

# 1 検討の目的と経緯

## (1) 目的と経緯

高齢化・少子化の進展とそれによる人口減少、経済の低成長時代への移行が進む中で、地域の活力を持続させるものとして、県境を越えた広域的な経済圏の形成など、広域交流や地域活性化に向けた取組みはますます重要なものとなっており、その有力な手段のひとつとして、充実した交通網が大きな役割を果たす。

新潟県においては、首都圏と北陸を結ぶ北陸新幹線の金沢開業を控え、上越新幹線の利用促進、近隣各県との連携強化や県北地域の振興が課題となっており、そのためには、羽越本線など既存鉄道網の高速化による日本海縦貫高速鉄道ネットワークの構築が必要とされている。

一方、山形県庄内地域では、庄内空港の開港、東北横断自動車道の酒田みなとI.Cの開通などにより首都圏等や仙台圏域、山形圏域との交流が拡大してきているが、次の課題のひとつとして鉄道の機能強化が期待されている。

白新線・羽越本線は、新潟・山形・秋田の沿線各県の交流を促進するとともに、東北地方の日本海沿岸地域と首都圏等を結ぶ重要な路線であるが、羽越本線沿線の都市は、新幹線の効果を直接享受することができないため、東京からの距離が長い他の都市よりも、到達所要時間が長いという状況におかれている。

そこで、新潟・山形両県では、共同で平成17年度までに「白新線・羽越本線(新潟～酒田)高速化調査」を実施し、白新線・羽越本線の高速化や上越新幹線との直通運転化の具体的な方法、それらの課題等を整理し、効果的な鉄道整備の方策を探ってきた。

上記調査において、白新線・羽越本線の高速化手法として、ミニ新幹線化、フリーゲージトレイン化、新潟駅における新幹線と在来線の同一ホーム乗換え＋在来線高速化改良方式等について検討を行ったところ、費用対効果等の観点から「新潟駅における新幹線と在来線の同一ホーム乗換え＋在来線高速化改良」方式が最も優位であるとの結果を得た。

また、鉄道の高速化等の事業化にあたっては、交流促進や地域の活性化によって需要が確保できるかどうか重要な要素になる。

これらを踏まえ、望ましい高速化手法や広域交流・地域活性化のあり方を検討するため、学識経験者、鉄道事業者、沿線県・市からなる「羽越本線の高速化と地域活性化に関する検討委員会」(委員長：家田仁東京大学大学院教授、事務局：新潟県交通政策局、山形県土木部)を平成18年に設置し、平成19年5月まで、計4回の委員会を開催した。

## ( 2 ) 検討項目と委員会開催状況

第1回委員会(開催日:平成 18 年 11 月 17 日)

白新線・羽越本線沿線地域の現況  
白新線・羽越本線(沿線地域)の現況から見た交通網の整備・高速化の必要性  
平成 17 年度までに実施した「羽越本線高速化調査」の概要報告  
調査結果に基づく高速化手法の比較検討・最適手法の絞り込み  
新潟駅同一ホーム乗換え事業の先行着手の必要性

第2回委員会(開催日:平成 19 年 1 月 25 日)

在来線高速化に対応した地上設備の技術的検討  
魅力ある観光開発等地域の活性化・情報発信策

第3回委員会(開催日:平成 19 年 3 月 27 日)

車両性能・運行計画と高速化車両の導入の検討  
沿線地域が一体となった地域活性化の取組み

第4回委員会(開催日:平成 19 年 5 月 28 日)

高速化事業の効果  
事業スキームの検討  
沿線地域が一体となった地域活性化の取組み  
委員会検討結果とりまとめ

## 2 白新線・羽越本線沿線地域の現状と高速化の必要性

### (1) 沿線地域の現状

人口減少の時代を迎え、羽越本線沿線地域は、多くの課題に直面している。人口減少は、全国均一に進むのではなく、交通の利便性を享受しにくい中小都市や中山間地域から進んでいく。

