

第 4 回整備新幹線小委員会の概要

平成 24 年 2 月 27 日 (月) 14:00~17:00

於：三田共用会議所 3 階大会議室

○ 議事「(1) ヒアリング JR北海道、JR貨物」

(家田委員長)

- ・ トレイン・オン・トレイン (以下「tT」) について JR 貨物はどう考えているのか。
→ (JR 貨物) JR 北海道とは協力体制を取っている。実用化の確認が取れば使いたい。
- ・ 貨物列車の走行スピードが上がるとい面では、JR 貨物にとっても悪くない話ではないか。
→ (JR 貨物) 札幌まで tT で行けるならともかく、青函のみではそれほど時短効果はない。

(竹内委員)

- ・ 構造上難しく見える三線軌条より、四線軌条の方がいいのではないか。
→ (JR 北海道) 未検討。青函トンネル建設当時から三線軌条を前提としていたと認識。
- ・ 国際規格である背高コンテナの場合、tT は大丈夫か。
→ (JR 北海道) 現在検討中の tT における車内の上部スペースは 10cm 程度しかなく、背高コンテナは収納が厳しい。tT や貨物列車の低床化が必要。
→ (JR 貨物) 課題としては認識している。

(岩倉委員)

- ・ 青函共用走行区間の速度向上を行った場合、どのような危険性があると認識しているのか。
→ (JR 貨物) 新幹線が 140km/h よりも高速で走行した場合、安全の確保は困難。仮に 260km/h の新幹線とすれ違った場合、風圧でコンテナが変形する等の可能性があると考えている。
- ・ 札幌開業は H47 年度と相当先。将来の貨物輸送のイメージをどのように描いているのか。
→ (JR 貨物) 少なくとも現行の輸送量は確保していく。

(中村委員)

- ・ 260km/h 走行して、すれ違うときだけ 140km/h に減速する方法は検討しているのか。
→ (JR 北海道) 前提条件にもよるが、貨物列車 1 本とすれ違うと 1.5 分~2 分程度遅れる。平均 3 本すれ違うと仮定すると 6 分程度影響が出るため、不安定なダイヤになる。また、ATC に同一進行方向の列車だけでなく対向貨物列車の位置情報も載せなければならないため検討が必要。
- ・ JR 貨物で、tT 以外の青函共用走行区間の問題を解決するための技術開発のビジョン如何。
→ (JR 貨物) 貨物列車の速度は現行 110km/h であり、これ以上の速度向上は困難。仮に新幹線軌道を走行する場合、tT でなく積み換えをする場合はかなりの時間ロスが生じるし、全ての貨車を標準軌用にするのは 2500 万円×7700 両の車両を新造する必要があり不可能。
- ・ JR 貨物は、風圧に耐えられるような構造上の対策等の安全対策の検討はしていないのか。
→ (JR 貨物) 色々勉強はしているが、ハードルが高い。

(山崎委員)

- ・ tT は、テクノスーパーライナーを思い起こす。ガラパゴス化を進める方向ではないか。
→ (JR 北海道) トンネル新設はコスト増で、また一斉積み換えは自然制約を受け困難。
- ・ 開業が 23 年後と相当先の想定時期について JR 北海道はどう考えているのか。また対航空機でシェアが 5 割を想定しているとのことだが、そんなに増えるのか。
→ (JR 北海道) 北関東の需要の転移や、東北との交流増も含めて考えれば十分やっつけいけると考えている。

(須田委員)

- ・ 検査の体系や安全性の確保について、今後 JR 北海道・JR 貨物ですり合わせて検討するのか。
→ (JR 北海道) 国交省の指導を頂きながら細部を詰めていきたい。

- ・ 新造機関車のEH800形式はどのような使い方になるのか。
→ (JR 貨物) 青函共用走行区間限定の運用で、そのため付け替えのコストや時間もかかる。

(廻委員)

- ・ (札幌開業はH47の想定だが) 23年後の貨物輸送の在り方を分析した上で話しているのか。
→ (JR 貨物) 環境問題の比重が高まれば、さらに鉄道貨物輸送のシェアは増加すると認識。

○議事「(2) ヒアリング JR西日本」

(岩倉委員)

- ・ フリーゲージトレイン (以下「FGT」) が望ましいとのことだが、乗り換えの影響はどれくらい大きいのか。
→ (JR 西日本) 対面乗換を実施した新八代と比べると敦賀は交通量が3倍で、スムーズな乗り換えに課題。30分に相当する心理的な抵抗を考えればFGTが望ましい。
- ・ 今のFGTでは最高速度270km/hだが、将来E5系のような速い列車と混在したときどうか。
→ (JR 西日本) 北陸新幹線は最高260km/h前提なので、そこまでは念頭においていない。

(兵藤委員)

- ・ 強風による運行障害は敦賀・米原間でも発生しているのか。
→ (JR 西日本) 湖西線の話であり、敦賀・米原間では起こっていない。
- ・ FGTの長野から先の乗り入れは検討しているか。
→ (JR 西日本) 現時点ではサンダーバードの置き換えを想定しており、富山・大阪間となる。

(須田委員)

