

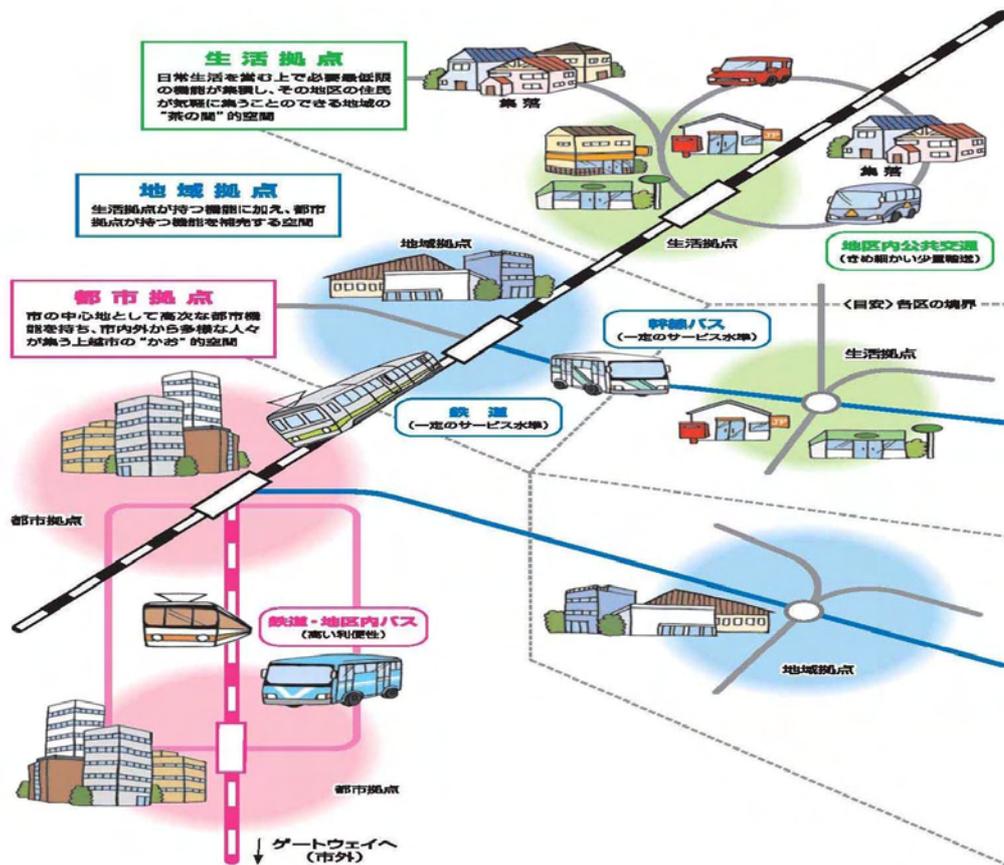