こうした人口減少は、地域コミュニティの希薄化や地域の活力低下を促進し、更なる人口減少を引き起こすという負の連鎖を招いてしまう。このような負の連鎖を引き起こさず、地域が持続的に発展するためには、交流人口の拡大が必要であり、交通の利便性の確保は不可欠なものである。

翻って、羽越本線沿線地域を見てみると、個性ある素晴らしい文化、観光資源が残されている地域である。この地域は、首都圏から遠く、また他地域に比べ交通網の整備が遅れてきたために、独自の文化、生活様式、街並み、自然など、地域外の人々にとっても極めて魅力的な珠玉の資源が温存されてきた。

鳥海山や、笹川流れに代表される日本海の変化に富んだ海岸線と美しい夕日等の豊かな自然、数多くの温泉地、新発田、村上、鶴岡、由利本荘等の城下町としての街並みや、江戸時代には日本海海運の要衝であった湊町酒田の街並み、さらにそれらが育んできた伝統文化、日本有数の米作地帯、食文化など、多様な魅力ある資源が凝縮されている。

ただし、こうした一つ一つの地域資源は比較的小振りのものであり、全国的なアピール力には限界がある。

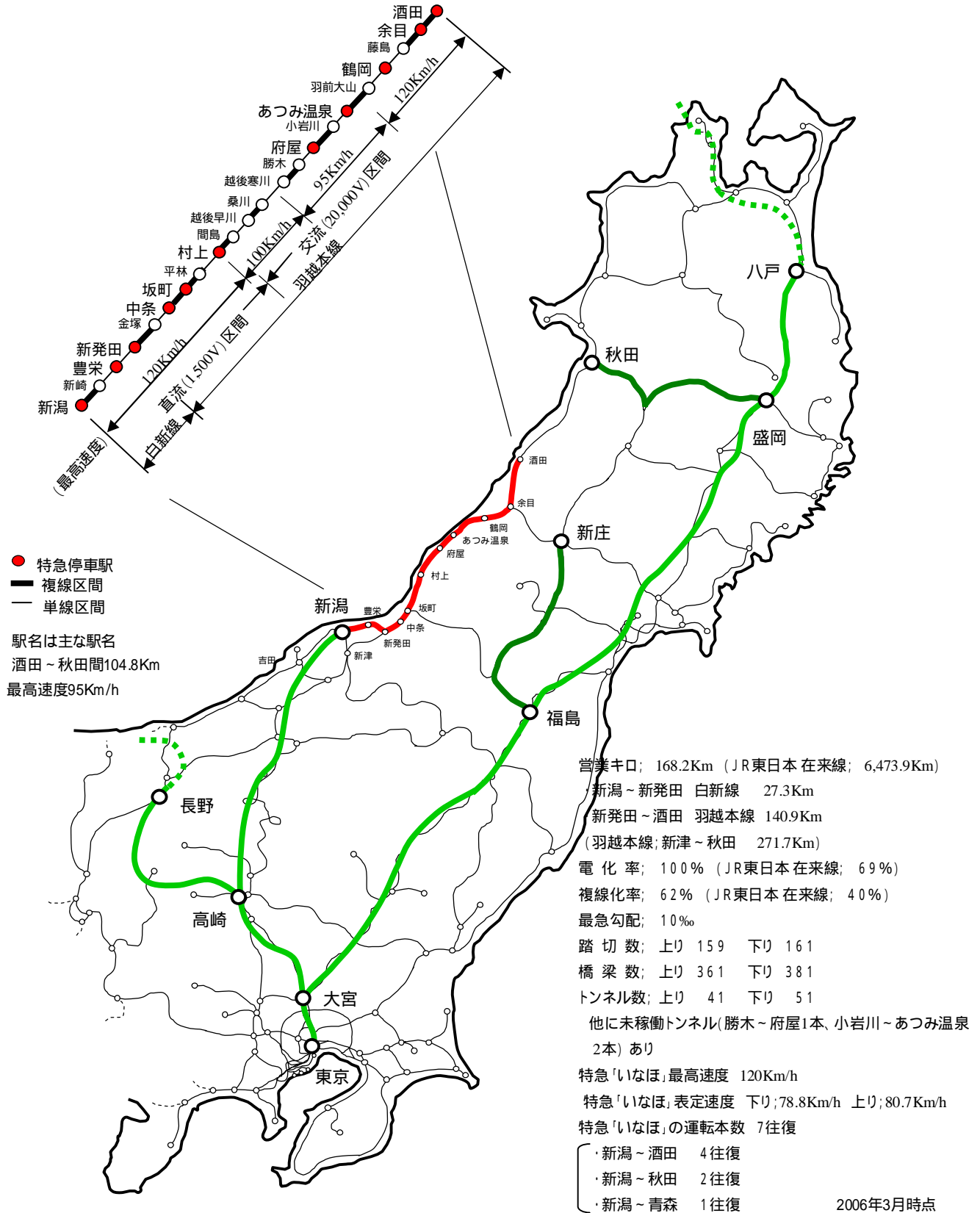
このことから、沿線地域全体で共有するアイデンティティを発見・確立し、それによって個々の地域資源のアピール力を大幅に向上させる努力が不可欠である。



