

サンダーバードとしらさぎは、 富山まで飛ぶことができるのか？

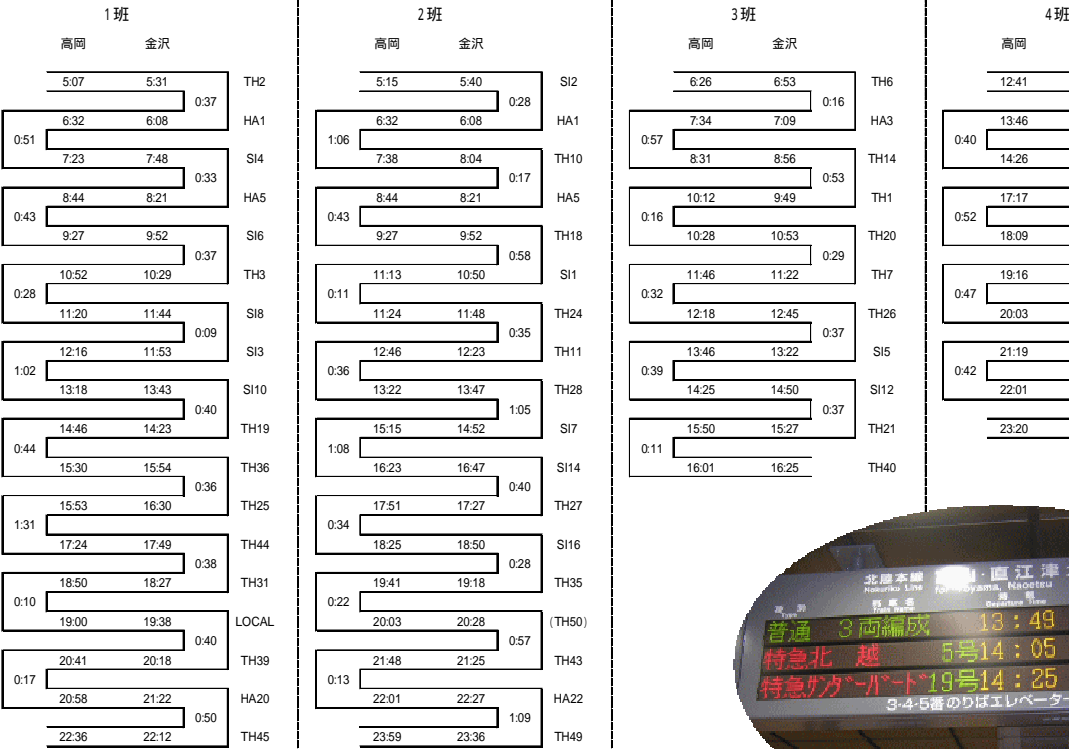
すべてのサンダーバードとしらさぎに乗って乗客を数えた結論と提案

北陸新幹線金沢開業後も、大阪と名古屋からの特急を富山まで運行することには理由がある。



特急が金沢止まりになると、
越後湯沢駅と同様に不便な乗り換えを年間 195 万人に強いることとなる。
富山駅からの乗客はまず座れない。金沢駅からの乗客は早く来て待つ必要がある。
並行在来線を運営する第三セクターの経営をより圧迫する。

特急乗車調査のシフト表



サンダーバード50号は4班が調査する



平成 20 年 4 月 9 日
富山県交通政策研究グループ

サンダーバード&しらさぎ乗客数調査の結果

1 調査の目的

北陸新幹線金沢開業時、大阪・名古屋～富山間に運行されている「サンダーバード」と「しらさぎ」が金沢駅で打ち切りとなる恐れがある。

これらの特急が金沢止まりになった場合、乗客は、現在の越後湯沢駅のように、階段を昇り降りし、長い通路を通り、また、自由席車を利用しようとする人は、重い荷物を持って走らなければならない。現に、越後湯沢駅での乗り換えに関しては、高齢者は、設定された10分未満の乗り継ぎ時間に不安を持ち、一列車後の列車へ乗り継ぐケースも多い。バリアフリーの観点からも好ましいことではない。

