

【質疑応答】

■質問者 1

- ①（配布資料に）貨物に関しては時刻変更が必要と書いてありますが、現状、貨物列車の線路容量は足りているのか確認させてください。
- ②14番のスライドの工事期間の運休については、案1-1は上越妙高～直江津間となっていますが、それ以外の部分は止めなくてもできるのでしょうか。アプローチ線があるからこの部分をこの期間止めなければいけないのかお聞かせいただければと思います。

■金山特別研究教授

- ①委員会の中ではこれまでのデータの中でいくつか大きな方針も含めてそれぞれを考える課題を整理しており、これから精査がいるだろうということです。貨物への影響というのは、より確認が必要と考えていただきたい。
- ②上越妙高～直江津間については単線で運休が必要ですが、他の区間は2本（複線）あるので片側を活かしながら片側を工事が可能です。

■質問者 2

スライド13ページ目の工事費については、県の予算で確保するのでしょうか、それとも国の予算を取ってくるのでしょうか。先ほどプロフィールをお聞きしたところ、花角知事と同一年で大学も一緒かなと思っていますが、何か知事からコメントが得られているのかお聞きしたいと思います。

■金山特別研究教授

今はフィージビリティスタディ（実現可能性の調査・検討）の段階です。したがって、いくらかかるかということから整備するかも含めて、例えば地域や県、国家的なメリットなど、そういった中でどういう予算を使っていくのかといったようなことがあると思います。例えば、整備新幹線であれば費用負担ルールは制度として、国が3分の2、地方が3分の1と決まっています。

地方負担が3分の1であるが故に、地方自治体の意向というものを尊重されるという制度になっています。こうしたことから例えば先ほどお話ししたように、じっとしていると都市全体がこうなってしまう。早くやらないといけないといった中で、どういう予算措置がいいのかということについて、議論していく必要があると思っています。意思決定に向けてそういった話がだんだん出てくるということになるわけです。

■質問者 3

スライドでいうと14ページ目で、案2について2点お伺いします。

- ①まず在来線の利便性低下というところで直江津～新潟間の直通特急列車廃止というのが挙がっていますが、これは既存線改良（案2）と同じ在来線で行くと思うので、新潟まで列車が走れるのではないと思うのですが、どういうことなのか教えていただきたい。
- ②既存線の曲線改良や、短絡トンネルは分かるのですが、それ以外の特に線形改良のない部分について軌道材料などの線路設備に変更があったりするのでしょうか。

■金山特別研究教授

- ①直江津～新潟の直通特急列車廃止というのは、案2と案3ですよね。案2については、直江津

～新潟間の特急というよりも、貨物列車も走行している関係でこの路線を信越本線そのものの線路容量のことを考えながらダイヤを整えたといった感じになります。だから活かすっていうことも選択肢にあるかもしれませんが、今のダイヤではそういったことを課題として挙げているということです。

【新潟までの列車走行に対する補足】

- ・直江津～長岡間はアプローチ線を経由して長岡駅で新幹線と対面乗換とする関係（長岡～新潟間は上越新幹線利用を想定）で、直江津～新潟間の直通特急列車廃止としています。
- ・高速化によって線路に与える力が増大したり、ミニ新幹線車両の重さによって必要に応じてある程度の改良を見込んでいます。

【線路設備の変更についての補足】

- ・案2について、曲線改良箇所以外では、軌道材料の変更は見込んでいませんが、信号・踏切・架線の改良は見込んでいます。

■質問者 4

この案 1-1 と案 1-2 の沿線地域には、いわゆる直行特急期成同盟会ができております。新潟県と沿線 11 市町村ですかね。私は直江津地区に住んでいるのですが、直江津地区のいろんな地区の勉強会・学習会にも県の方を呼んだり、あるいは中央の方から詳しい方を呼んで講演会を何回か開いてきました。案 3 については、今年 3 月にそのような案が出たというのは承知しておりますが、この案が出てきたというのは、JR 側の意向が非常に強いというのは聞いております。もし案 3 でいくと、上越妙高間、うらがわらが今のほくほく線の線路沿線を使うと、今の信越線の住民の皆さんにとっては、ちょっと利用しづらくなるという気がします。

何とか信越線を活用したやり方を期成同盟会では言ってきたわけですから、そういう形になればいいと思っております。あと柏崎と柿崎の間、あるいは越後広田のその間はカーブがありますね。これは在来線の活用では、そのトンネルを直線化してスピードアップするということですが、例えば案 1-1 とか案 1-2 の場合は、そここのところも含めて真っ直ぐなトンネルにした場合に、よりスピードアップするのではないかというような気がするので、その辺をちょっとお聞かせ願いたいと思います。

■金山特別研究教授

期成同盟会のことは存じ上げていませんが、都市と鉄道という観点から、先ほどの案 1-1、案 1-2、それから案 2 ですね、これは現在の日本海側の幹線をそのまま活用していくという案では、非常に都市側にとっても今までと同じようなイメージがあると思います。

案 3 も高速走行できる既存ストックがあるということで途中から加わった案ですが、これが良いとか悪いとか、それぞれのメリット・デメリットがありますので、それを検討していく必要があると思っています。

特に案 1-1 と 1-2 と案 2 は、先ほど話した在来線輸送との共存ができれば、できることに越したことはないということとして、例えば私が行った研究では、色々な人が自由に気軽に動ける、つまり、いちいち時刻表を見なくても出歩ける、これは都市内鉄道の研究ですけれども、最低 1 時間 4 本になります。15 分間隔だったらみんなヒョイヒョイ出かけられます。例えば 1 時間に 1 本

程度だと時計見ながら、何時に出ようという準備して乗り遅れる時間になったら、もう今日は出るのやめようかなとか、次1時間半くらい先だとか、それが、15分間隔なら用意できたら出かけようとなる。運行が少ないと、現地に行っても、買い物とかをしているときに時計見ながら、これでもう買い物をやめないといけないということになる。コンパクトシティというのは、便利にした公共交通を軸にして居住立地などの都市構造を変えていくというのですが、その地域輸送のダイヤと都市間高速輸送のダイヤ両立には課題があります。案3は、在来線については地域輸送をそれぞれ充実させるという選択肢が残っています。つまり、在来線の例えば他にもいくつかの路線があるわけですが、特急列車がたくさん走っているところというのは特急列車のダイヤを引き算したら、地域輸送がほとんど走ってないんですよ。それは本当に地域の役に立っているのか。そういう面もありますので、地域輸送を活性化することも、例えば案3であれば、そういう余地が高まるのではないかという面もあるんですよ。いずれにせよ、どれも一長一短ありますので、総合的に考えていくのかなと考えています。