

報 告 書

平成 23 年 10 月 15 日

岡山県議会議長 河 本 勉 殿

議員氏名 佐藤 真治

派遣の概要は次のとおりでした。

1. 目的 JR 伯備線新幹線化・フリーゲージトレイン導入促進三県議会議員協議会 総会及び意見交換会
2. 派遣場所 米子
3. 派遣期間 平成 23 年 9 月 2 日 ～ 平成 23 年 9 月 2 日

【 報告事項 】

JR 伯備線新幹線化・フリーゲージトレイン導入促進三県議会議員協議会の総会及び意見交換会が米子で行われた。

フリーゲージトレインについては、十数年かけてもなお、実用化のめどは立っておらず、開発費が嵩んでおり、開発スケジュールの遅れから行政刷新会議の事業仕分けの仕分け対象にされかけたが、結局条件付きで開発継続が決定した経緯がある。今回も、いつものように、まず、ライフワークとして取り組んでおられる前会長（総会で副会長になられた）浅野・島根県議会議員が、全国で最初に伯備線にフリーゲージトレインを導入すべきだという熱い思いと岡山県への感謝を述べられた。

その後、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の鉄道建設本部新幹線部の加藤課長と浅見総括課長補佐から、フリーゲージトレインの開発状況について説明があった。

鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、昨年 9 月、「軌間可変技術評価委員会」から、『軌間可変電車の技術開発に関する技術評価』で、台車と軌道の改良の提案を受けている（資料 3、4）が、これまでの試験車両の試験結果では、新幹線区間では目標を達成しているものの、在来線の曲線区間において、既存の特急列車より最大 40km/h も遅い速度しか出せておらず、新たに開発された新型台車も振動や速度に問題があったことによるものである。そこで、JR 予讃線での新台車の走行試験を 6 月 28 日未明から開始。約 2 年間の予定で、直線区間の多い JR 予讃線の多度津一坂出間で速度試験を実施した後、8 月下旬から約 1 ヶ月間は、

多度津—川之江間でカーブの走行性能などを検証し、現在実施中。10月末以降は、約1年間かけて、多度津—松山間など長距離区間を走行し、約10万キロの走行試験を行い車両の耐久性を調べる（資料2）。



次に、西日本旅客鉄道株式会社・米子支社の福田課長などの説明があった。陰陽連絡線として作られた伯備線が、最重要路線であることを強調されたが、同時に、大山から倉敷までの間に、26駅あり、山間地を走るため、気候条件も厳しく、急勾配が多く、なによりも100箇所をゆうに越えるカーブが多いという問題点を指摘された。したがって、振り子電車の「やくも」が導入されているわけであるが、台車改良はもちろん、軌道改良は、かなりの課題になるとのこと。



20年来の運動であるが、確かに、台車の技術的には、最終段階、技術的には、佳境に入っていると言える。ただ、問題は、むしろ軌道改良と感じた。特に、伯備線では、台車改良と軌道改良が相俟って初めて、時短効果が出る部分がある。要するに、新幹線から在来線への乗換えをなくし、時間短縮をするがために、民間会社のJRが、伯備線にどれだけ資金投下するか？あるいは、沿線自治体が、どれだけ負担するか？という、お金の話に収斂されるのだが、私は、意見交換で、その点をJRさんに、お伺いしたのであるが、明確な返答ではなかった。少なくとも、JRが、それを負担するというニュアンスではなかったという認識である。

正直なところ、一番問題になるが、誰も触れたくない問題について、直接発言してしまったことに、申し訳なさを感じるものの、山陰側の熱い思いに対して、時間短縮の直接的効果を必ずしも享受しないかもしれないにもかかわらず、県内の軌道改良に、県や周辺自治体が、どれだけ公費を支出できるか、よほど国費が入らないと難しいのではないだろうか。

なおこの日、台風12号が接近中で、閉会后、早々に失礼をして、他県議員との親睦も、全くできなかった事は残念である。