できれば、新幹線開業後も、引き続きこれらの特急を富山駅まで乗り入れることができれば、大阪や名古屋からの乗客は、乗り換えることなく、目的地まで行くことができる。

加えて、新幹線は確かに速いが、金沢駅での乗り継ぎ時間を考慮すれば、大阪・名古屋方面への時間短縮効果はそれほど期待できない。

しかし、新幹線を運行するJR西日本にとって、金沢～富山間で新幹線と在来線特急の両方を運行することに経営的な理由は見つけにくい。

このため、大阪と名古屋からの特急を富山まで延長してもらうためには、

現在、多くの人々が金沢をはさんで特急を利用しており、金沢で打ち切りとなれば、多くの人に迷惑がかかり、企業の社会的貢献の点から疑問がある。

ということ、一方、並行在来線を経営する第三セクターにかかわる自治体には、

特急がなくなると、第三セクターに入るべき特急料金と運賃が入らなくなり、赤字が増えることになり、ひいては住民の負担となる。

ということを訴えていかなければならない。

しかし、このようなことは、「多分、これ位の利用があるから」では説得的ではない。「これだけの数が乗っていたから」という正確な数字を示す必要がある。

ただし、JRは、そのような統計を公表してはいない。

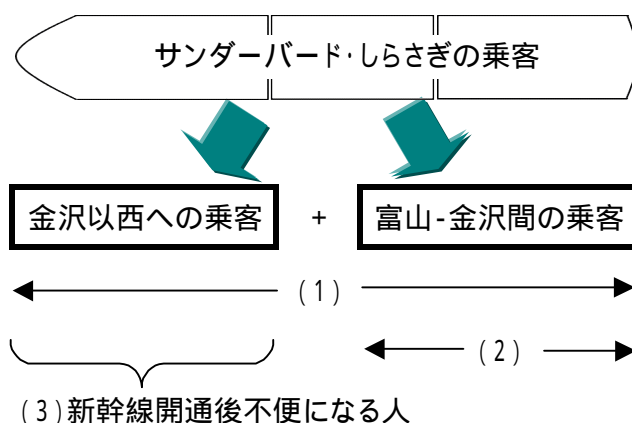
そこで、私たちは、今回「サンダーバードとしらさぎのすべての列車に乗車し、乗客数を数える」という調査を実施することとした。

幸い、富山県総合交通政策課のご理解を得、県の並行在来線に関する調査の一環として本調査を実施させていただくことができた。

2 調査日 平成20年3月21日(金)

3 調査方法

- (1) 調査員が列車に乗り、高岡（石動）～金沢駅間で車内の乗客数を数える
- (2) 調査員が金沢駅ホームで、列車に乗る（上り列車の場合は列車から降りる）人数を数える
- (3) (1)の乗客数から(2)の乗客数を引く



4 調査員

計14名（特急乗車班 4班 ホーム調査 10名）

5 当日の特記事項

- (1) 調査日は、春分の日と土曜日に挟まれた日で、観光客が多いことが考えられる（調査員の感想では、若干観光客が多いように感じられた）
- (2) 調査日は、関西方面強風のため、サンダーバードが米原経由となり、運行ダイヤが乱れた（これによる金沢以西から直通する乗客総数の変化はないと思われる）

6 調査結果

表1 集計結果表（全体）

項目		車内	金沢駅	差引	備考
上り	サンダーバード	2,322	283	2,039	15本
	しらさぎ	957	220	737	8本
	計	3,279	503	2,776	
下り	サンダーバード	2,092	321	1,771	15本
	しらさぎ	933	138	795	8本
	計	3,025	459	2,566	
計	サンダーバード	4,414	604	3,810	30本
	しらさぎ	1,890	358	1,532	16本
	計	6,304	962	5,342	

「金沢駅」は、上りは下車客、下りは乗車客

高岡（石動）～金沢間の列車乗客数は6,304人となった。ただし、この中には、富山～金沢間の区間乗客が含まれる。これらの人は北陸新幹線開業後は新幹線に移る乗客で、今回の「特急が金沢止まりになると不便になる」という人ではないため、これらの数を引かなければいけない。

そこで、金沢駅での区間乗客 962 人を除くと、5,342 人となった。

この人たちが、金沢を挟んで富山方面（福井方面）に行く乗客で、サンダーバードとしらさぎが金沢止まりになると、金沢駅での乗り換えが発生する人である。

7 調査結果が語るもの

(1) 乗り換えの不便さ

越後湯沢～金沢間を運行する特急「はくたか」の利用者数は、北越急行路線内で1日約6,500人とされている。この数字は、表1の車内乗客計6,304人とほぼ同数で、したがって、サンダーバードとしらさぎが金沢止まりになった場合、越後湯沢での乗り換え風景と同様の混雑が起こることとなる。越後湯沢駅は、スキーシーズンを除けば利用者が少なく、駅を利用する人は新幹線と北越急行の乗客が大半であるが、金沢駅の場合、北陸本線（第三セクター）、七尾線、新幹線などの乗客に加え、観光客も多く、列車が到着する度に駅構内は大混雑するものと思われる。また、金沢駅は、越後湯沢駅と異なり、在来線も高架で、乗り換え客は、一旦コンコースに降り、乗り換え改札口を通り、再び新幹線ホームに上るといった動線を描くこととなるため、不便さの度合いはより大きいと思われる。

