

(3)時間帯区分案に関するヒアリング結果について (時速200km以上の高速化)

平成29年7月12日
国土交通省 鉄道局

時間帯区分案に関するこれまでの経緯

- 平成28年10月 技術検討WG(第7回)「時間帯区分案の検討状況と今後のとりまとめ」
 - ・ 1日1往復の高速列車を設定する場合、設定する時間帯によって、貨物列車(特に荷主にとって必要性の高い、青函トンネルを未明に通過する列車)や時速140kmで走行する新幹線列車に一定程度の影響が生じることが判明。
 - ・ このような列車への影響や、1日1往復の高速走行実施の見込み時期等の観点から、時間帯区分案による走行方法として6ケースを提示。
 - ・ これらについて、貨物輸送への影響や旅客の利便性確保等の経済・社会的な観点から、幅広い関係者による議論が必要とされた。

本WGでの議論事項

- 時間帯区分案の具体的な走行方式等の社会・経済的観点からの議論
 - ・ 具体的な走行方式として示された6ケース等の比較・検討
 - ✓ 明かり区間の高速走行の安全性の検証(特に冬期) → **技術検討WGにて検証**
 - ✓ 旅客の利便性確保
(1日1往復の高速走行列車の設定、多客期における高速走行列車の設定、4時間を切る新幹線のダイヤ設定、時速140kmの新幹線への影響等)
 - ✓ 貨物輸送への影響 等

検討スケジュール(予定)

- 第1回(4月7日) 議論事項の整理、各ケースの旅客・貨物への影響、メリット・デメリットを議論
↓ **各委員等から個別にヒアリング**
- 第2回(6~7月頃) 各委員等からのヒアリングや技術検討WGでの検討結果等を踏まえて議論
- 第3回(9~10月頃) 具体的な走行方式の選定

1. 新幹線の高速化の意義は何か。

- ・ 観光客やビジネス客の増加、サービス競争促進による経済的メリットなどの面で意義があるとの意見が多い。
- ・ あわせて、イベント等のソフト面で盛り上がり感を作ることも重要との意見もあり。

2. 高速走行のためには確認車の走行が必要。これに伴い時速140kmの新幹線の運行本数が減ることは避けられないが、どのように考えるか。

- ・ 新幹線の運行本数が減ることは、旅客の利便性に大きく影響するため、運行本数減少を最小化する方法が望まれるとの意見が多い。

3. 貨物輸送への影響について、どう考えるか。

- ・ 北海道と本州間の重要な物流を担う貨物輸送への運行の影響は最小限にすべきとの意見が多い。
- ・ また、船舶輸送や、中長期的には貨物新幹線などの方策も検討してはどうか、との意見あり。

4. ケース6(特定時期に青函トンネル内下り線で複数列車を高速化)について、どう考えるか。

- ・ 時間帯区分案の6つのケースのうち、ケース6が現実的との意見が多い。
- ・ なお、その場合でも貨物列車の運行への影響を極力抑える必要がある、との意見あり。
- ・ 一方、GWや年末年始はもともと利用者が多く、特定時期だけ高速化する価値はない、との意見もあり。

Q1. 時間帯区分案による新幹線の高速化に求めるものは何か。(高速化の意義)

委員	意見
A委員	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>早期の高速化を実現して欲しい</u>。ケース6は他への影響という点でハードルも高くないと思われるので、まずはケース6を実施すべき。
B委員	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>貨物輸送は非常に重要である。貨物輸送に影響が出ないような形で高速化をする必要がある。</u> ・<u>4時間切りができる高速化が良いだろう。チャンピオンデータとして4時間切りというのは非常に大きく、大きなアピールにもなるだろう。</u>
C委員	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>新幹線は高速走行により経済発展、地域振興等に資するものであり、時間帯区分案による高速化を求めているのではなく、全便の高速化を求めている。</u> ・<u>その第一段階としての時間帯区分案であり、毎日、4時間切り列車が運行していることが利用者の定着につながると考えている。4時間切り列車の毎日の運行及び特定時期に複数本の高速走行の両方を実現すべき。</u>
D委員	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>新幹線を高速化でメリットを受けるのはビジネス客と思われるが、新幹線のODを見てみなければ判断が難しい。</u>
E委員	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>観光客が青森県の経済の生命線であり、観光のウェイトは大きい。</u> ・<u>4時間切り列車の運行で観光客に興味を持ってもらうことが重要。1日1本でも、所要時間がさほど短くならなくても、利用者の心理に働きかけるため、4時間切りのインパクトは大きい。</u>
F委員	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>高速化の本来の意義は、函館・道南地域においては「競合交通機関である航空とのサービス競争促進と、それにより開業地域にもたらされるコストメリットや各種チャンス・選択肢の拡大」にある。新幹線の利用増進を図るには、もともと需要の多い首都圏とを結ぶ飛行機と料金的にも時間的にも太刀打ちできなければいけない。そのためにも4時間切りというのは非常に重要。</u>
G委員	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>青森県に来る観光客の45%が首都圏なので、首都圏が最大のターゲットであり、4時間切り列車の運行が一番経済的メリットが大きく重要。</u> ・<u>国内外の旅行会社から、青森・函館間の所要時間は開業前と変わらないにも関わらず料金が上がったのはどういうことだとの声が上がっている。そういった意味でも高速化は不可欠。</u>
H委員	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>今後、いわゆる「4時間の壁」を打開し、観光客の増加や企業立地、観光施設等への投資が円滑に行われ、道南を中心に、北海道全体の雇用機会の拡大に繋げていく必要がある。また、津軽海峡交流圏における物的・人的交流の拡大を図っていく必要がある。</u>
I委員	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>4時間切りをしても数分短縮されるだけである。3時間半程度になればかなりインパクトはあると思うが、この程度では観光客が増えるとは思わない。それよりは、4時間数分の列車が日中に何本かあった方がよい。</u>
J委員	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>観光面でいうと、十数分の短縮時間が旅行の行程に影響を与えるかどうかは疑問である。その十数分を短縮することで旅行客が増えたり、滞在時間が増えたりするとは思えないが、高速新幹線が走るということについて、イベントを行う等、ソフト面で盛り上がり感を作ることが重要だと考える。</u> ・<u>例えば、高速新幹線に乗ると何らかの特典があるだとか、駅で歓迎の催しをやるとか、車内でイベントをやるとか、単に技術的な時間短縮だけでなく、そういったソフト面での取り組みを合わせて行うことが重要。</u>