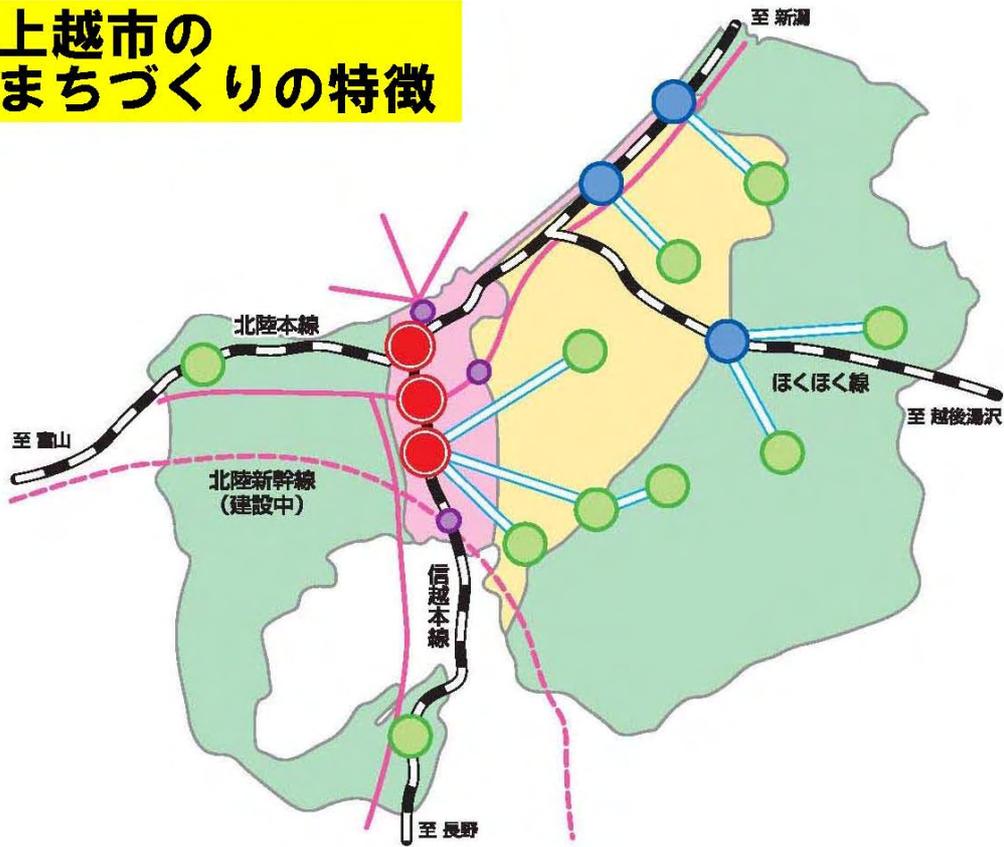
北陸新幹線金沢開業に向けての並行在来線の課題を考える
地区労働講座