## (2) 白新線・羽越本線の現状

白新線・羽越本線は、新潟県と東北地方の日本海側を結ぶ大動脈である。羽越本線の起点は新津駅であるが、特急列車を始め多くの列車が新発田駅以南は白新線に乗り入れ新潟駅を始終着駅としている。全線電化されているものの、直流と交流の区間がある。また、複線と単線が入りこんでいることが特徴である。

下図は白新線・羽越本線(新潟～酒田間)の概況を示したものである。



### (3) 白新線・羽越本線の高速化の必要性

#### 幹線交通網の整備の基本的なあり方

幹線交通網の整備は、産業活動の動脈となるなど国民経済に多大な効果があること、日本の国際競争力の向上に大きな影響を与えること、物流コストの低減等、日本経済の高コスト構造の是正に効果があること、地域における医療・福祉など生活の基礎的サービスの下支えとなること、など国民生活に必要不可欠かつ、今後の日本の持続的発展を左右するものである。人口減少、財政制約、グローバルな競争など様々な課題に直面する中で、投資の重点化、総合的なコスト縮減、既存構造物の有効活用等により、迅速な交通網の整備が求められる。

また、地域間競争が激化している中、県境を越えた広域経済圏の形成が地域に活力をもたらす切り札の一つであると言われているが、連携の充実・強化を図る手段としての交通網の整備は益々重要となってきている。

#### 白新線・羽越本線の高速化の必要性

交通網の整備は、生活に必要不可欠かつ、地域の今後の持続的発展を左右するものであるにもかかわらず、日本海沿岸部の幹線交通を見ると、高速道路は、新潟～山形県境、山形～秋田県境が未だ計画段階にとどまっており、ネットワーク化を阻んでいる状況にある。また、鉄道においても、日本海沿岸を縦貫する羽越本線は、その速度や運行頻度などの点で地域間交流を支えるために十分であるとは言えず、この地域の発展を損なう一つの要因となっている。

(白新線・羽越本線沿線の主な交通網の状況)

そこで、この地域が有する豊かな観光・地域資源を活用し、沿線地域の連携を高め、活性化を図っていくことが重要であり、その契機となる羽越本線の高速化の必要性は高い。

その際、従来的高速化事業さえ行えば地域の発展が見込めるといった考えではなく、高速化事業と地域活性化を一体的に行うことが重要である。

また、羽越本線の高速化による機能強化は、東北地方の日本海沿岸地域と新潟市、首都圏等を高速で安定的に結ぶだけでなく、空港など他の交通機関と連携することで、さらなる域内の経済活性化や交流人口の拡大への貢献が期待されることである。

さらに、羽越本線の高速化によって、これにつながる各鉄道路線も含めて広域的に利用ができるようになり、その効果を拡大させることが期待されることである。

