

信越本線直行特急のあり方検討委員会

検討結果

平成 22 年 3 月

委員名簿

委員長	谷藤 克也	新潟大学大学院教授
委員	柴田 洋雄	放送大学山形学習センター所長
委員	伊東 誠	財団法人運輸政策研究機構 運輸政策研究所企画室長
委員	小川 健	佐渡汽船株式会社代表取締役社長
委員	水間 秀一	新潟経済同友会専務理事
委員	樋口 栄治	長岡商工会議所専務理事
委員	高橋 敏郎	柏崎市総合企画部長
委員	池津 勝敏	長岡市都市整備部長
委員	竹田 淳三	上越市企画・地域振興部長
委員	深見 和之	糸魚川市建設産業部長
委員	坂井 康一	新潟県交通政策局長

(オブザーバー)

東日本旅客鉄道株式会社新潟支社
西日本旅客鉄道株式会社金沢支社
新潟市政策企画部

事務局

新潟県交通政策局交通政策課

目 次

信越本線直行特急のあり方検討委員会 検討結果	1
〔参考 1〕 信越本線直行特急のあり方検討委員会 検討目的・スケジュール	5
〔参考 2〕 信越本線・北陸本線の現状と北陸新幹線金沢延伸後の状況について	6
〔参考 3〕 信越本線高速化（新幹線・在来線直通運転化）等調査について	9
〔参考 4〕 優等列車存続の場合に想定される運行形態について	15
〔参考 5〕 上越新幹線直行特急早期実現期成同盟会の概要	17
〔参考 6〕 2014 年北陸新幹線開業に伴う信越本線活性化方策の検討 （財団法人電源立地地域振興センター）	18
〔参考 7〕 「柏崎刈羽原子力発電所との共存による地域活性化プラン」 （新潟経済同友会）	27
〔参考 8〕 「信越本線－北陸本線」高速列車の運行継続、拡充の推進について （新潟県商工会議所連合会要望書）	45
〔参考資料〕 直通運転化の手法（ミニ新幹線、フリーゲージトレイン）について	48
〔参考資料〕 ミニ新幹線における事業スキーム	52

信越本線直行特急のあり方検討委員会 検討結果

1 北陸新幹線金沢延伸と速達型列車の必要性

2014年度末の北陸新幹線金沢開業に伴い、首都圏と北陸地方を結ぶ高速鉄道網が一層強化され、新潟県では沿線地域の活性化や県土の均衡ある発展に資することが期待される一方、並行在来線区間がJRから経営分離されることなどにより、新潟県内を縦貫する信越本線・北陸本線の優等列車等の存続が危ぶまれる事態となることが懸念される。

将来的には、富山市から新潟市を経て青森市に至る羽越新幹線が、全国新幹線鉄道整備法に基づき整備される計画となっているが、現状では、基本計画のままであり、建設の目途は全く立っていない。

新潟県内を縦貫する優等列車等が廃止された場合、上越新幹線と北陸新幹線の狭間の地域における利便性が低下するとともに、上越地方～中・下越地方との移動が制約され県土の分断が生じるなど、県内各地域間や北陸地方との連携に支障をきたし、ひいては新潟県全体の活力低下を招くことも懸念される。

他方、上越新幹線及び北陸新幹線といった高速鉄道網の整備効果を沿線地域のみならずより広範囲にもたらしするためには、両新幹線を結ぶ新幹線・在来線直通運転化が必要である。それにより、県内各地域間の連携強化のみならず、今日、東アジア地域との連携に対する重要性が叫ばれている中、日本海沿岸地域の拠点性の向上に資するものと考えられる。

このように、北陸新幹線金沢延伸に対する懸念や期待が入り混じる中、新幹線事業効果を増大させるための速達型列車の必要性は高く、短期的には既存の優等列車等の維持・継続、中長期的には新幹線・在来線直通運転化の実現を図ることが考えられる。

2 既存の優等列車等の維持

既存の優等列車等の維持は、県土の広い新潟県にとって必要不可欠であるが、北陸新幹線金沢開業に伴い、直江津駅以南の信越本線、直江津駅以西の北陸本線はいずれもJRから経営分離されることになる。その後における優等列車等の維持ということは、並行在来線となる当該線区に優等列車等が運行されることになるため、並行在来線の運営会社やJRとの協議が必要となる。

現時点では運営会社が設立されていないことから、当該区間における優等列車等の運行に関して、具体的な検討はできていない。また、これまで設立された他の並行在来線の運行会社の状況を勘案すると、新たな運営会社では地元の足となる普通列車の運行が主体となることから、広域交通である優等列車等の運行に関しては、新潟県が中心となって必要な措置や対策等について検討することが望ましい。

また、新潟方面から直江津までの間については、これまで同様、JR東日本が運営会社であることから、引き続き優等列車等の運行継続を要望するとともに、JR東日本との協力体制を築いていくことが重要である。

一方、北陸方面へのアクセスに関して、現行どおり新潟・金沢間の運行とするか、あるいは県内の北陸新幹線停車駅までの運行として乗換による接続とするかについて、さらに接続の場合には、上越（仮称）駅と糸魚川駅のどちらの駅にどれくらいの本数とすべきかについて、今後、地元のコンセンサスを得ながら、新潟県が中心となって検討を進め、運営会社と協議されることが望ましい。

