

## 第5回青函共用走行区間技術検討WGの概要

平成25年3月25日(月) 10:00~11:00  
於：中央合同庁舎2号館1階共用会議室5

### ○議事「青函共用走行問題に関する当面の方針について」

- ・ 国土交通省鉄道局潮崎施設課長より資料説明

#### (JR 貨物 早瀬取締役)

- ・ すれ違い時減速案については、今までのワーキングでは、新幹線鉄道の定義である 200km/h 以上での高速走行について検討を行ってきたが、現実には 140km/h か 200km/h だけではなく、その途中の 160km/h だとか、180km/h だとかそういう選択肢もこれからは検討の中に入れていくべきではないかと考えている。
- ・ 160km/h は既にほくほく線でも実績があり、それに投入する技術開発、設備投資とそこから得られる高速走行のメリットを天秤にかけると、どういう速度が最適であるかまだまだ検討の余地があると思う。
- ・ そういう意味では、160km/h 等の選択肢も含めて検討していただけると解釈している。
- ・ 新幹線貨物専用列車に関しては、技術的な検討課題について勉強させていただいているが、事業のスキームがどうなるか気になっている。
- ・ 到達時分は、先ほどの資料にあるように、在来の貨物で 100 キロ走行しているのと、ほとんど到達時間は変わらない。場合によっては、積みかえの時分に、もう少し時間がかかる可能性もあるため、むしろ遅くなる可能性もあり、貨物の列車ダイヤがメリットを受けるということは、まず、なかなか難しいだろうと考えている。また、新幹線車両の製作、ボーディングターミナルの建設、新幹線へのアプローチ部分の工事等の工事費も相当額になることや、乗務員や車両の検修等のランニングコストも必要になることが見込まれる。
- ・ そのため、このワーキングのミッションではないかもしれないが、どこかの場で検討が必要と考えている。

#### → (潮崎施設課長)

- ・ 走行速度については、青函区間での在来線の走行速度の実績が 140km/h であったという前提で議論をしてきたという認識である。
- ・ 将来的にやっていく中で否定をするものではないが、あくまでも実績ベースに立脚した 140km/h とはまた違った段階の課題整理があるものと認識している。
- ・ 事業スキームについて、仮に将来、ものになった場合、どのような事業スキームになるのかについては、まだ検討できていない状況。現段階では、技術的な検討するにあたっての技術上の留意点という認識で整理を行ったところである。

#### (JR 北海道 菅野常務取締役)

- ・ 共用走行区間については、新幹線開業後 3 線軌道ということで、新幹線が走行する標準軌の内側に在来線の専用レールがあるということで、軌道構造が変わる。
- ・ 先般、秋田新幹線の 3 線軌道構造の箇所脱線事故が発生したということで、青函共用走行区間における土路盤や高架橋区間においても冬の対策を考えながら事前に走行試験や確認等が必要だと考えている。
- ・ 140km/h 開業時点においても少なくとも 2 冬季は走行試験をさせていただきたい。
- ・ 青函共用走行区間における高速走行については、安全はもとより走行試験を通じてオペレーションの面でも無理なく確実にできるという実証の下進めて参りたい。

→ (潮崎施設課長)

- ・ 今後の検討は3段階あるが、まずは27年度末に着実に開業することであり、その実務的な検討は従前より進めている。
- ・ 時間帯区分案の実務的な検討は、新年度早々始めさせていただきたい。
- ・ 中長期案については、改めて別の形で検討させていただきたい。

(青森県 千葉調整監)

- ・ 雪対策については、新幹線は雪に強いということであったが、秋田新幹線においても原因は分かっていないが事故があったが、平成30年春の高速走行の実現の目途があるので、これをなんとしても実現させていただきたい。
- ・ 事業費についても雪対策分の追加はかなり大きな部分あったと思うので、しっかり雪対策をやっていただきたい。

(北海道 細野参事)

- ・ 地域の役割としては、道民に新幹線効果や利用の価値を理解して頂くことやカウントダウンプログラムを策定し、これから全道的にその効果を高めていきたいと考えており、H27年度末に向けて取り組んでいる。

(中村委員)

