

北陸新幹線の開業に伴い開通した

変化が続く三セク路線を紹介!!

皆さんこんにちは。旅行・鉄道研究部、
路線研究課です。さて、今回は北陸新幹
線（長野駅～金沢駅間）が開通した時に
誕生した第三セクター鉄道について研
究しました。開通によって起こった経済
効果や北陸3セク情報などを可能な限
り知っていただき、北陸新幹線が開通し
た時にはこんな効果や現象があった、と
いうことに驚いていただけたら幸いで
す。

文：路線研究課

写真：注記以外 路線研究課



▼金沢駅で発車を待つあいの風とやま鉄道の521系泊行き



はじめに

今回の鉄研記事では北陸新幹線（長野駅～金沢駅間）が開通した時に誕生した第三セクター鉄道について研究しました。開通によって起こった経済効果や北陸三セク情報などを可能な限り知っていただき、北陸新幹線が開通した時にはこんな効果や現象があった、ということに驚いていただけたら幸いです。記事の内容で、わからないことがありましたら、お近くの部員までお尋ねください。

1. 北陸新幹線と北陸の並行在来線（第三セクター）とは？

2015年の北陸新幹線開業※により、北陸新幹線の並行在来線となるJR北陸本線とJR信越本線の一部区間は以下の鉄道会社に経営移管されました。

| 経営移管される前の路線 | 経営移管された鉄道会社（路線） | 経営移管された区間 |
|---------------------------------|--------------------------|-----------|
| JR北陸本線 (金沢～直江津) | IRいしかわ鉄道 | 金沢～倶利伽羅 |
| | あいの風とやま鉄道 | 倶利伽羅～市振 |
| | えちごトキめき鉄道 (日本海ひすいライン) | 市振～直江津 |
| JR信越本線 (長野～直江津) (篠ノ井～軽井沢) | しなの鉄道（北しなの線） | 長野～妙高高原 |
| | えちごトキめき鉄道 (妙高はねうまライン) | 妙高高原～直江津 |
| | しなの鉄道（しなの鉄道線） | 篠ノ井～軽井沢 |

※しなの鉄道（しなの鉄道線）[篠ノ井～軽井沢]は1997年の北陸新幹線の高崎駅～長野駅間の先行開業（長野行新幹線開業）の際に新幹線の並行在来線となったJR信越本線が経営移管されたものなので今回の記事では基本的には取り上げません。

2. 北陸三セク各社の取り組み

北陸新幹線の開業で信越本線と北陸本線の区間が第三セクターに移行されました。それから約3年と半年が経ち、現在はどのような取り組みを行っているのか調べてみました。

交通系ICカードの利用開始

あいの風とやま鉄道とIRいしかわ鉄道では2017年の4月15日から交通系ICカード（ICOCA）が全線で使用できるようになりました。

▼IRICOCA



▼あいの風 ICOCA



旅客案内装置の更新



あいの風とやま鉄道ではすべての駅の案内装置をモニター式のものに更新し、地元ゆかりの曲の接近メロディーを導入しました
富山駅と高岡駅以外ではこのようなタイプです。
また駅の放送も新しくなり全ての駅で日本語放送のほか英語放送も付くようになりました。

あいの風ライナーの運行開始



◀ライナー券
▶座席は転換クロスシート
になっています



▲あいの風ライナーに充当されるあいの風 521 系

金沢駅～富山駅～泊駅間で、平日の朝夕を中心に運行されます。北陸新幹線開業により同区間を走っていた特急「おはようエクスプレス」・「おやすみエクスプレス」などの特急列車が廃止されたため、代替列車として運行を開始しました。朝の時間帯は上り 1 本のみ運転。夕方以降は、下り 3 本、上り 1 本が運行しています。
全列車があいの風とやま鉄道所属の 521 系の 2 両編成で運転されます。乗車には乗車券のほかに別途ライナー券（300 円）（大人・子供同額）が必要です。ライナー券は、金沢駅以外のあいの風ライナーの停車駅および本列車の車内で発売されます。また、ライナー券の発行は全国でまれに見るスマートベース（iPad）とモバイルプリンターをベースとしてシステムが構築されています。これにより駅や車内でもライナー券を発券できるようになりました。

新駅の開業

| 経営移管される前の路線 | 経営移管された鉄道会社 | 新駅名 | 開業年月日 |
|-------------|-------------|--------|------------|
| JR 北陸本線 | あいの風とやま鉄道 | 高岡やぶなみ | 2018年3月17日 |
| JR 信越本線 | しなの鉄道 | テクノさかき | 1999年4月1日 |
| | | 屋代高校前 | 2000年3月22日 |
| | | 信濃国分寺 | 2001年3月29日 |

あいの風とやま鉄道としなの鉄道では上記のような新駅が誕生しました。

あいの風とやま鉄道では積極的に新駅の設置の検討をしており、西高岡駅と高岡駅の間は富山駅～東富山駅間などとともに有力な候補として上がっていましたが、2016年12月25日に工事が着工し、高岡やぶなみ駅が2018年3月14日に高岡駅と西高岡駅の間が開業しました。今後この駅の利用者は1日1600人を見込んでいます。

新車両の導入

新型車両が下記の会社で導入されました。

えちごトキめき鉄道

ET122 形気動車



日本海ひすいラインの糸魚川駅～梶屋敷駅間に存在するデッドセクション(直流と交流が入れ替わる場所)が存在し、この区間は特に輸送密度が低いと判断され(交直流電車は最低でも2両以上必要)気動車での運行となっています。

JR西日本のキハ122形気動車をベースに開発されました。一般車両とは別に塗装や内装が異なるイベント車両が存在します。またこの車両をベースとしてET122形1000番台の「雪月花」という観光列車も導入されました。