- ・ 強風、踏切対策以外でFGTへの技術的な懸念は何かあるか。
→ (JR 西日本) 車両の耐久性については、今後しっかり確認する必要がある。あとは、FGTの走行が軌道側に与える影響のチェックも必要。また雪への対策も課題。
- ・ 中京方面へのFGTの導入如何。また新潟～関西も少量ながら需要があるがどう対応するか。
→ (JR 西日本) 現在しらさぎが16本走っているが、中京方面へは敦賀での乗り換えを現状想定しており、乗り換えは今後の検討課題。新潟へは現在でも富山か金沢での乗り換えとなっている。
- ・ 旅客流動図は現時点のものだが、金沢開業で東京～北陸はかなり航空機から移るのでは。
→ (JR 西日本) 御指摘のとおり、金沢開業時に相当新幹線へシフトすると認識している。

(中村委員)

- ・ 今後どのエリアをFGTでやっていくのか。山陽新幹線と在来線での活用もあると思うが。
→ (JR 西日本) 地上側での対応も必要であり、他の線区で導入できるかは検討していない。
- ・ 踏切問題は秋田・山形新幹線での対応の実績もある。どういった対応を検討しているか。
→ (JR 西日本) 地元との調整もあるが立体交差化も念頭においている。今後検討したい。
- ・ 新幹線の強みは雪に強いこと。その点FGTは、在来線部分がネックとなる気がする。
→ (JR 西日本) 在来線は雪対策をそこまで取っていないので、雪の際はサンダーバードも速度規制を行うほか、台車に雪が付着すると、雪を取り除く必要がある等の課題がある。FGT台車も、同様の課題があると認識している。

(山崎委員)

- ・ 収支採算性は、あくまで国の試算とは無責任に感じる。この区間でどれだけ貸付料が取れるかは未着工3区間の議論においても重要な視点。いつになったら数字が固まるのか。
→ (JR 西日本) 新幹線は大きな幹と位置付けており、期待がない訳ではない。ただ、運行本数や需要の見通し等が固まっていないので、貸付料支払額は開業までに議論していきたい。
- (蒲生幹線鉄道課長) 収支採算性は、将来的には貸付料として機構とJRの協議で決定されるもの。今回は収支採算性をかために計算しており、もっと取れるのであれば有難い。

(廻委員)

- ・ 私もこの、あくまで国の試算、としている部分が気になった。

(竹内委員)

- ・ 貸付料は受益を限度として取ることとなるが、関連事業の収益は入るのか。
→ (幹線鉄道課長) 旅客収入がベースであり、関連事業の収益は入っていない。

(家田委員長)

- ・ 金沢開業により、関東側（特に北関東）と北陸との間の鉄道需要は増えるのではないかと。
→ (JR 西日本) 現在の東海道新幹線回りの需要が移るので、増加するものと考えている。
- ・ 乗換抵抗 30 分相当というが、新八代の対面乗り換えはソフト側の努力によって抵抗を減らしている。一方 FGT には軌間変換時のロスタイム等課題もある。トータルで考えたときどちらが望ましいのか、事業者としての率直な意見を聞きたい。
→ (JR 西日本) 今のサンダーバードはビジネスが 4 割程度で、残りは北陸に向かう観光需要等。東海道新幹線と比べてもグループ旅行の割合が多く、心理的に乗り換えが与える影響は大きいものと認識。FGT が実現可能であれば、実態によりマッチした案と考えている。

○議事「(3) 需要推計等の確認に関する報告 (岩倉委員、兵藤委員)」

(中村委員)

- ・ 需要推計等については、安全側で計算しており安心、またこの試算は現在の技術がベースだが将来的には運行管理や保全システムの向上が見込める。よって先は明るいとの認識。

(山崎委員)

- ・ この需要推計等の手法は、これまでの整備新幹線の実績と比べて感度的にはどうなのか。
→ (潮崎施設課長) 詳細に計算してはいないが、直近の実績を見ると従来の在来線と比べて着工時の予測と同等か上回るくらいの実績となっているはず。
- ・ 今後電気料金の上昇が見込まれるが、収支採算性の試算に入っているのか。
→ (施設課長) 電気料金自体は費用全体の中で大きい割合ではなく、影響は小規模と思料。
- ・ かための試算で良いと思うが、政策の方向性としては数値をどう上げていくか考えるべき。

(廻委員)

- ・ 北海道の LCC と同様、北陸では高速バスの影響が不確定要因として存在すると考えられる。

(家田委員長)

- ・ 現在の需要予測は効果を図る観点で行っているが、本当は、想定される需要を運ぶキャパシティが各交通モードにあるのかどうか、という観点でも考えるべきもの。
- ・ 260km/h は昭和 48 年時点の目標値であり、現在の日本の高速鉄道の世界に占める地位からすれば、最終判断に当たっては更なる速度向上も想定しながら評価を行うべき。

(竹内委員)

- ・ 挙げられている不確定要因の中でも、自動的にプラスに働くものと、更なる速度向上のようにコストをかけた上でプラスに働くものの 2 つがある。
- ・ 私もバスが気になる。規制の枠組み次第ではあるが、バスの与える影響はどうか。
→ (兵藤委員) ツアーバスの影響は、今回用いた全国幹線旅客純流動調査(H17 年)にデータがないため含めていない。ただ、H22 の純流動調査ではバスの数値も出てくるので、精度向上に寄与すると思う。

(須田委員)

- ・ 総合交通体系の議論と需要予測との関係はどのようになっているのか。
→ (施設課長) 省内バラバラだった需要予測のモデルについて統一を図ったところ。今回の推計でも、全国をしっかりと細分化して、様々なモードの中からどれを選択して動くかという検討を行っており、近年はかなり総合交通的な観点を反映しているものと認識。(了)