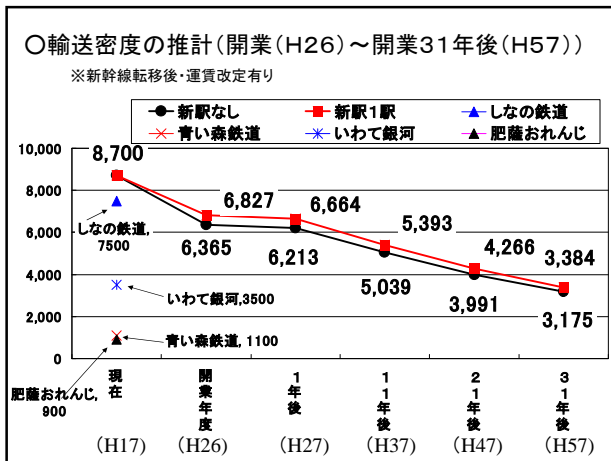
地球環境への効果
 燃費と二酸化炭素排出量のデータとして〔10・15モード燃費(km/L)=13.0、排出ガス:CO2排出量(g/km)=179g〕、1人当たり通勤距離20km(往復)として試算: $(416,359 \times 1/4) \times 2 \text{回} \times 12 \text{月} \times 20 \text{km} \times 179 \text{g} = 9 \text{千トン}$
 ※県内運輸部門CO2排出量:2,104千トン(2000年度)
 ⇒県内の運輸部門のCO2排出量の0.43%を削減

- ### 3 並行在来線とは……
- ～新幹線が走ることにより優等列車が移る線区～
(旧運輸省見解)
- ・昭和39年 東海道新幹線が開業「新幹線」⇔「在来線」
 - ・昭和45年 全国新幹線鉄道整備法
 - ・昭和48年 オイルショック
(北陸新幹線等5線の整備計画決定→着工見合わせ)
 - ・昭和62年 国鉄分割民営化(JR各社が発足)
→ 新幹線と在来線の双方経営は困難
 - ・平成2年12月24日 政府・与党申し合わせ
→ 並行在来線は、開業時にJRの経営から分離することを認可前に確認する。

- ### 4 富山県並行在来線対策協議会
- ・平成12年12月 政府・与党申し合せ
→長野・富山間をフル規格整備
(平成13年 上越・富山間が認可(4月)・着工(5月))
 - ・平成16年12月 政府・与党申し合わせ
→長野・金沢車両基地間で一体的に平成26年度末の完成を目指す(フル規格)
(平成17年 富山・金沢間が認可(4月)・着工(6月))
 - ・平成17年7月 富山県並行在来線対策協議会を設立
→経営のあり方を検討







- ③平成19年度 収支予測調査〔調査項目〕
- 収支予測のための検討
 - ・県内区間の現状把握(旅客、貨物)、先行事例整理
 - ・鉄道資産及び施設整備計画の検討
 - ・要員、経費の検討
 - 長期収支分析
 - ・運賃、収入の検討
 - ・経費の検討
 - ・収支試算及び分析
 - 支援方策及び利用促進方策等の検討