3 新幹線・在来線直通運転化

上越新幹線・北陸新幹線と在来線との直通運転化の手法として、新潟県ではフリーゲージトレイン方式やミニ新幹線方式による設備計画の調査検討を行ってきた。

新幹線・在来線との直通運転化は、県土の分断回避や北陸方面へのアクセス機能確保の観点から、既存の特急「北越」と同区間であり上越・北陸両新幹線の始発駅となる新潟・金沢間を想定し、その調査結果によれば、フリーゲージトレイン方式が相対的に優位と判断される。

しかし、フリーゲージトレインは技術開発中であり、場合によっては在来線部の改築等が新たに生じることも考えられることから、今後、事業費や費用対効果といった調査結果が大きく変わることもありうる。

平成 22 年の夏には国土交通省「軌間可変技術評価委員会」からフリーゲージトレインの実用化評価に関する報告が予定されており、さらに九州新幹線西九州ルートへの導入の可能性といった技術的動向を見極めながら、引き続き新潟県が主導的な役割を果たして調査検討を行っていくべきである。

さらに事業費については、調査で最も安価とされるフリーゲージトレイン方式でさえも約 500 億円という多額の費用がかかり、多くの公的支援が必要と考えられることから、具体的な資金調達計画、収支計画について全県的な合意形成が図られるよう、さらなる検討が必要である。

4 地域活性化策について

新幹線・在来線直通運転化は目的ではなく、地域活性化のための手段である。地域活性化の観点が欠けると、単なるハード整備で終わりかねない。県内の信越本線・北陸本線利用者を増加させるとともに、これら沿線地域に人を呼び込むといった活性化の視点からも並行して検討を進めることが必要である。

活性化策の例として、新潟経済同友会では、柏崎・刈羽地区が原子力発電所と共存する世界最先端の原子力研究施設が設置されれば、世界各国からの研究者が集まるようになり、また「一大エコ産業集積地」が動き出すと、交通の利便性確保の必要が出てくることから、日本海沿岸地域を結ぶ降雪に強い軌道系ネットワークの充実に求められる、と提言している。

地域活性化の検討においては、これからの時代が一つの地域だけでは伸びないという状況を踏まえ、常に他地域との連携を模索する必要がある。鉄道利用の促進による県内各地域間の連携、さらには北陸地方との連携の重要性を踏まえることによって、さらなる速達性や利便性の向上が望まれると考えられる。

このように、地域活性化と新幹線・在来線直通運転化の実現は表裏一体であるが、地域活性化策については特に地元の熱意が重要である。事例として、山形新幹線新庄延伸は、約350億円という多額の事業費にもかかわらず、魅力ある地域づくりへの努力や活性化への取組といった様々な地元の熱意によって実現したものである。

5 今後の方向性

○地域活性化・広域連携への取組

沿線市では既に地域活性化や観光・交流促進への各種取組が行われているが、魅力ある地域のさらなる創出に向け、沿線市の一層の努力が望まれる。また、県土分断等の回避については、鉄道利用の促進による県内地域間や北陸地方との連携拡大が必要であり、県や既存の同盟会を中心として検討することが望ましい。

○優等列車の維持に対する官民一体となった取組

短期的な対策である既存の優等列車等の維持は、中長期的な対策となる新幹線・在来線直通運転化の実現に向けて必須のものであると考えられることから、今後とも優等列車等を維持するため、沿線自治体や県、経済界、商工団体など、官民一体となった利用促進に対する取組が不可欠である。

○新幹線・在来線直通運転化に対する新潟県の取組

新幹線・在来線直通運転化は、新潟県の政策の位置付けとして「新潟県夢おこ

し政策プラン（H21.12 見直し）」の「交通インフラの整備」の項目の中で、「上越新幹線、北陸新幹線への直通運転化など、新たな鉄道網の構築を進める」とされており、今後とも新潟県として実現に向けた取組を進められたい。

○国への要請

県土分断や本県と北陸地方とのアクセスの利便性低下への懸念は、国が整備を進めている北陸新幹線金沢開業に伴い発生する課題の一つと考えられ、さらに、新幹線・在来線直通運転化は、日本海沿岸地域の拠点性の向上に寄与し、国の発展に資するものであることから、国としても取組を進めるよう新潟県及び沿線市から要請がなされるべきである。

○公的支援の財源確保

新幹線・在来線直通運転化のための公的支援の財源については、今後、検討する必要があり、例えば、現在新潟県が主張している新幹線貸付料の還元が実現した場合、その一部を充当するという方法も考えられる。なお、優等列車等の維持は、JRとも協力しながら基本的には利用促進を図ることによって継続されるべきである。並行在来線については地方負担の軽減として、初期投資への起債充当や交付税措置、貨物鉄道線路使用料に関する調整制度の充実など、国の支援策を講じるよう要請がなされているが、今後の動きに注視する必要がある。

○全県的な推進活動を展開する枠組みの構築

新潟県及び長岡～上越・糸魚川間の沿線市、商工団体等で構成される「上越新幹線直行特急早期実現期成同盟会」は、これまでその範囲を沿線地域に限定した中で上越新幹線との直通運転化の実現や在来線活性化に関する活動を行ってきた。しかし、2014年度末の北陸新幹線金沢開業を目前にし、県内地域間や北陸地方との連携という広い視野に立ち、新潟県全体として優等列車等の維持や新幹線・在来線直通運転化に対する推進活動の展開が必要である。そのためには、活動に対する一般県民の認知度を上げ、必要性の議論を高めることが望まれることから、今後、その枠組みの構築が急務である。