北陸新幹線開業で変わる 公共交通と並行在来線の 役割と課題

資 料

2013年1月19日
在来線を守る三市連絡会 杉本敏宏

上越市のまちづくりの特徴



在来線の存続・地域の振興・発展をめざす地域の会連絡会

代表 仲田 紀夫 様

妙高と信越本線を考える会

代表 岡山紘一郎 様

在来線と地域のあり方を考える直江津・頸城の会

代表 仲田 紀夫 様

大糸線と北陸本線を守る会

代表 丸山 明三 様

在来線を守る三市連絡会

代表 尾崎 靖弘 様

新潟県並行在来線株式会社

代表取締役社長 嶋津 忠裕

「新潟県並行在来線の運行の課題と方向性」に関する質問書について（回答）

平成23年6月30日付けでいただいた標記質問書について、別紙のとおり回答いたします。

弊社といたしましては、今後とも沿線住民の皆様との対話を重ねながら、できるだけ地元ニーズに即した運行形態を検討してまいりたいと考えております。

今回のように事前のお話もなく、期限を切って質問書を送付されましたことは、やや唐突の感が否めませんが、貴会の趣旨をくみ取り回答させていただきました。

今後は、当方としても、こうしたことがなくてもよいよう、対話によるご理解に一層努めてまいりたいと思っておりますので、ご協力をお願いいたします。

ご質問	回答
1. 先般発表された「運行の課題と方向性」は、どのような経過で出され、新潟県や上越市、妙高市、糸魚川市とどのような協議をされたか、明らかにしていただきたい。	<p>「運行の課題と方向性」については、昨年、弊社が実施した対話集会等でお聞きした地元要望を踏まえ、これまでの検討状況や、並行在来線が抱える運行関連の課題、対応の方向性について、<u>地元の皆様と意見交換を行うためにお示ししたものです。</u></p> <p>また、新潟県とは、運行サービスと資金計画（財源確保）は密接に関わっていることから、「運行の課題と方向性」の公表に先立って協議を行っています。</p> <p>なお、沿線三市に対しても事前に説明しており、その後も必要に応じ情報提供等を行っています。</p>
2. 「運行の課題と方向性」に盛り込まれた施策実現には多くの財源を必要とします。その財源について関係者と具体的にどのような協議をされたのでしょうか。	<p>地元の要望を実現する運行サービスを持続的に提供するには財源の確保が重要なことから、県に対し、<u>新幹線貸付料の返還等を含む対策の実現を</u>要望しています。</p>
3. 新潟方面の特急“北越”、快速“くびき野”の運行継続の可能性を示唆されましたが、JRとはどのような協議をされたのでしょうか。	<p>新潟市方面と上越・糸魚川市方面を結ぶ特急列車等については、新幹線で代替できるものではないことから、北陸新幹線開業後も引き続き<u>JRで運行していただきたいと考えています。</u></p> <p>なお、弊社としましては、<u>並行在来線の基本的な運行形態が固まった後</u>に、県及び沿線市と連携しながら、優等列車の運行について具体的に協議していきます。</p>

<p>4. 乗客の利便性向上のためには、会社間の相互の乗り入れが必要です。JR・北越急行・隣接会社とどの程度協議をされたのでしょうか。</p>	<p>まずは、隣県との運行範囲等の基本的な運行形態を固める必要があることから、新潟県とともに隣県と定期的に協議を行っています。</p> <p>その上で、JR線との乗り入れや、必要に応じ、現行乗り入れを行っていない北越急行との相互乗り入れについても、県と連携し協議を行っていきます。</p>
<p>5. 貴社社長は、北陸本線にディーゼル車の導入を明言していますが、電車との比較のシミュレーションを明らかにして頂きたい。</p>	<p>弊社としましては、現状、利用需要に対して過大となっている県内北陸本線の車両数の適正化を図りたいと考えています。</p> <p>現行の運行は、3両編成単位の老朽化した交直両用車で行っておりますが、最新の交直両用車に更新したとしても、車両の性能上1両単位の運行はできません。</p> <p>一方、ディーゼル車は1両単位での運行が可能で、交直両用車よりも初期投資、維持管理費が低減できるほか、貨物からの線路使用料の増収が見込めることなどから、その導入を提案しているものです。</p>
<p>6. 長大トンネル（頸城トンネル）をワンマンのディーゼル列車が運行されている事例があるのでしょうか。</p>	<p>三陸鉄道の真崎トンネル（6.5 km、東北大震災で現在運休中）や秋田内陸縦貫鉄道の十二段トンネル（5.7 km）でディーゼル車のワンマン運転が行われています。</p> <p>なお、トンネルの長さによるディーゼル車の運行を制限する法令・規制はありません。</p> <p>また、長大トンネルのワンマン運転（電車）は、北越急行の赤倉トンネル（10.5 km）等で行われています。</p>
<p>7. 石勝線（JR北海道）で、事故がありましたが、乗客の避難、誘導、排ガス対策を明らかにされたい。</p>	<p>安全性の確保については、十分に留意して検討していきます。</p> <p>石勝線の事故については、現在調査中の事故原因やそこから必要とされる安全対策が、国から示された段階で、それらも取り入れ、万全の安全対策を講じていきます。</p>