また、5,342人を年間に換算すれば195万人となり、富山県の全人口の1.8倍が不自由をこうむることとなる。

(2) 新幹線の混雑が激しい

サンダーバードとしらさぎが金沢止まりとなった場合、ほとんどの乗客は金沢駅で新幹線に乗り換えるものと思われる（JRも乗り換え客を想定し、割引運賃を設定するであろう）。

ここで、本調査をもとに、すべての乗客が新幹線に乗り換えた場合、新幹線がどの程度混雑するかを計算してみよう。

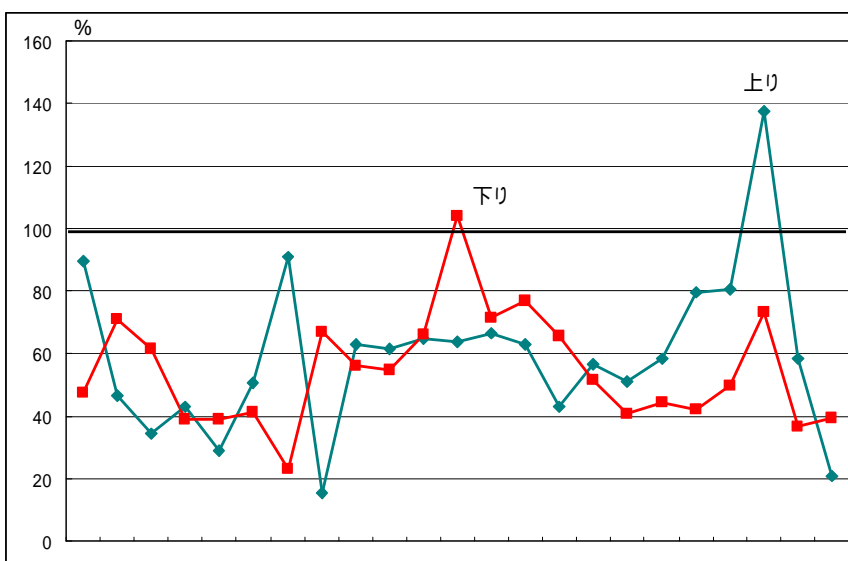
金沢～富山間の利用者は、自由席車を利用する。現在の「あさま」の自由席は1号車から3号車の3両で、座席定員

は240席である。

図1は、金沢駅でサンダーバードとしらさぎを降りた人が全員北陸新幹線に乗車した場合の乗車率を列車別にグラフにしたものである。

富山～金沢間の区間利用者のみで自由席の乗車率が100%を超える列車が2本ある。また大半の

図1 北陸新幹線の乗車率



列車が50%以上となっている（実際は、これに東京方面の客が加わる）

したがって、富山駅から金沢行き新幹線に乗車した人は、まず座ることができず、また金沢駅から東京行き新幹線に乗る人は、座りたい場合、発車時刻の前からホームに並ぶ必要がある（現在の「はくたか」の乗客に「サンダーバード」の乗客が加わると考えればイメージできる）。これでは、乗客から不平がでることが十分に予想される。

なお「それならば北陸新幹線を増発すればよい」と考えられるが、現在の東北・上越・北陸新幹線の過密ダイヤ、東京駅のホーム数などから考えると、北陸新幹線の増発には問題が多く、増発する場合は長野新幹線の設備増強が必要となる。しかし、直接利害関係のないJR東日本の協力が得られるか疑問が残る。このことから、金沢～富山間の混雑は慢性化することが懸念される。

