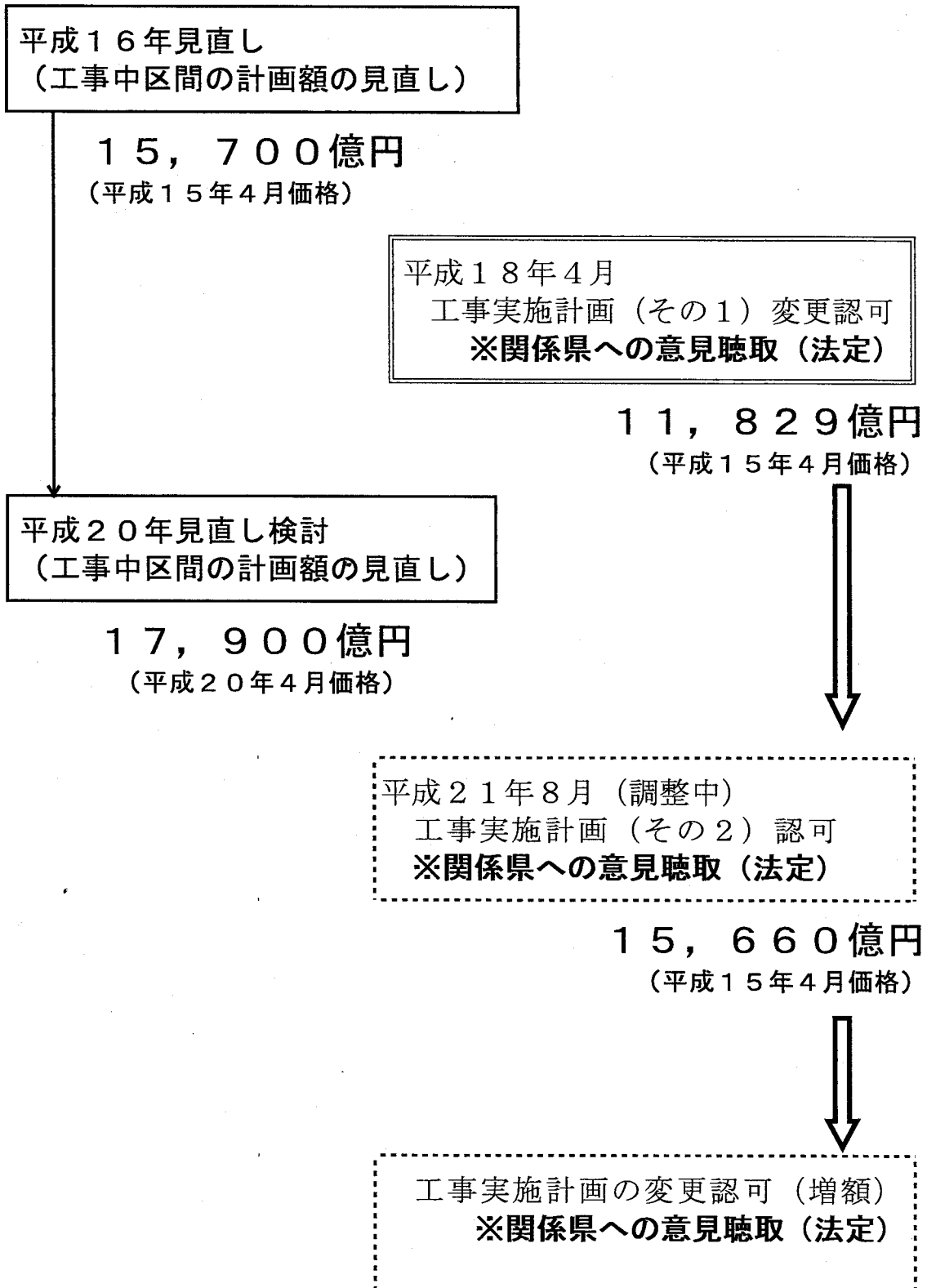


北陸新幹線（長野・金沢間）の認可経緯等



北陸新幹線長野・金沢間工事実施計画の概要

1. 線路の概要

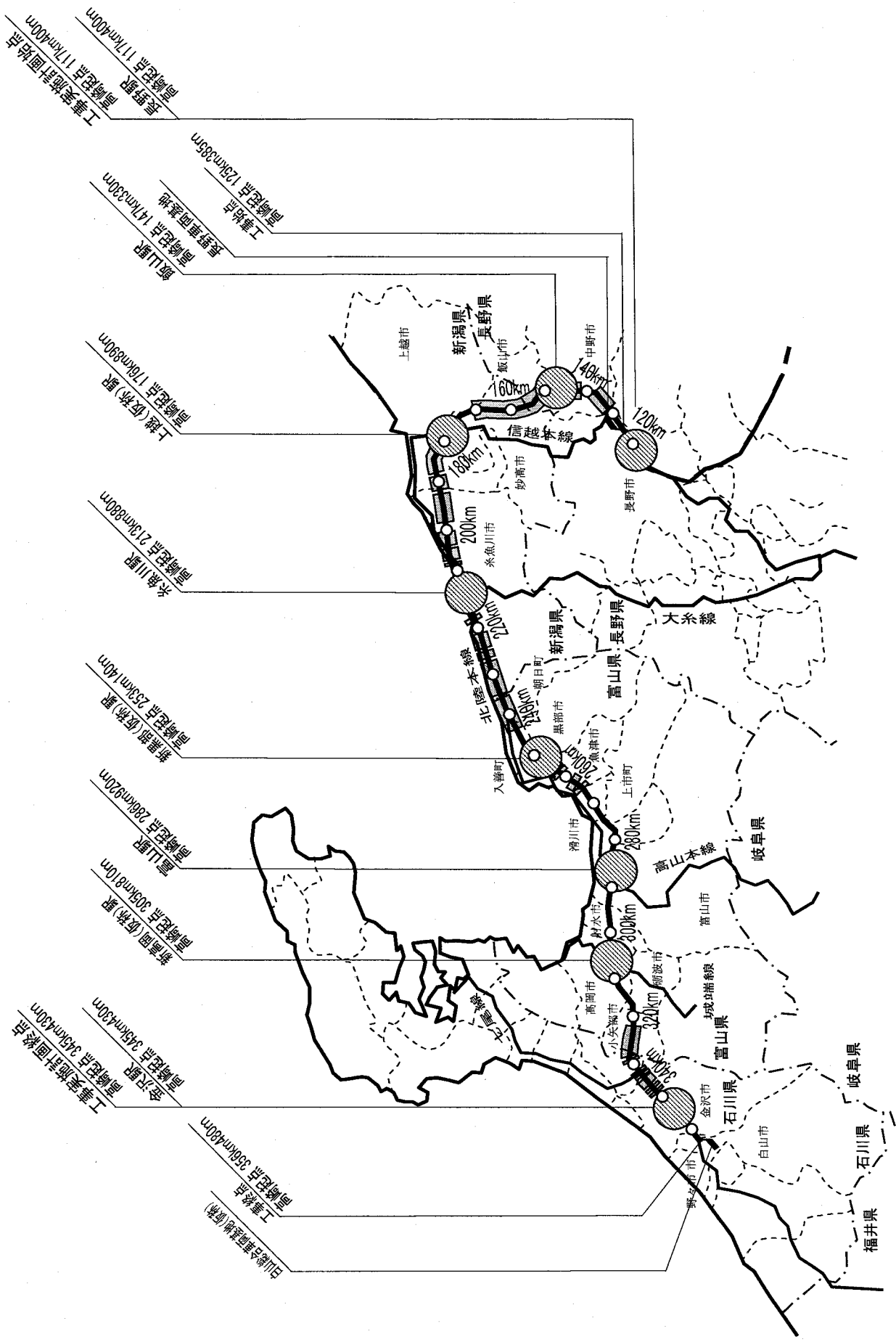
- (1) 区 間 長野・金沢間
(長野・上越(仮称)間、上越(仮称)・富山間、富山・金沢間)
- (2) 駅の位置
- | | |
|----------|------------------|
| 長野駅 | (既設：長野県長野市末広町) |
| 飯山駅 | (併設：長野県飯山市大字飯山) |
| 上越(仮称)駅 | (新設：新潟県上越市大字脇野田) |
| 糸魚川駅 | (併設：新潟県糸魚川市大町) |
| 新黒部(仮称)駅 | (新設：富山県黒部市若栗) |
| 富山駅 | (併設：富山県富山市明輪町) |
| 新高岡(仮称)駅 | (新設：富山県高岡市黒田) |
| 金沢駅 | (併設：石川県金沢市木の新保) |
- (3) 車庫施設及び検査修繕施設の位置
白山総合車両基地(仮称)(石川県白山市北安田町、宮丸町、
米永町、宮保町)
- (4) 線路延長 228km030m

