

■主な説明内容

（1）新しい高速ネットワークの構築について

①ミニ新幹線、フリーゲージトレイン導入に向けた事業スキームについて

- ・第1回委員会の説明事項の補足（資料1）
- ・信越高速化等調査について（収支を中心として）（資料2）

②優等列車確保に向けた課題について

- ・優等列車存続の場合に想定される運行形態について（資料3）

（2）沿線地域活性化・地域連携のあり方について

- ・2014年北陸新幹線開業に伴う信越本線活性化方策の検討（資料：柏崎市）
- ・「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（資料：樋口委員）

※説明内容については省略のため、各々の資料をご参照ください。

■主なご意見

[信越本線高速化等調査に関して]

- ・新幹線直通運転化の整備により需要が20、30%伸びるという理由別（誘発需要、他交通機関からの転移、他路線からの転移）の内訳や、どのような利用者が転移しているのかといった内容を精査する必要がある。
- ・開発中であるフリーゲージトレインの費用の考え方については、想定される車両の価格や、線路への荷重の問題が解決されれば、といった前提条件等を明記しておくべき。
- ・フリーゲージトレインについては、事業費が幾らまでであれば上乗せされても収支として大丈夫であるとか、幾ら上乗せされれば費用対効果が1を下回るかといったことをチェックしておくとうわかりやすい。
- ・単に事業費や費用対効果の議論にしていると、この事業は高すぎるということになりかねないので、「整備しなかった場合はその地域はこれだけ落ち込みます」ということを明確にすべきである。
- ・優等列車は、費用対効果の算定では未整備の場合においても存続を前提としているが、無くなった場合どのような落ち込みがあるかということに合わせて考える必要がある。
- ・収支については、根拠というか基礎資料が示されないと判断できない。
- ・地域発展、活性化という観点からこのプロジェクトについては、県の総合的な政策の中で位置付けられるべきことと考える。
- ・並行在来線の経営計画すら出ていない段階で事業費等の数字が出されてしまうのは、少し混乱がある。

[優等列車の確保策について]

- ・ミニ新幹線やフリーゲージトレインよりも、優等列車確保の方が現実的ではないかと思う。

- ・ 存続する優等列車は、新潟・金沢間というよりは上越（仮称）あるいは糸魚川での北陸新幹線接続と考える。
- ・ 仮に優等列車が確保されなかった場合、高速化（直通運転化）自体もあり得ないのではないかと考える。

[地域活性化・地域連携のあり方について]

- ・ 北陸との連携という視点は、高速化の議論には必要と考える。
- ・ 新潟の置かれている状況を広い視点から見ること大切である。
- ・ 例えば、国土形成計画の東北圏広域計画では今回初めて新潟県を入れたものを作成しているが、その理由として、これからの日本は東アジアとの連携が不可欠であり、そのためには新潟との連携を考える必要があるという視点である。
- ・ 一つの地域ではこれからはもう伸びない時代なので、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を例として]

- ・ 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。
- ・ 新庄延伸は、350 億円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である。

[報告書に関して]

- ・ 報告書は北陸新幹線金沢延伸後、何もしないで優等列車が廃止されるという最悪のシナリオを示し、本当にこれで良いのか、また、こんな方向で進めて行くべきではないかということを県民に広く知ってもらうためのものと考えている。
- ・ 今後の方向付けというよりも色々なレベルの多くの課題が出されており、その課題の整理が報告書の目的としてふさわしいのではないか。

[その他]

- ・ 事業スキームとしてはミニ新幹線の他にも高速化事業として国内で随分やっているのだから、参考にすると良い。
- ・ 高速バスを含めた総合的な交通体系の中で議論しないと、鉄道の視点ばかりで議論しているのは、どこかでバスがあるから良いといった結論になってしまうこともあり得る。