あいの風とやま鉄道

521系3次車

高岡やぶなみ駅開業にあわせてのダイヤ改正で、朝の通勤・通学時間帯に列車を新設するため、521系が一本追加導入されました。2019年度から毎年1編成ずつ増やし、22年度には5編成にする予定です。

▼JR西日本の521系3次車をベースとしている

(左下の写真はあいの風とやま鉄道 HP (<http://ainokaze.co.jp/category/inform>) より 右下は従来の521系)



しなの鉄道

しなの鉄道では2020年の夏からJR東日本の新潟地区で運行しているE129系をベースとした車両を導入する予定です。

新たにライナー列車を導入するために、まずはライナー向けのL/Cカー(ロングシートとクロスシートが入れ替わる)車両を導入します。



▲現在の主力車両の 115 系

▲新潟地区で運行している E129 系

詳しくは路線研究課で作成した車両図鑑（部数に限りあり）がありますので、そちらもご覧下さい。

北陸新幹線開業と新潟地区の鉄道の変化

六日町駅さいがたから犀潟駅を結ぶ北越急行では 2014 年の北陸新幹線(長野駅～金沢駅間)開業まで越後湯沢駅～富山駅・金沢駅・福井駅などを結んでいた特急「はくたか」がなくなり、新たに「超快速スノーラビット」という列車が誕生しました。この列車は越後湯沢駅～直江津駅間を最速列車で **57 分**。そして途中に停まる駅が**十日町駅のみ**と、従来走っていた「はくたか」の一部列車よりも停車駅が少ないです。なぜこの列車が誕生したかは、理由があります。新潟県の上越市には北陸新幹線の「上越妙高」という駅が誕生しましたが、上越市の一番大きい都市である直江津までは約 10km あり、列車で移動すると約 15 分さらに乗り換えることを考えると 25 分ほどかかってしまいます。そのような点から見ると決して北越急行の「超快速」は無謀な挑戦ではなかったのです。2016 年には下り列車が一本追加され、えちごトキめき鉄道 妙高はねうまラインの新井駅まで直通運転を行う列車が誕生しました。なおこの増発された列車は、ほくほく線内の六日町・十日町・まつだい・虫川大杉に停車します。実際に北陸新幹線と比べてみました。

●条件：東京駅～直江津駅 指定席利用（超快速は全席自由席）午前 8 時台出発

■ほくほく線経由（上越新幹線＋超快速）

東京 08：24～上越新幹線 MAXとき 307号 新潟行～越後湯沢 09：44
越後湯沢 09：56～ほくほく線直通 超快速スノーラビット 直江津行～直江津 10：53

■北陸新幹線（北陸新幹線＋えちごトキめき鉄道）

東京 08：44～北陸新幹線 はくたか 555号 金沢行～上越妙高 10：45
上越妙高 10：57～えちごトキめき鉄道 妙高はねうまライン 直江津行～直江津 11：13

■長岡駅経由（上越新幹線＋特急しらゆき）

東京 08：52～上越新幹線 MAXとき 309号 新潟行～長岡 10：48
長岡 11：17～特急しらゆき 4号 新井行～直江津 12：11



▲超快速に使用される HK100 形

▼表にまとめると

| | ほくほく線経由 (上越新幹線＋超快速) | 北陸新幹線 (はくたか＋えちごトキめき鉄道) | 長岡駅経由 (上越新幹線＋特急しらゆき) |
|------|------------------------|---------------------------|-------------------------|
| 所要時間 | 2 時間 29 分 | 2 時間 29 分 | 3 時間 19 分 |
| 料金 | 8290 円 | 9520 円 | 10670 円 |
| 東京発 | 08：24 | 08：44 | 08：52 |
| 直江津着 | 10：53 | 11：13 | 12：11 |

※時刻は 2018 年 9 月現在のものです。

また上の表の長岡経由にある特急「しらゆき」は北陸新幹線(長野駅～金沢駅間)開業とともに誕生しました。この列車は北陸新幹線の金沢開業まで特急「北越」として新潟駅～金沢駅間で走っていたものを直江津駅～金沢駅間を廃止して、北陸新幹線への乗り換えのためにえちごトキめき鉄道 妙高はねうまラインに乗り入れ、3 往復が上越妙高駅に、2 往復が新井駅まで直通します。車両は元々常磐線で「フレッシュひたち」として使用されていた E653 系の 4 両編成です。



▲E653 系 特急しらゆき



▲方向幕

まとめ

北陸新幹線開業によって新たに誕生した第三セクター路線では、特急列車の廃止などにより運行形態を特急優先から、より地域住民のための使いやすい鉄道へとシフトしました。少子高齢化が進む中で IR いしかわ鉄道やあいの風とやま鉄道では JR 時代よりも利用者を増やすことに成功しています。ただ、残念ながら運賃が上がってしまったうえ、本数や両数が減り、利用者が減ってしまった路線もあります。また、IC カードの導入やバリアフリー車両の導入など、より快適かつ便利になってきています。また、地域と連携したお得な切符の発売や、新駅開業などといった県が主体の地元密着の鉄道だからこそできるようなことも行われています。北陸新幹線が敦賀まで延伸される際には IR いしかわ鉄道が北陸線の大聖寺まで、また福井県の第三セクター路線が開業します。他にも今後、他の地域での新幹線開業に伴う新会社設立により、どのような運行形態・新しいサービスが生まれるのか、沿線住民の賛否両論も含めて気になるところです。

とくに富山県は「コンパクトシティ」の先進地域でもあるため、既存の鉄道システムの改修や LRT の建設・新駅の建設などといった様々な取り組みを行っています。鉄道は維持費用が膨大にかかる乗り物ですので、いかにして人を集め維持していくのが今後の重要なポイントになってくると思います。