2. 工事方法の概要

- (1) 最高設計速度 260km/h
- (2) 工事延長 約231.1km
- | | |
|------|------------------|
| 路 盤 | ：約 3.7km (約 2%) |
| 橋りょう | ：約 23.4km (約10%) |
| 高架橋 | ：約101.3km (約44%) |
| トンネル | ：約102.7km (約44%) |
- (3) 当該区間の主要な施設概要
- | | |
|----------|---------------------------|
| 最小曲線半径 | 基本4,000m |
| 最急勾配 | 30% |
| 軌 間 | 1,435mm |
| 軌道中心間隔 | 4.3m以上 |
| 列車の制御方式 | <u>列車間の間隔を確保する装置による方法</u> |
| 通信設備の概要 | <u>光搬送設備及び列車無線設備</u> |
| 電車線の電気方式 | 交流25kV |
| 電車線の吊架方式 | シンプルカテナリ方式 |
| き電用変電所 | 6箇所 |
- (4) 工事費 約15,660億円
- (5) 工事の完了予定時期 平成26年度末

※下線部は、今回認可による追加・変更事項。

北陸新幹線 長野・金沢間 線路平面図



○全国新幹線鉄道整備法（昭和四十五年法律第七十一号）

（工事実施計画）

第九条 建設主体は、（中略）工事実施計画を作成し、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2・3 略

4 国土交通大臣は、（中略）認可をしようとするときは、あらかじめ、（中略）工事に要する費用を負担すべき都道府県の意見を聴かなければならない。

5 略

（建設費用の負担等）

第十三条 機構が行う新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用（中略）は、政令で定めるところにより、国及び当該新幹線鉄道の存する都道府県が負担する。

2・3 略

○全国新幹線鉄道整備法施行令（昭和四十五年政令第二百七十二号）（抄）

（国及び都道府県の負担）

第八条 国及び都道府県が法第十三条第一項の規定により負担すべき費用の額は、（中略）国にあつては三分の二を、都道府県にあつては三分の一を、それぞれ乗じて得た額とする。

2 略

本 投 第 6 2 号
 総 企 第 1 2 7 号
 平成 2 1 年 7 月 1 0 日

独立行政法人
 鉄道建設・運輸施設整備支援機構
 新幹線部長 市 橋 学 殿

東日本旅客鉄道株式会社
 総合企画本部 投資計画部長
 西 野 史 尚

西日本旅客鉄道株式会社
 総合企画本部 部長（投資計画）
 杉 岡 篤

指令設備整備の委託契約の早期締結の必要性について（要望）

日頃より、整備新幹線の整備にご尽力を賜り、誠にありがとうございます。

JR 東日本・JR 西日本の双方で北陸新幹線金沢開業のために必要となる指令設備の整備案を別紙のとおりとりまとめました。指令設備は、輸送計画、運行管理、構内作業管理、車両管理、保守作業管理、集中情報監視、電力系制御などの機能を有し、新幹線鉄道の安全かつ安定的な運行を司る神経系ともいふべき必須の設備であります。特に北陸新幹線金沢開業時においては、異なる会社間（JR 東日本・JR 西日本）の直通運転に対応するための機能を新規に付加する必要があり、大規模な改修を行う必要があります。

指令設備のトラブルは、利用者の方々に多大なご迷惑をおかけすることにつながることから、営業開始に必要な訓練運転、設備の試運転等の期間を十分に確保する必要があります。その結果、下記のと通りの整備工程を想定しており、8 月には設計に着手したいと考えております。この整備工程が確保できない場合は、施工体制を増強する必要が生じますので、コスト増につながります。そのため、工事実施計画（その2）の認可に基づき、貴機構と両社の委託契約を7月末までに締結くださるようお願い申し上げます。