<p>8. 地震・雪崩・土砂崩壊・浪害等災害時の対策復旧について、どのようにお考えでしょうか。</p>	<p>大規模災害からの復旧は、鉄道会社や自治体の力だけでは困難であることから、国の支援が必要不可欠と考えています。</p> <p>なお、第三セクター鉄道会社及び関係県においても、国に対し、東日本大震災に関する鉄道の復旧支援について要望されたところであり、復旧費用に対する国庫補助率の嵩上げが検討されていると聞いています。</p>
<p>9. 貨物列車の事故・トラブルの対応について、どのようにお考えでしょうか</p>	<p>本県並行在来線区間の貨物列車の運行管理は、弊社で行うことから、一般的には、事故・トラブルに伴う運行手配や、応急的な復旧作業は弊社の指揮のもとで実施すべきものと考えています。</p> <p>なお、事故・トラブルの対応等を含む運行の安全確保については、今後、JR貨物等と十分に協議を行って万全を期していきます。</p>
<p>10. 新駅は自治体が設置すると言われていますが、当該自治体とどのような協議をされているのでしょうか。</p>	<p>今のところ、自治体による具体的な新駅の設置計画はありません。</p> <p>今後、自治体からの具体的な要請があった場合は、「運行の課題と方向性」で示した事項に配慮しながら、協議していきます。</p>
<p>11. 老朽車両のリニューアル、ホームの段差解消は、JRにやっってもらってから譲渡されるべきではないでしょうか。お考えをお聞かせください。</p>	<p>先行開業した並行在来線では、車両については、通常、現行運行している車両が譲渡されています。</p> <p>今後、JRとの間で必要な車両の譲渡について協議を進めるほか、北陸本線では、ディーゼル車の新造導入も含め検討を進めていきたいと考えています。</p> <p>ホーム段差については、運行する車両の種類に応じ、必要なホーム段差の解消をJRに求めていきます。</p>

2010年6月21日

新潟県様
上越市様

東日本旅客鉄道(株)

信越本線(脇野田駅)移設事業に係る弊社へのご要望に対する回答

先般、新潟県と上越市よりご要請いただきました信越本線(脇野田駅)移設事業(以下「脇野田駅移設」という。)につきましては、地元のために出来る限りの協力をさせていただき観点を検討してまいりました。

弊社の施工体制につきましては、既にご説明申し上げましたように、北陸新幹線の開業関連工事や並行在来線(信越本線 長野・直江津間)の経営分離に必要な工事を実施するため、特に電気関係を中心に人手が不足している状況にあります。

弊社といたしましては、これらの状況を勘案した結果、以下にお示しする条件にご了解いただくことを前提に、脇野田駅移設の設計・施工をお引受けいたします。

1 適用する仕様・基準等

信越本線の移設として行いますので、技術基準や設備仕様を信越本線にあわせて設計・施工いたします。

※ 具体的な仕様・基準等につきましては、別紙をご参照願います。

2 事業費の負担

2004年3月26日締結の「北陸新幹線上越(仮称)駅付近周辺整備の実施に関する基本協定書」に基づき、事業費については全額上越市のご負担となります。

なお、工事費は、概略設計・詳細設計の中で算出することとなります。したがって、総工事費が判明するのは、詳細設計が完了する2011年夏～秋となります。

3 並行在来線(信越本線 妙高高原・直江津間)の一括在姿譲渡

並行在来線の経営分離にあたっては、鉄道資産の分離・分割の範囲や形態について、県のご要望をいただきながら検討・協議を行うところですが、今回は、弊社の技術陣を脇野田駅移設工事に振り向けることとなります。

この結果、現状の鉄道施設には改良工事を行うことなく、在姿のまま譲渡させていただくことについて、ご了解をお願いいたします。

4 第三セクター会社による旧線施設等の撤去

脇野田駅移設の設計・施工は弊社が行いますが、移設時期が北陸新幹線の開業直前となるため、旧線施設等が残ったままの状態、並行在来線の運行主体となる第三セクター会社に移管させていただくこととなります。したがって、移設後に残る旧線施設等の撤去は、第三セクター会社で行っていただくこととなります。

最後に、弊社が移設事業を行う場合の工程につきましては、弊社としても極力、北陸新幹線開業前の移設完了を目指して作業を進めますが、国の許認可手続きや鉄道・運輸機構等との調整・協議など、弊社だけでは決定しえない事柄や、予期せぬ施工条件の変更などにより影響を受ける可能性があることにつきまして、予めご了解下さい。

信越本線(脇野田駅)移設事業実施の前提条件

◎ 新線新駅の設計条件・設備仕様等(2010年9月末までに要決定)

