

第4回青函共用走行区間技術検討WGの概要

平成24年12月11日（火）10:30～11:45
於：経済産業省別館11階1111号会議室

○議事「これまでの議事に対する検討について」

- ・ 国土交通省鉄道局潮崎施設課長より資料説明

(JR北海道 菅野常務取締役)

- ・ 今回示された時間帯区分案については、これまでに例のない運行方式になるということで、従来の新幹線と同等以上の安全性が求められると考えている。今後も安全性が確保されるよう十分な検討をお願いしたい。
- ・ また、具体的に示された検討課題以外にも、車両システムの改修、地上システムの維持管理の強化等の課題がある。
- ・ また、それらの技術的課題がクリアされたとしても、事業者としては、日々のオペレーションが安全・確実にできなければならない。今後設置されるという実務技術検討の場においても総合的に検討されることが必要である。
- ・ このような運行形態を実施するに当たっては、事前に十分な試験走行や、2冬期以上の冬期試験を十分やって頂きたい。
- ・ ダイヤ調整について、新幹線の効果が最大限発揮される時間帯に設定したいが、JR貨物の重要な時間帯もある。事業者間だけで調整できない場合にはご協力をお願いしたい。

(JR貨物 早瀬取締役)

- ・ 今回の有識者を含むWGの中で色々検討して頂き、関係者の意見も踏まえた上で、とりまとめられたものであるので、真摯に受け止めたい。
- ・ 「当面の方針（案）」の「2. 検討の方向性」の中で鉄道貨物輸送の重要性についても触れられており心強く感じている。また、「6. 終わりに」の中で、関係する鉄道事業者の高い安全意識の保持と、更なる日々の努力に期待すると書かれており、鉄道事業者の一員として、高い志を持って、今後とも安全に取り組まなければならないと強く感じている。
- ・ 今回示された短期的、中長期的方策の内容については、将来の可能性と方向性を示すものであると考えており、その内容を尊重し、今後の検討作業に前向きに参画させて頂きたいと考えているが、その内容が即将来の共用走行区間の列車ダイヤを決定するものではないと考えている。列車ダイヤの設定は、鉄道事業者にとって経営上の重要な事項であって、様々な要素を考慮検討し、関係する他の旅客会社と調整をして決定されるもの。
- ・ この当面の方針は、関係する鉄道事業者の将来における意志決定の際の貴重な検討材料として受け止めている。
- ・ 時間帯区分についての検討が進められていくと思うが、重要なことが4つある。1つは、82kmという長い区間を新幹線と在来線が共用走行するという、初めての経験であるため、ダイヤ乱れの対応などについて、開業後実績をしっかりと積んだ上で検討を深度化することが重要であるということ。2つめは、北海道と本州の間の物流や、北海道経済に与える影響を考慮した上で検討を進めていくことが重要であること。3つめは、ダイヤが乱れた場合の輸送混乱について、十分な対応策を講じていくことが必要であるということ。4つめは、貨物列車の円滑な運行に十分配慮して進めていくことが必要であると

いうこと。

- ・ また、青函共用走行区間技術検討 WG にしても、来年度設置されるという実務技術検討の場にしても、技術的な検討が主であるが、物流への影響や、利便性向上、地域活性化などソフト面での検討も要望したい。

(北海道 荒川部長)

- ・ 難しい課題が様々ある中で、WGにおいて当面の方針をとりまとめて頂いたことに感謝する。
- ・ 北海道としては、新幹線と貨物輸送の両立という大きな命題がある。また、安全確保に向けては、必要な技術開発等もあるということで、こういった方策をとることについては、やむを得ないのではないかと思う。
- ・ 高速走行を実現するための抜本的な方策が大変重要である。引き続きたゆまぬ努力を重ねて頂くこと、JR等関係者の密接な連携をお願いしたい。
- ・ H27年度末の新函館（仮称）開業が、北海道の活性化への起爆剤になると考えており、道としても盛り上げていきたい。

(青森県 小山内部長)