	2009 年度	2010 年度	2011 年度	2012 年度	2013 年度	2014 年度
指令設備の 金沢開業対 応工事	8月設計着手					
	基本 設計	機能 設計	詳細 設計	製造 個別機能試験	総合試験 接続試験	走行試験 監査・検査 訓練運転

北陸新幹線金沢開業に伴う指令システム関係のシステム要件

1. 計画系

件名	考え方	システム要件
列車計画	全区間で入力可能(責任範囲は自社エリア、他会社分は随時相手会社よりデータを取り込む)	東京～金沢(白山)で入力可能
車両運用計画	基本場面では所属車両毎に分離、実施場面では混在運用を可能とする	両社が相互に全区間で入力を可能とし両方に反映する
乗務員運用計画	基本場面では所属乗務員区毎に分離、実施場面では混在運用(持ち替え)を想定する	両社が相互に全区間で入力を可能とし両方に反映する
運転報(計画伝達)	全て COSMOS による示達を行い運転報は発行しない	システムによる示達とする

2. 当日系

件名	考え方	システム要件
在線表示	運行全区間の確認が可能	東：東京～金沢(白山) 西：東京～金沢(白山)
ダイヤ表示	予想ダイヤを含め運行全区間の確認が可能	東：東京～金沢(白山) 西：東京～金沢(白山)
ダイヤ変更	変更データを相互に参照可とし、詳細な事前の打合せを必要としない入力方法とする	会社間にまたがる入力については、自社エリア・他社エリアの一括入力を可能とし、相手会社は出力された警報により承認する
制御範囲	自社エリアの制御権限を持つ	東：東京～上越 西：(上越)～金沢(白山)
進路制御	自社のシステムが自社内の進路制御を行う	東：東京～上越 西：(上越)～金沢(白山)
車両運用変更	事前調整により所属会社単位で入力するが両社分の変更内容を反映することは必須条件	所属会社の編成に関わらず自社エリアのみ入力を可能とする
車両割当		所属会社に関わらず両社で相互に入力を可能とする。
乗務員運用変更	計画は未定だがシステムとしては可能とする	所属会社に関わらず両社で相互に入力を可能とする。

件名	考え方	システム要件
情報伝達(車上)	人間を介さずに会社間境界に制約されずに伝達を行う	両社を跨ったのシステム伝達を可能とする
旅客案内	自社エリアの情報は所属会社で入力する	北陸新幹線に関わる情報は両社で案内可能とする
臨速設定	COSMOS 提案による制御とする	東日本方式とし、会社間境界に関係なくデータ情報を相互に交換する
作時間帯管理	全線を通じて COSMOS による自動設定とする	東日本方式とするが、上越～糸魚川間は両社の承認を持って反映とする
保守作業	ハンディターミナルによる作業とする	東日本方式とする

3. 車両管理関係

件名	考え方
車両検査の分担範囲	仕業は通常時より相互で実施、車種共通化であれば異常時には交番検査まで相互に実施する
車両清掃	所属会社に関わらず全駅・全車両基地・電留線で清掃を可能とする
車両運用情報・検査情報・仕業検査計画など	現行、東日本のシステムを踏襲する

4. 設備関係

件名	考え方
会社間清算(車両・乗務員等)	COSMOS へ会社間清算の帳票作成機能を新たに追加する
列車無線・旅客一斉・構内無線など	ユーザー要望として取りまとめ

※ 詳細な仕様の検討については今後改めて関係者間で行うこととする



総企第128号

平成21年7月10日

独立行政法人

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

新幹線部長 市橋 学 殿

西日本旅客鉄道株式会社

総合企画本部 部長（投資計画）

杉 岡 篤



北陸新幹線金沢開業に必要な融雪設備の工程について

現在、貴機構と北陸新幹線上越～金沢間開業設備の協議を進めておりますが、その中で今回、北陸新幹線上越～金沢間に導入が予定されている融雪設備は、新幹線では前例のないパネルによる新方式が採用される予定です。開業をにらんだ全体工程から考慮して整備に着手すべき時期にきていると判断され、このまま整備開始が遅れますと本設備の設計、施工及び機能確認試験等の十分な期間が確保できないのではないかと憂慮しております。

新方式である融雪設備の開発期間を十分確保し、機能確認を入念に実施するためにも融雪設備の設計、施工の工程に万全を期され新幹線の安定的運行がなされますよう、お願い申し上げます。