（2）並行在来線の経営への影響

サンダーバードとしらさぎが金沢止まりとなった場合、乗り継ぎの不便や混雑以外にも、大きな問題が発生する。

それは、並行在来線を運行することとなる第三セクターの収支に関するものである。

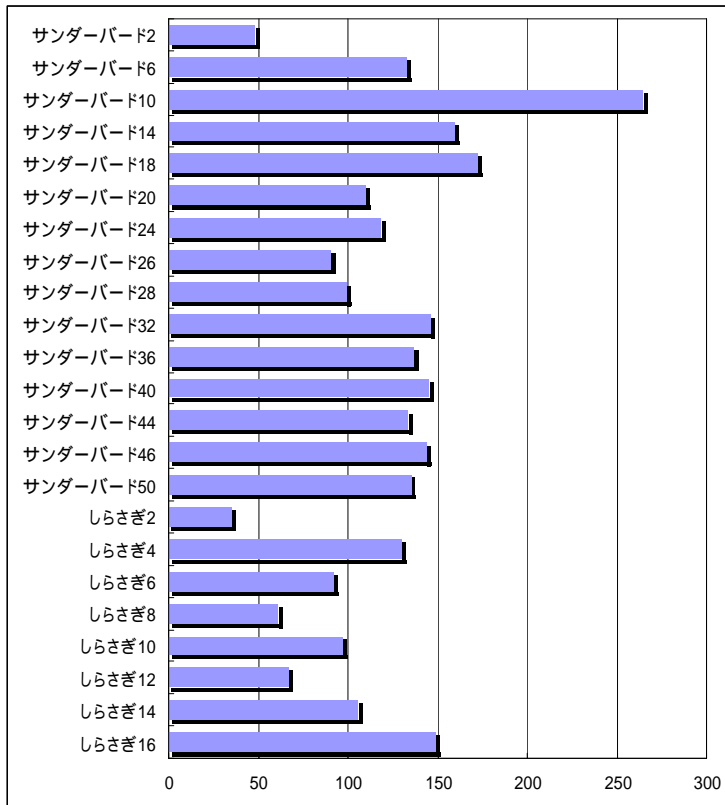
特急列車が第三セクターに乗り入れている場合、第三セクターは独自に運賃と特急料金を徴収し、列車の使用料などをJRに支払う。この額が大きい。

たとえば、特急「はくたか」が乗り入れる北越急行の場合、営業収入の9割が特急利用者によるものと言われる。

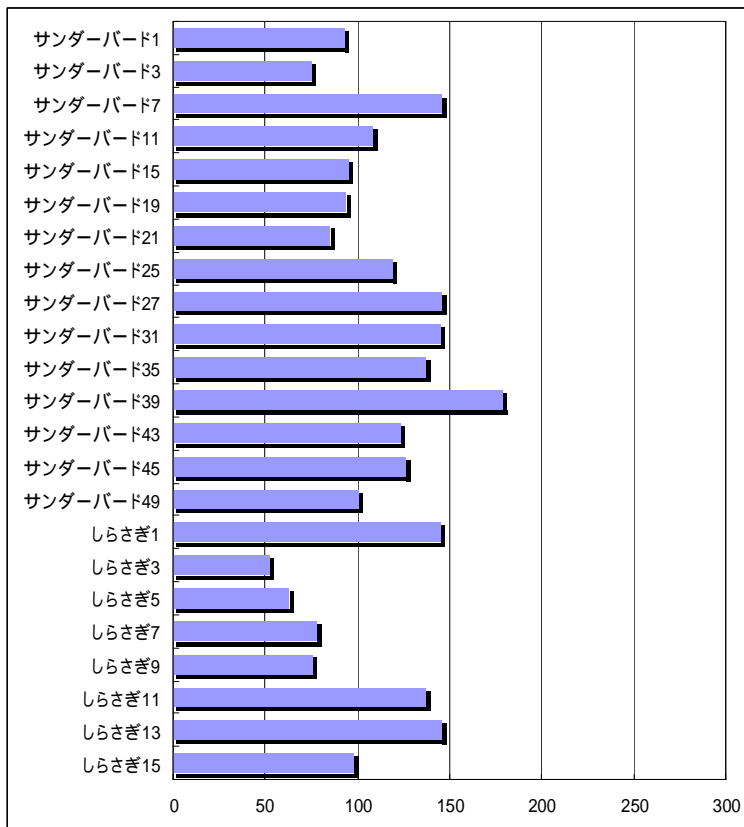
当グループが平成16年3月に発表した「新幹線後の公共交通とまちづくりはこれだ」によれば、現在の特急がそのまま第三セクターに乗り入れた場合は、1,491百万円の運賃と料金収入が入ると推計している。特急が金沢止まりとなり、第三セクターに乗り入れない場合は、第三セクターの収支が大幅に悪化する。

第三セクターの経営は、大変厳しいものであることが明らかとなっている。第三セクターの赤字は、最終的には県民の負担となる。少しでも赤字額を減らすためにも、特急の富山駅への乗り入れは是非継続させる必要がある。

列車ごとの乗客数（富山～金沢の区間乗車を引いたもの）



上り列車



下り列車