① 在来線設備仕様 ⇒ 信越本線の基準にあわせることを基本とさせていただきます。

現在の信越本線の事業基本計画:3級線、設計最高速度110km/h、設計通過トン数2,000万t/年
設計けん引重量1,300t

② 駅設備仕様の決定 ⇒ 駅舎のデザインや下表の駅設備について、仕様を決定する必要があります。

【現行駅舎と新駅舎(在来線部分)の設備仕様比較】

設備	現・脇野田駅	新・脇野田駅(現時点案)	記事
駅舎	地平駅	橋上駅(自由通路で乗換)※	
ラチ	有人改札(業務委託)×1通路	自動改札×3通路 (乗換ラチ無)※	
券売機	1台	3台※	
本屋待合室	有(ラチ外)	有(ラチ内)※	
業務用施設 (執務室、出札、休憩室、湯沸、浴室等)	執務室、出改兼掌、休憩室 湯沸、浴室	未定	詳細未定
トイレ	有(ラチ内)	有(ラチ内)※	現行どおり
バリアフリー設備	なし(構内踏切でホーム連絡)	EV1基、ESC2基 多機能トイレ1箇所※	
旅客ホーム	島式7両対応	島式7両対応※	現行どおり
ホーム上家	無	有(対応両数未定)※	
ホーム待合室	有(小屋タイプ・手動扉)	無(本屋待合室で対応)※	
分岐器融雪器	散水ポンプ式、熱風融雪式	散水ポンプ式、熱風融雪式	現行どおり
電源	東北電力より、低圧受電	東北電力より、高圧受電 (電源室が必要)	詳細未定
運転保安設備	電子連動装置	継電連動装置	詳細未定
電路設備	直流1,500V、架空単線式、シングルカテナリ式	直流1,500V、架空単線式、シングルカテナリ式	現行どおり

※=上越市の計画内容(案)を記載しています

③ その他の前提条件

- ・ 軌道中心線を変更する区域内に2箇所の踏切が計画されていることから、弊社と上越市の間で交差協議が必要となります。
- ・ 上越市において、2010年中に施工開始予定の基盤整備工事(路床工事)につきまして、弊社の鉄道施設基準に適合することが必要となります。
- ・ 路床工事の事前施工(上越市において施工予定)及び踏切設置につきましては、北陸信越運輸局と上越市の間で了解を得ていられたいやいますが、弊社財産となる場合も同様に認められるかにつきまして、上越市において、北陸信越運輸局に対し再度確認を行っていただく必要があります。
- ・ 駅名の変更に関するシステム改修等につきましては、北陸新幹線開業後(=並行在来線の経営分離後)に第三セクター会社で行っていただくこととなります。
- ・ 自由通路の設計・施行区分及び道路認定等につきまして、鉄道・運輸機構等の関係機関と調整・決定する必要があります。
- ・ その他電気関係の設備につきましては、原則として現状設備と同等の仕様とさせていただきます。

北陸新幹線(新潟県区間)に係る合意書

新潟県と国土交通省は、北陸新幹線の予定通りの開業に支障が生じることがないようにお互いが努力すべきであるという共通認識の下、次のとおり合意した。

1. 国土交通省は、別添の「北陸新幹線(新潟県区間)に係る対応について」に示された内容を誠実に履行する。
2. 今回の合意を受け、新潟県は、速やかに、北陸新幹線の整備に係る事業費の負担の支払い等必要な措置を講ずることとする。
3. 今後とも両者は、北陸新幹線の予定通りの開業に支障が生じることがないように、必要な協力を行うこととする。

以上

平成24年2月17日

国土交通大臣

前田 武志

新潟県知事

泉田 裕彦

北陸新幹線（新潟県区間）に係る対応について

1. 並行在来線への支援について

(1) 並行在来線に対する支援について

沿線自治体の同意によってJRから経営分離された並行在来線については、当該地域の力で維持することが基本となるが、並行在来線の厳しい経営環境については、国としても強く認識しているところであり、新潟県における並行在来線についても同様であると理解している。

