

高速鉄道網の整備促進について

【 総務省・国土交通省 】

提案・要望の内容

- 1 フリーゲージトレインの実用化に向けた研究開発を速やかに進め、伯備線へ早期に導入すること。
- 2 フリーゲージトレインの導入にあたっては、建設事業費への財政支援制度を創設すること。

J R	国	地方
受益の範囲内の貸付料	3分の2	3分の1

* 所要の地方交付税措置を講じる

* 整備新幹線財源の地方債 一般単独事業債（充当率90%）
後年度の元利償還金 50%の地方交付税で手当

【 現状と課題 】

中国横断新幹線及び山陰新幹線は、基本計画線として決定されているものの、整備計画線への格上げは未だに進展していない状況にある。

J R伯備線は、山陰と山陽・関西さらには四国地区を結ぶ重要な線区であるが、地形上の制約から曲線が多く、高速化・時間短縮の大きな妨げとなっている。

岡山駅での新幹線との乗り継ぎも、移動時間短縮の大きな支障となっている。

フリーゲージトレインの最近の技術開発

- ・ H15年5～6月 在来線（四国予讃線）での走行試験
- ・ H16年8月 山陽新幹線での走行試験
- ・ H17年 九州新幹線での走行試験予定



【 本県の取組状況・方針 】

伯備線へのフリーゲージトレイン導入促進に向けての意見交換会、要望活動等

- ・ 平成15年12月本県議会より、導入を要望する意見書を国会及び国土交通省に提出
- ・ 鳥取、島根、岡山三県議会議員協議会と国会議員との意見交換会：毎年1～2回実施
- ・ 鳥取、島根、岡山三県協議会による国土交通省並びに国会議員への要望：毎年実施

【 提案要望の効果 】

大都市圏と直結する高速鉄道ネットワークの整備・充実は、中国地方の一体的な振興と経済文化の発展に大きく寄与することが期待される。

フリーゲージトレインは、在来線と新幹線との直通運転が可能なことから、到達時間短縮及び乗り継ぎの解消により移動時間の短縮が図られる。

（参考）時間短縮効果

新大阪～出雲市 22分 岡山～出雲市 19分