- ・ トレイン・オン・トレインについては、新幹線が新幹線の基準として高速走行する上では非常に良い案だと思う。
- ・ 様々な技術課題があり、検証を繰り返さなければならず、すぐに実用化はしないと思う。
- ・ そう考えると、時間帯区分で200km/h走行をたくさん走らせることには限界があるため、すれ違い時の減速は必然。
- ・ ここをいかに効率よく経済性を加味しながら、開発していくのかということだと思う。
- ・ 27年度末に140km/h走行となるが、このシステムをどのように実現するのかということと、すれ違い時の減速を可能にするのかということは、リンクしていると思うので、できるだけ早いうちに140km/h走行を実現する手段とすれ違いの減速というのが、整合性が取れた形で検討を早期に行う必要がある。
- ・ やり方によっては発散してしまう実現の仕方とスマートにいくやり方があるように思えるので、できるだけ安全を守るATCの論理には手を入れなくて、臨時速度制限を上手く使いながらこれを実現する方策を考えていく必要がある。

(水間委員)

- ・ トレイン・オン・トレインは、まずは技術開発だと思う。技術開発出来たときに、トレイン・オン・トレインと普通の新幹線がすれ違う場合の問題もある程度事前に検討しておかないといけないと感じている。
- ・ すれ違い時の減速については、減速後の加速についてもちゃんとやらないと、貨物列車が続行した場合はそのままといったことになってしまう。
- ・ 新幹線だけが位置とか速度の情報を持っておく必要があるのか、貨物列車も位置、速度の情報を持った方が良いのかも含めて、減速させてその後復帰させることも忘れずに検討していただきたい。
- ・ 当面の方針で今回追記となった青字のところでは違和感があった箇所は、今も貨物列車と在来の鉄道にしてみたら支障物が存在する可能性もあるので、新幹線の走行によって初めて支障物が存在する可能性が出てきたということを勘違いされないようにした方がよいと思う。

→ (家田座長)

- ・ 支障物が存在することによって、高速走行する新幹線列車に安全上の懸念がもたらされる可能性ということでしょうか。

→ (瀧口局長)

- ・ 支障物による安全な高速走行への懸念ということでしょうか。趣旨は分かりました。

(家田座長)

- ・ 当面の方針 P3(4)に、幸いにして予定とおり 200km/h 以上の走行が時間区分でできたとして、その後も継続してデータを積み上げて確認していく旨、記載を入れてはどうか。
- ・ トレイン・オン・トレインのハードルの高さもあるが、すれ違い減速もそう楽観してはいけないと思っている。楽そうに見えるが、実は新幹線を支えている運転保安の根本の考え方に支障するので、一般の方にイージーチョイスに見えないようにしなければならない。

(潮崎施設課長)

- ・ 水間委員からの修正案については、そのように修正したいと考えている。
- ・ 減速だけではなく加速についても、年明けの検討で全く同じ検討をしていた。
- ・ 中村先生からのお話については、臨速等の方法を応用してよりリーズナブルな方法を考えなければならないと考えている。
- ・ 水間委員のトレイン・オン・トレインの質問については、あくまで新幹線と同等の貨車の中に入れてしまえば、高速ですれ違いについては解決できるという発想があると思っているが、本当にすれ違い時にどのような挙動になるのか確認した方がよいのではという認識である。
- ・ 家田座長の継続検討についても技術的なバックボーンを持って確認していくことも当然のことだと思っている。

(家田座長)

- ・ 1箇所、支障物のところだけ直すことにして、細かい話は議事録に残っているということでご理解いただきたい。

(潮崎施設課長)

- ・ 欠席の先生にも最終確認をしていただいて、あとは事務局と座長にご一任をいただきたいと考えている。
- ・ 新年度からは実務ベースの検討に進ませていただくが、このワーキングは来年度の検討の進捗状況を踏まえて、報告事項が出た段階で開催させていただきたい。

○その他

(瀧口局長)

- ・ 難しい課題をとりまとめ頂いたことに感謝する。鉄道局としては、平成 27 年度末の北海道新幹線の開業を確実にするというのが第 1 点。このために、JR 北海道を中心にしてしっかりと安全走行を頑張っていたいただきたいと思っている。着実に 140km/h 走行を進めながら、平成 30 年春に向けて時間帯区分案を実行させていただきたい。二つの中長期課題については、ワーキンググループを中心としてやや検討すべき課題が違っているので、的確に専門家の意見を伺いながらワーキンググループとしての考え方をとりまとめさせていただいて、こういった方向で検討を進めるべきだといったことについてご指示を賜りたいと思う。5 回ですべて終わったということではなく、27 年度に向けてあるいは 30 年春に向けて、中長期的課題に向けてチャレンジするという事で引き続きご指導いただきたい。

(了)