

■主な説明内容

(1) 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

- ・北陸新幹線金沢延伸後、直江津駅から長野方面へ向かう信越線、直江津駅から富山方面へ向かう北陸本線はそれぞれ経営分離され第3セクターによる運営
- ・平成9年3月のほくほく線開業後、当該区間(長岡・上越間)を結ぶ優等列車が減少
- ・現在は特急「北越」(新潟-金沢)が5往復、快速「くびき野」(新潟-新井)が3往復
- ・現在の新潟-金沢間の所要時分は3:37(特急「北越」)
- ・北陸新幹線金沢延伸後、優等列車が現行どおりの場合の想定所要時分は3:00(ただし、糸魚川-金沢間は北陸新幹線)
- ・北陸新幹線金沢延伸後、優等列車が廃止の場合の想定所要時分は3:33
- ・高速バスは現在、新潟-長岡間35往復、新潟-柏崎12往復、等

(2) 新しい高速ネットワークの構築について

①信越本線高速化等調査について

- ・長岡アプローチは新潟方面から直江津方面に向けて進行方向
- ・上越アプローチは新潟・直江津方面から富山方面へ向けてスイッチバック
- ・総事業費について、ミニ新幹線では900億円超から1000億円超、フリーゲージトレインでは現在の想定条件で開発された場合で450億円から480億円
- ・新潟金沢間の所要時分は、ミニ新幹線で約40分、フリーゲージトレインで約30分の短縮
- ・需要予測では未整備の場合と比較しミニ新幹線で30%、フリーゲージトレインで約20%の増加
- ・費用対効果はミニ新幹線で1.0を下回るが、フリーゲージトレインでは1.0を若干上回る
- ・費用対効果は収支と無関係であり、収支として最も有利なケース2A(フリーゲージトレイン上越接続)においても約315億円の無償資金が必要

②高速化に関する技術開発の現状について

- ・軌間可変車両はスペインの「タルゴ」で実用化されているが、機関車をそれぞれの軌間で用意し客車だけを直通運転で通すというもの
- ・日本の場合、新幹線走行のため電車タイプとしなければならないことから、「タルゴ」よりかなり難しく開発に時間がかかっている(スペインでは、2005年に電車タイプも実用化)
- ・平成14年にフリーゲージ研究組合が設立され、今年(H21)1月から3月には日豊線で在来線130km/hの速度向上試験が行われ、走行可能という実績
- ・ただし、曲線、ポイント等で在来線の保守基準をクリアできない荷重があった
- ・現在は新幹線で最高速度270km/hの速度向上試験12月まで行う予定
- ・軌間可変技術評価委員会では、来年の夏をめどに技術評価が出される予定

(3) 優等列車の確保について

- ・上越新幹線直行特急早期実現期成同盟会は、当時（上越新幹線開通時）は長岡・上越間に新幹線直行特急の早期実現という目的で設立
- ・その後情勢の変化により、現実的な方向として信越本線（長岡・上越間）の利便性の維持・向上を目的に加えた
- ・新潟経済同友会では、「柏崎刈羽原子力発電所との共存による地域経済活性化プラン」を先般知事に提出
- ・その中で新潟を基点として長岡・柏崎・直江津を通り北陸新幹線につながる「ミニ新幹線」、さらには福井、京都を結ぶ降雪に強い日本海軌道系ネットワークの構築を提言
- ・長岡商工会議所では、以前から北陸新幹線金沢延伸後の問題意識を持っていたが、一番谷間となる柏崎からの声が上がらないことから静観していた
- ・今年の中越地区の会議所会頭会議で、この問題は全県的な問題であり会議所の連合会として行動して欲しいと柏崎商工会議所から発言があった
- ・近々、新潟県の商工会議所連合会が知事に面会し、要望書を提出する予定

■主なご意見

- ・新潟までの交通手段としては、上越、柏崎では高速バスと電車（快速、特急）を利用用途や目的地などで使い分けているようである。
- ・糸魚川市の職員がから新潟へ出張する場合には、公用車か高速バスの利用が多く、電車はあまりないようである。
- ・新幹線は運行に制約があるのでスイッチバックというのは可能かどうか検討が必要。
- ・並行在来線の開業準備協議会で在来線の単線化は容量が厳しいという調査結果が出ていたと思うので、（ミニ新幹線の場合の在来線の）単線化は厳しいのではないか。
- ・並行在来線の運営には、30年間で386億円の赤字が出ると予測されており、フリーゲージトレイン化にはこれと別に無償資金として315億円がかかる。
- ・2014年には北陸新幹線金沢延伸となるので、それに間に合うのかどうかという問題と、その場合に当面は2014年に特急がなくならないようにし、ミニ新幹線、フリーゲージトレインは中長期的に取り組むという方向とすることも考えられる。
- ・柏崎方面から東京を目指すということも手広く考えるのか、あるいは、まずは信越線の優等列車確保からという優先順位的なものを決めてやるのかといった議論も必要。
- ・柏崎市としては、現実的な喫緊の課題として信越本線の利便性の確保と考えており、将来的な課題としてミニ新幹線やフリーゲージトレインというスタンス。