

# 青函共用走行区間技術検討WGの 進め方について

国土交通省鉄道局

# 整備新幹線小委員会について

## 1. 整備新幹線小委員会の概要

「整備新幹線の取扱いについて(政府・与党確認事項)」に基づき、収支採算性や投資効果の確認等を行うため、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会に「整備新幹線小委員会」を設置。

(委員長) 家田 仁 東京大学大学院工学系研究科 教授(社会基盤計画)

(開催実績) 1月27日～3月21日にかけて、計9回開催。その後、4月3日に整備新幹線未着工区間の「収支採算性及び投資効果の確認」に関するとりまとめを実施。

## 2. 収支採算性及び投資効果の確認に関するとりまとめの概要

【結論】 未着工3区間の収支採算性及び投資効果について、国土交通省が行った試算の妥当性を確認。

### 【配慮事項】

(1) ○ 北陸新幹線と九州新幹線(長崎ルート)については、乗り換えの利便性を向上させるため、既に基本的な走行性能が確認されている軌間可変電車を積極的に活用することが効果的。

○ 北陸新幹線については、軌間可変電車以外の在来線列車と新幹線の乗り換えの利便性向上にも十分配慮することが必要。

○ 軌間可変電車の走行耐久性や車両・線路の保守性等を継続して確認していくことが必要。

(2) ○ 貨物列車と併用する北海道新幹線の青函トンネル等の共用走行区間では、新幹線列車は、当面、時速140kmでの運行が予定されているが、今後、積極的に技術面の検討を行い、できる限り早い時期に速度向上の見通しをつけることが極めて重要。

(3) ○ 新幹線の総工事費について、今後も節減の一層の努力を継続することが重要。

○ 事業評価については、今後の社会情勢や周辺環境等の変化を踏まえ、最新のデータや条件を取り込み、他の公共事業と同様、継続的に点検を行うことが必要。

# 整備新幹線小委員会「青函共用走行区間技術検討WG」について

## 1. 青函共用走行区間技術検討ワーキンググループ(WG)について

北海道新幹線の青函共用走行区間の速度向上については、4月3日に公表した整備新幹線小委員会のとりまとめの中で、配慮事項として、できるだけ早い段階で見通しをつけることとされていることから、整備新幹線小委員会の下部組織として「青函共用走行区間技術検討WG」を設置して検討を進める。

## 2. 目的

○青函共用走行区間における新幹線の高速走行の実現

→時速200km/h以上で走行する新幹線と在来線の貨物列車が直接すれ違うことのないような方策\*を検討し、青函共用走行区間における新幹線の高速走行の実現に目処をつける。

※例えば、隔壁を設けて上下線を分離する 等

## 3. スケジュール

○第1回 平成24年7月12日(木) 17:00～18:30

○平成24年度末までに数回開催し、検討結果を整備新幹線小委員会に報告。

# 整備新幹線小委員会「青函共用走行区間技術検討WG」の進め方(案)

## 1. 短期的方策と中長期的方策に分けて検討すべきではないか。

○早期に青函共用走行区間の速度向上を実現するため、短期的方策と中長期的方策に分けて実現可能な方策の検討を行うべきではないか。

## 2. 検討スケジュールについても、短期的方策と中長期的方策に分けて検討すべきではないか。

○短期的方策については、検討結果を速やかに反映する必要があることから、2～3ヶ月程度で方向性を示すことを目指す一方、中長期的方策については、今年度末を目処に方向性を出すことを目指してはどうか。

## 3. 短期的方策検討の視点

○短期的方策としては、特段の技術開発を要しない方策が現実的ではないか。

## 4. 中長期的方策検討の視点

○技術面の検討(技術開発の難易度等)も含め、実現性の観点から検討課題を整理し、方向性を示すべきではないか。

○北海道新幹線(新函館(仮称)・札幌間)の開業は平成47年度末の予定であり、技術開発や検討する時間があることから、幅広く検討を行ってはどうか。

## 5. 鉄道事業者等の関係者にどのように関わってもらうか。

○新幹線の高速走行の検討に当たっては、関係鉄道事業者の協力が不可欠である。

○このため、関係鉄道事業者へのヒアリングや本WGへのオブザーバー参加等が必要ではないか。