そのため、従来より、地域交通ネットワーク及び貨物鉄道ネットワークの維持を図る観点から、新幹線貸付料を財源とした貨物調整金の交付を通じて並行在来線の支援を行ってきたところである。

特に、今年度からは、JRが支払う新幹線貸付料に並行在来線の経営分離効果が含まれていることなども勘案し、制度の大幅な拡充を行うことにより、並行在来線の支援を強化することとしており、北陸線（新潟県区間）もその対象となる。

（注：貨物調整金の財源については、整備新幹線建設財源の確保及び地方負担の軽減を図る観点から、10年間の措置として、（独）鉄道・運輸機構特例業務勘定の剰余金をもって充てることとされている。）

一方、信越線（新潟県区間）については、現在、貨物列車が運行していないため、貨物調整金制度の対象とならないものの、JR貨物の許可区間となっており、緊急時も含めた全国的貨物鉄道ネットワークの維持を図ってゆく等の観点からの支援制度が必要であると認識している。

このため、同線についても、貨物鉄道ネットワーク維持等の観点から、整備新幹線に係る貸付料を活用し、貨物列車走行可能な設備維持への支援、同線の特殊事情を考慮した豪雪対策への支援等、新潟県の並行在来線に係る負担を軽減するために必要な支援を行うことと致したい。

(2) JRによる協力・支援について

並行在来線へのJRの支援は、JRと自治体との交渉が基本となるが、国としても、並行在来線維持の観点から、「整備新幹線の整備に関する基本方針（平成21年12月24日）」(3)①の趣旨を踏まえ、関係JRに対して、開業前・開業後も含めて、できる限りの協力と支援を行うよう要請してゆくことと致したい。

(3) 並行在来線の健全経営確保について

以上の措置により、厳しい条件下においても、新潟県内の並行在来線

が、健全な経営に向けて最大限の努力をする体制を整えられるよう、国としても必要な配慮、協力を行うことと致したい。

2. いわゆる「停車駅問題」について

整備新幹線は、その公共インフラとしての性格上、地域の振興に寄与することが必要である。そのような観点から、整備新幹線開業後の沿線地域における利便性の維持向上に向け、まず、国において十分な運行本数の確保に必要な車両基地等施設の整備に向けた措置を講ずることと致したい。併せて、関係JRに対しては、当該施設整備等を踏まえた沿線地域の利便性の維持向上に資するダイヤ設定の工夫等を行うよう奨励して参りたい。

さらに、開業後の沿線地域の利便性の確保に向けて、国及び新潟県との間で年度内に県内駅への停車等の問題に関する協議の場を設置するとともに、その結果を踏まえ、国から関係JRに対し、必要な助言を行うことと致したい。

3. 地方負担の軽減について

整備新幹線の建設中の区間については、引き続き工事費の縮減に努めているものの、建設物価の上昇等を原因として工事費が増額しているところであり、地方財政の厳しい状況を踏まえつつ、今後とも、予定どおりの完成・開業を目指し着実に整備を進めていくためには、地方負担の軽減を図りながら不足財源を確保していく必要があると認識している。

こうした点を踏まえ、これまで貸付料を財源として行ってきた北陸新幹線（高崎・長野間）の建設債務の償還や貨物調整金の交付について、今後は鉄道・運輸機構の特例業務勘定の資金を活用することにより、貸付料を整備新幹線の建設費に充当することとし、その実現を図るための所要の法案を国会に提出、既に成立、施行されたところである。

これを受け、今年度から、貸付料を整備新幹線の建設費に充当することにより、整備新幹線の整備における地方負担の軽減を図っていくことと致したい。

平成 24 年 2 月 17 日

国土交通省鉄道局長

久保 成人



新潟県交通政策局長

坂井 康一



新潟県の並行在来線に対する支援について

国土交通大臣と新潟県知事との「北陸新幹線（新潟県区間）に係る合意書」（平成 24 年 2 月 17 日付け）に基づき、国土交通省は新潟県に対し、新潟県からの支援要望等（開業後 30 年間で 780 億円）に相当する支援措置を行うこととする。