- ・ 共用走行区間において、安全性の確保しながら高速走行できるよう、関係者の皆さんに検討して頂いたことに感謝、敬意を表したい。
- ・ 鉄道局からH30春から1日1往復を目指すという説明があった。これまで解決の糸口が見えなかった中で、短期間で課題を洗い出し、国主導のもと関係者と調整し、真摯に取り組んで頂いた成果だと考えている。
- ・ 確認時間の短縮化に当たっては、さらに解決しなければならない課題があるとのことであり、引き続き国主導のもと、関係者一丸となって取り組んで頂きたい。
- ・ まずはH30春1日1往復の高速走行に向けて着実に進めて頂きたい。そして安全性を第一としながら、経験や検討を積み重ね、その上で、新幹線の高速走行の本数を増やし、抜本的な方策についても、可能な限り早く実現して頂きたい。そのことが青函トンネルの本来の機能や、北海道新幹線の効用を発揮させることになると考えている。
- ・ 北海道新幹線の新函館（仮称）開業により、東日本、北日本の人流、物流が大きく変わると思われる。県民の関心、期待も高まっている。津軽半島を中心に北海道と連携した活動が増えてきている。県としても北海道と共に準備を進めていきたい。
- ・ 今回の「当面の方針（案）」を受け止め、県議会にも理解を頂けるよう説明したい。

(中村委員)

- ・ 140km/hで走るということを十分考えて頂きたい。在来線での140km/h走行と、新幹線での140km/h走行というのは違うものである。新幹線は、前方注視義務がない。140km/hで安全に走っているというのは、運転士が前方を確認しながら走っている。これは新幹線走行ではなく、準幹線走行である。
- (潮崎施設課長) 新幹線140km/h走行での安全性というのは、別途、実務レベルで検討を進めており、こちらの課題とも連携しながら取り組んでいきたいと考えている。
- ・ 時間帯区分すれば、現行の新幹線走行と同じレベルになるということで、これは理解できる。
 - ・ 抜本的方策というのは、空間的に、リスクを新幹線並みに軽減できたときに初めて可能になるのであって、単純に低速で走ればよいということではないため、検討が必要。これからWG等で検討すると思うが、時間が必要になる。
 - ・ 準幹線走行から新幹線走行にするためには、現在の新幹線が備えているような安全上の

状況を1日も早く作るということだと思う。例えば、新幹線貨物専用列車導入案なら、これは新幹線走行になる。このようなキロポストをきっちり付けたい。

- ・ 高速走行に係る安全性について、今までのこの部分はこれに置き換わったから現行の安全性が保たれるということを説明する責任があると思う。今後のWGの中で、様々なリスクに対しての対応を検討した方がいいのではないかと思うので、ここで提起しておく。

(須田委員)

- ・ 青函共用走行区間では、新幹線が空間の専用ができない中で、安全性をどう確保するかという問題であったと思う。時間帯区分案は、時間的には専用化するという現時点で合理的な案である。
 - ・ その後、長期的に時間と空間を共用する方向に向かうということになるが、一点だけ強調した方がいいのは、空間的に共用するという新しい挑戦に対する安定性を確保するという視点が必要ではないかと考えている。
 - ・ 高速走行とは、200km/h以上だということが、参考資料には記載があるが、「当面の方針(案)」には記載がない。書いた方がいいのではないか。
- (潮崎施設課長) ご指摘を踏まえ修正したい。

(永井委員)

