

鉄道の相互乗り入れについて

1) 相互乗り入れとは

相互乗り入れとは、複数の鉄道会社間で相互に相手の路線に電車を直通運転することで、他の鉄道会社路線への乗り換え不便等の解消を図るほか、乗り換え所要時間の短縮やターミナルの混雑緩和などに大きな効果を発揮しています。

近年、都市部では、交通拠点と観光地を直接結ぶ相互乗り入れの充実が図られ始めています。

2) 両鉄道線の相互乗り入れについて検討を行う経緯と理由

平成12年12月に、スーパー特急方式による魚津駅への乗り入れでは無く、フル規格での北陸新幹線整備が行われる事になり、一日も早い新幹線全線整備の実現に協力するため、5項目の要請と併せて、経営分離に同意しました。

以降現在に至るまで、「魚津駅・新魚津駅を中心としたまちづくりの推進に対する県の積極的な支援」や富山地方鉄道との相互乗り入れなど、並行在来線からの新幹線への乗り継ぎの利便性向上について、国や県、両鉄道会社に要望してきました。

市では、北陸新幹線「黒部宇奈月温泉駅」への大切な移動手段である富山地方鉄道線と、あいの風とやま鉄道線の相互に電車が乗り入れすることにより、在来線から北陸新幹線への乗り継ぎや新川地域内における電車運行の利便性が向上するものと考えています。

このため、魚津駅・新魚津駅周辺まちづくりの核となる駅舎等の青写真を考えるにあたり、相互乗り入れの方向性に関する検討は避けることができません。

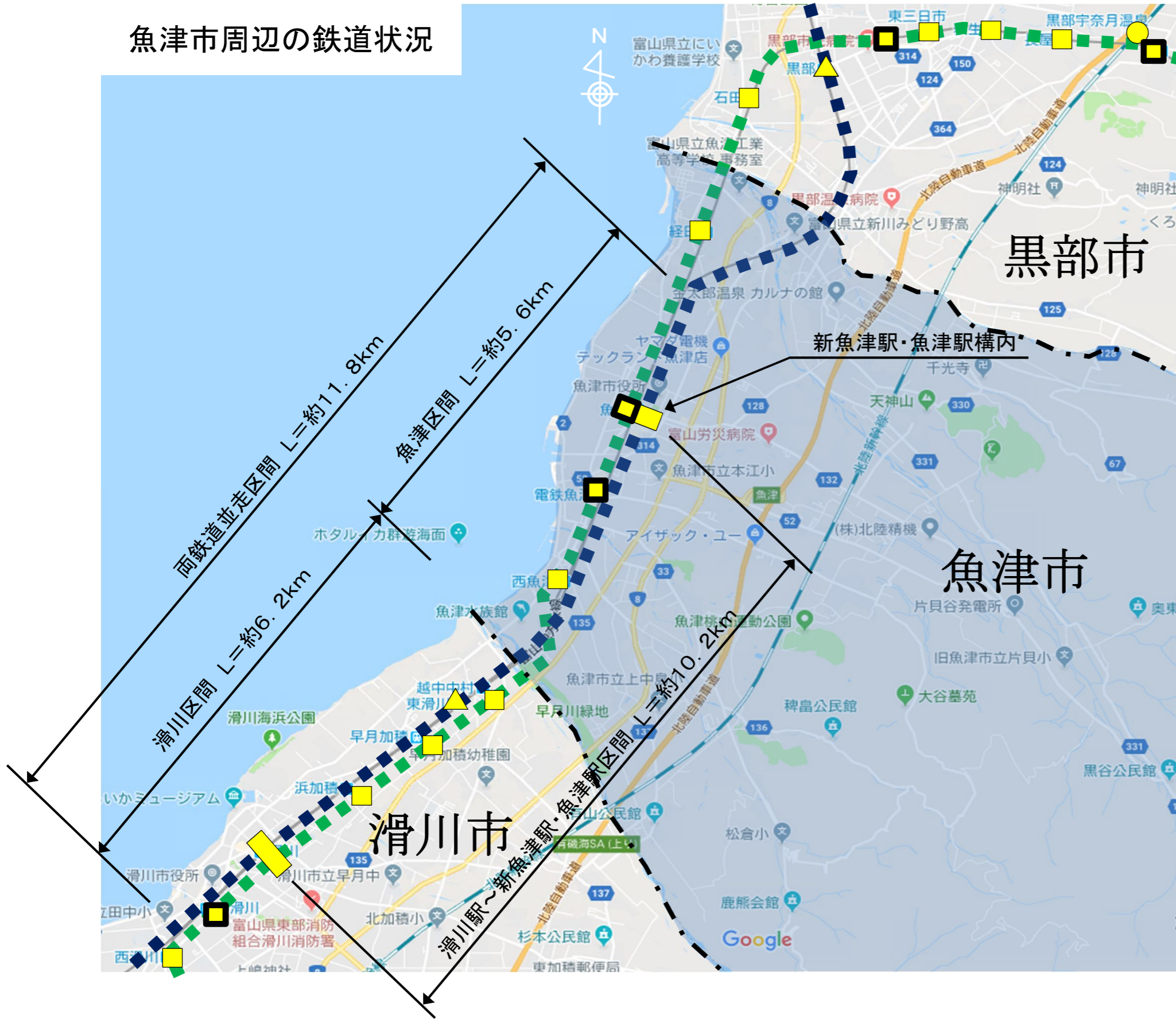
意見要旨

- ・相互乗り入れ実現に必要な事業費は、55億円とも試算されており、鉄道利便性向上により単なる通過駅になる可能性も加味しながら、市として費用対効果等を慎重に検証するべき。
- ・富山地方鉄道「新魚津駅」から北陸新幹線「黒部宇奈月温泉駅」までは既に鉄道接続済みで、乗り継ぎ利便の向上が図られている。
- ・まずは、使いにくい地下道線や不親切な案内掲示などの利用者環境改善を検討実施していくべき。
- ・乗り換え利用者は、全体利用者に比べると非常に少ないので、まずは全体利用者が望む改善から着手するべき。

以上より、専門部会としては、現時点で相互乗り入れの必要性には強い疑問を示された。

その他、相互乗り入れが実施された事例について、電化や営業形態等、課題解決した事柄や事業費の負担等について意見交換を行った。(次ページ以降は当日資料を添付)

魚津市周辺の鉄道状況



- 対象区間
- 駅利用者の利便性
- 整備費
- 維持管理費
- その他

- ▲ : あいの風とやま鉄道線、駅舎
- ■ : 富山地方鉄道本線、駅舎
- ■ : 富山地方鉄道 特急・アルペン特急停車駅
- ■ : 両鉄道会社 駅舎近接箇所
- : 北陸新幹線 駅舎