

# 信越本線直行特急のあり方検討委員会

## 検討結果

(案)

平成 22 年 2 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	4
〔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	5
〔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	8
〔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	14
〔参考 5〕 上越新幹線直行特急早期実現期成同盟会の概要	16
〔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）	17
〔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）	26
〔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）	44
〔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	47
〔参考資料〕 ミニ新幹線における事業スキーム	51

# 信越本線直行特急のあり方検討委員会 検討結果（案）

## 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廃止の懸念が生じている。

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考えられる。

このような状況を防ぐためには、速達型列車の継続的な運行が必要であり、具体策として、短期的には既存の優等列車等の維持、中長期的には新幹線・在来線直通運転化が必要と考えられる。

## 2 既存の優等列車等の維持

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。既存の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、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 今後の方向性

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。また、県の政策としては、「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」（新潟県夢おこし政策プラン、H21.12 見直し）と位置付けられており、今後とも実現へ向けて取り組んでもらいたい。

県内各都市間の速達性の確保は、県土の一体化を図るための政策として実施すべきであるが、今後とも優等列車等を維持するためには、利用促進への取組が不可欠である。

なお、さらに、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、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ることから、国としても取り組むよう新潟県は働きかけを行っていくべきである。

また、なお、公的支援の財源としてについては今後、検討する必要がある、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。

いずれにせよ、既存の優等列車等の維持や新幹線・在来線直通運転化の実現のためには、新潟県全体として機運を盛り上げていくことが必要であり、既存の組織である新潟県、長岡～上越・糸魚川間の沿線市及び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」の今後のさらなる活動、発展に期待したい。

## 5 地域活性化策等について

新幹線・在来線直通運転化の実現には、単なるハード整備だけでなく、信越本線・北陸本線沿線に人を呼び込み、鉄道利用者を増加させる観点も必要である。

例えば、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が求められる、と提言している。

その他にも、委員からは地域振興と関連して、下記のような貴重な意見が出された。今後、信越本線直行特急の検討を深化する上での参考としていただきたい。

- ・高速バスとの競合も念頭においた上で、新潟県全体として的高速交通体系がどうあるべきなのか、考えるべき。
- ・北陸地方と新潟県との連携はどうあるべきなのか。
- ・一つの地域ではもう伸びない時代であり、これからは他地域との連携を常に模索する必要がある。
- ・山形新幹線新庄延伸は、事業費 350 億円があったからできたのではなく、地元の熱意があったからできたもの。
- ・山形新幹線新庄延伸の場合、延伸したから地元企業が残ったのかそれともその企業が頑張ったから残ったのかという判断は難しいが、最上地域が相対的にそれほど落ち込んでいないという形で、事業効果が現れていると考えられる。
- ・新庄延伸の経験から、県が先頭になって旗を振っても駄目で、市町村が同じくらい一所懸命になる必要がある。