- ・ 時間帯区分案は、かなり最善に近いものではないかと思っている。
 - ・ 資料2「当面の方針(案)」の「5. 更なる検討」の(2)の箇所で、「同等の安全性を確保する」というのを、どのように定量的に安全性の確認をしていくのか、定量的な手法をどのように、今後、抽出できるかというのが重要かと思う。
- (潮崎施設課長) また引き続き、課題整理とアプローチについて、国の主導のもと、このWGにおいてまとめ、ご検討して頂きたい。
- ・ 「当面の方針(案)」の「5. 更なる検討」の(2)の新幹線貨物専用列車導入案の「技術的な助言を行う」というところが、第3者的な表現であるという印象を受ける。
- (JR北海道 菅野常務取締役) 新幹線貨物専用列車導入案について、当社としては、トレイン・オン・トレインという形で、H22年から3年間JR貨物と共同で取り組んできており、シミュレーション等を行っているところ。これらの成果をもとに、早い段階で試験車両等の具体的な段階で、国として取り組んで頂きたい。当社としても、正式に、これまでの成果などを説明させて頂ければと考えている。
- (潮崎施設課長) トレイン・オン・トレインについては、JR北海道が基礎的な研究を行ってきた蓄積があると聞いているので、その把握がまずは必要と考えている。すれ違い時減速システム等による共用走行案は、まだアイデア段階であるので、その違いもあって、このような文章になっている。

(岩倉委員)

- ・ 4.(1)、なぜ3時間という確認時間を2時間に短縮しなければならないのか、その説明がない。現行の鉄道貨物輸送サービスを維持するというような文言が必要ではないか。
- (家田座長) 本質的なところだと思うので、入れた方がいい。「2. 検討の方向性」を満たす前提で、これを実現しようとする、この確認時間3時間を2時間する必要があるといった流れになると考えている。
- (瀧口局長) ご指摘を踏まえ検討したい。
- ・ 2. 検討の方向性で、天候に左右されない安定的な輸送の確保というところがあるが、洞爺丸の経緯もあるので、「安全かつ安定」という記載が必要ではないか。
- (瀧口局長) ご指摘を踏まえ検討したい。

(家田座長)

- ・ 様々な条件を満たし、かつ早期に実現可能な案は、時間帯区分案しかないと考えている。
- ・ 「2. 検討の方向性」は、「基本的考え方」の方が良いのではないか。
- (瀧口局長) ご指摘を踏まえ検討したい。
- ・ 国土交通省、JR 各社、委員、地元も含め真剣に取り組んだ。4. (4)に今後のWGについても、こういった地元の理解とか意思疎通を得ながらということ盛り込んでどうか。
- (瀧口局長) ご指摘を踏まえ検討したい。ただ、事業者間、実務者間の検討内容と行政の検討内容が違うところがあるかと思ひ、このような記載になっている。
- ・ 新函館(仮称)までの開業もH27年度末に迫り、開業から2年後というのは、冬期間のことも考えると時間はあまりないため、一生懸命取り組まなくてはならない。4章もしくは6章に、一刻も早く取り組むというのを入れてはどうか。
- (瀧口局長) 6章に「関係者に着実に実行されていく」といった部分に書いたつもりでしたが、書きぶりが弱いようでしたようなので、修正したい。
- ・ 今後の予定はどうなっているか。
- (潮崎施設課長) 本日の議論を踏まえ、「当面の方針(案)」を修正し、改めて、年内に公表したい。修正については、事務局と家田座長に一任願えないか。
- (家田座長) 大局的な部分については、議論を尽くしたと思うので、任せてもらえるか。
- (一同) (異議なし)
- (家田座長) 今後は、どのようなスケジュール進んでいくのか。
- (潮崎施設課長) 年内に当面の方針を修正し、確定版として公表したいと考えている。また、年が明けてから、年度末を目標として、特に更なる検討に関する課題整理をしたいと考えている。具体的な日程はまた相談させて頂きたいが、1月から3月の間に複数回開催を考えている。

○その他

(瀧口局長)

- ・ 青函トンネルの着工は50年前のことであり、今回の議論は、50年間の青函トンネル、物流、安全、整備新幹線が背景にある非常に重たいものであった中、WG開催4回という短い期間の中、極めて集中的にポイントを整理して頂き、今後の解決の方向性について実現性のある助言を頂いたことを感謝する。まずは、H30年春に向けて、着実に実現をするということに向けて全力を尽くして参りたい。年明け以降も、今後の進め方については、引き続きこのWGのご指導を頂きながら進めていくことになる。年度内にまたご協力をお願いすることとなるが、引き続き、よろしくお願ひしたい。

(了)