なお、その具体的な内容等について検討するため、平成 23 年度内に協議の場を設置し、平成 24 年中に結論を得ることとする。



直江津駅構内。雑草から右側が不要。



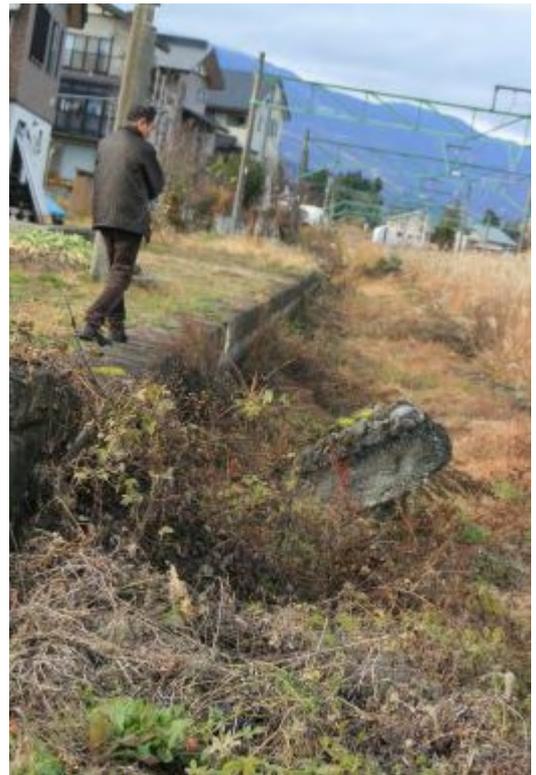
高田駅。右の待避線が不要。



上下とも、旧関山駅。こんなもの譲渡されても使い道がない。



上下とも二本木駅。下のホームの先に上のホームが続いている。



北陸新幹線の建設に伴う並行在来線（信越本線長野～直江津間） の取扱いについて

平成8年12月25日の「整備新幹線の取扱いについて」政府与党合意において、北陸新幹線長野～上越間が標準軌新線（フル規格）による新規着工区間として決定された。

建設着工する区間の並行在来線については、従来どおり、開業時にJRの経営から分離することとされており、並行在来線の経営分離についての沿線地方公共団体の同意が着工の条件となっている。

並行在来線となる信越本線長野～直江津間は、地域住民の重要な生活路線であり、経営分離後の取扱いについては、下記の基本的な考え方に基づき沿線市町村及び長野県等と十分協議し、対応していくものとする。

記

1 基本方針

北陸新幹線の建設によって、JR東日本から経営分離される並行在来線（信越本線長野～直江津間）については、沿線市町村の協力を得ながら、県が責任をもって存続を図る。

2 並行在来線の取扱い

- (1) 経営分離に当たって、市町村の財政負担は、財政力の許す範囲内にとどめる。
- (2) 並行在来線の経営主体については、信越本線（長野～直江津間）の沿線市町村及び長野県等と協議し決定する。
- (3) 運行形態等の具体的内容については、沿線住民の利便性を確保することを基本として、沿線市町村及び長野県等と協議し決定する。
- (4) 並行在来線は豪雪地帯に立地し除雪経費が多額となり、また全国の第三セクター鉄道のひとつが厳しい経営状況であることなどを踏まえ、経営主体の健全な経営の確保を図るため、国に対し、関係自治体とともに積極的に支援制度の確立を要望し、その実現に努める。

上記のとおり確認する。

平成9年10月13日

新潟県知事 平山 征夫

上越市長 宮越 馨

新井市長 大塚 久郎

中郷村長 吉田 侃

妙高村長 志澤 英雄

妙高高原町長 岡山 絃一郎