

＜第 3 回高速鉄道ネットワークのあり方検討委員会＞

～第 2 回検討委員会の議事概要等～



新潟県交通政策局

第2回検討委員会の議事概要（非公開）

- 日 時：令和5年3月29日（水）9時15分～11時10分
- 会 場：朱鷺メッセ 新潟コンベンションセンター中会議室302
- 出席者：委員全員出席
- 内 容：以下のとおり

1 議事項目（資料に基づき、事務局（新潟県交通政策局）から説明）

（1）第1回検討委員会の議事概要等

- ・現状と課題について（過年度調査、「新潟地域」と「上越地域」のアクセス状況等）
- ・高速ネットワークのあり方に関する調査（施設計画、運行計画、概算工事費、工期等）
- ・今後のスケジュール（第2回→令和4年12月、第3回→令和5年2月）

（2）高速化手法の詳細確認

- ・（案1）信越本線「ミニ新幹線化」の令和4年度の調査内容、配線略図による高速化手法の詳細、工事のステップ案等
- ・（案2）信越本線「既存線改良による高速化」の令和4年度の調査内容、配線略図による高速化手法の詳細等
- ・調査の進捗状況（イメージダイヤの検討（案1）、表定速度の検討（案2）、概算工事費、概略工期、所要時間（短縮時分）、メリット・デメリット）

（3）今後の調査方針等について

- ・需要予測の算定方法（検討ケース、使用データ、ゾーン区分、比較分析対象エリア、予測モデルの選択構造等）
- ・次年度の調査内容（施設計画の深度化、運行計画の深度化）

第2回検討委員会の議事概要（委員からの主な意見要旨）

【全体】

- アクセス向上だけでなく、国土強靱化の中で、国も上手く取り込みながら、検討すべき。
- 県民の機運醸成が必要なのではないかと。自治体、沿線住民等が共同した取組が必要。
- まちづくり等の広い視点で副次的な整備効果を考えていくべき。
- 観光利用等、どのように取り込めるか、次年度以降、深度化してほしい。

【各案について】

- 長大な工事期間や運休など、県民目線でどのような影響があるかなど議論する必要がある。
- トキ鉄の運休による鉄道収入等、会社への影響など課題検討が必要である。
- 大規模工事ではなく、防風柵の設置等の対策で、現行の「しらゆき」の安定運行を目指す取組が必要。
- 運行シミュレーションも、どこかの便がどれほど影響があるか、分かりやすく説明してほしい。

【需要予測】

- 新潟と関西の流動だけでなく、東北方面等の他の地域についても考慮して算定すべきではないか。
- 観光利用等、どのように取り込めるかどうか、次年度以降、深度化してほしい。

【費用対効果等】

- B/CのBについて、どれだけ県にとって、効果があるか、次年度深度化して調査してほしい。
- ベネフィットの部分で、どのような項目が考えられるか、幅広く調査検討いただきたい。

ご意見を踏まえ、今後の調査で検討してまいります。

案1・案2の主な課題

	案1 「信越本線ミニ新幹線化」	案2 「既存線改良」
主な課題	<ul style="list-style-type: none"> ●「上越妙高～直江津」間で工事による運休（3～4年）が想定されるのではないかと。 <ul style="list-style-type: none"> ※運休時の対応：バス代行 ●上越妙高駅でスイッチバックが生ずる。（ロスタイム発生） ●信越本線単線化による在来線・貨物線ダイヤへの影響 <ul style="list-style-type: none"> ※区間内完結の貨物列車（黒井～南長岡）時刻変更 ※長距離貨物列車に係るダイヤ調整の困難さ ●風雪など悪天候の影響を受けやすい。（3線軌区間のメンテナンス性を評価） ●直流（在来線区間）と交流（新幹線区間）を直通させる新型ミニ新幹線車両の開発 ●ミニ新幹線用の車両基地の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ●関西方面⇄新潟方面への移動は、2回乗換（上越妙高・長岡）となる。（利便性の確保） ●直江津～長岡～新潟間の直通特急列車廃止に伴う鉄道需要低下 ●短絡トンネル施工時の対策工事の検討 <ul style="list-style-type: none"> ※地すべり地形、可燃性ガス・原油・湧き水等への対応 ●短絡トンネル区間の信越本線の取扱い（廃止、継続、単線化等） ●工事費に対して時間短縮効果が低い。
委員からの指摘	<ul style="list-style-type: none"> ・JR貨物との時間変更の協議は、全国規模でのダイヤ調整のため、1地域で30分の調整であっても非常に困難な可能性がある。 ・上越妙高駅において新幹線の分割併合とスイッチバックを行う場合は、JR西では運行ノウハウがなく、短時間でのスイッチバックはハードルが高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・時間短縮効果は「案1」より低い。 ・関西／北陸方面⇄新潟で2回乗継が発生（1回乗継で20～30分程度の心理的負担）費用便益比、事業採算性の調査はこれからだが、現時点で効果に疑問あり。

※あくまで、R4調査から推察されるものであり、今後の調査検討により変動の可能性あり。