Q2. どの時間帯の列車を高速化させるべきと考えるか。

委員	意見
A委員	<ul style="list-style-type: none"> ・現行ダイヤでははやぶさ5号(下り8:20東京発)に乗れば函館駅に12:51に到着できるが、これを高速化できれば函館市内で昼食を食べて午後からの会議に出席するといったことが可能。是非函館市内で食事をして頂けるような高速化をしてもらいたい。
B委員	<ul style="list-style-type: none"> ・4時間切りができるものが良いだろう。チャンピオンデータとして4時間切りというのは非常に大きく、大きなアピールにもなるだろう。
C委員	<ul style="list-style-type: none"> ・現行のダイヤでいえば、最速達列車(下り はやぶさ5号、11号、上り はやぶさ34号)の高速化が現実的と考える。ただ、1本の実施であれば上りのはやぶさ10号(上り始発)を速達型にして、高速化することも一つの方策だが、通勤、通学に利用しているため、盛岡発のはやぶさ6号又は104号を新函館北斗発として高速化を図ることが道南からの利用者にとってメリットがある。 ・現行ダイヤだけを前提とせず、JR各社の更なるダイヤ調整により検討すべき。
D委員	<ul style="list-style-type: none"> ・新幹線を高速化でメリットを受けるのはビジネス客と思われるが、どの時間帯の列車を高速化すべきかということについては新幹線のODを見てみなければ判断が難しい。始発を高速化させる意義についても乗車率を見て判断する必要あり。
E委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤの組み方もあるのだろうが、今いる客をターゲットにするのではなく、首都圏の客を増やすべき。そういう意味では、東京など遠くから早く来られるような便が良い。例えば、はやぶさ5号(8:20東京発)等。
F委員	<ul style="list-style-type: none"> ・現在のダイヤから選択する条件であれば、上下双方の最速達列車を軸に実施すべきだが、これが困難な場合は、現行盛岡発上り最速達はやぶさ6号を新函館北斗始発に延長し、飛行機より速く東京に到着(9:47)出来るようにして、道南からの東京日帰り滞在時間拡大による利便向上を図って頂きたい。
G委員	<ul style="list-style-type: none"> ・現行の下り最速達列車を高速化(はやぶさ5号、11号)するとメリットが大きい。青函での滞在時間をできるだけ長くするという意味では、はやぶさ34号(上り17:21新函館北斗発)。北海道からの仙台、首都圏へのアクセスを考えた場合、はやぶさ10号(上り)を高速化することも効果的。ただし、この列車は、奥津軽いまべつ駅からの通学列車となっていることから、高速化した場合、代替列車が必要。 ・あまり早い時間帯だと、自宅から新幹線に乗れなくなるので効果はないだろう。
H委員	<ul style="list-style-type: none"> ・現実的には、ダイヤ調整により、他の便が減便にならないよう、現在の最速達である「はやぶさ5号、11号、34号」の時間短縮を実施する。また、ビジネス、観光面の利便性の向上に向け、はやぶさ10号(新函館北斗発6:35東京行)及びはやて91号(新青森6時32分発新函館北斗行)の上下線始発列車が考えられるが、JR北海道とJR東日本のダイヤ調整も含め、検討すべきものとする。
I委員	<ul style="list-style-type: none"> ・最速達列車であるはやぶさ5号(下り8:20東京発)、11号(下り9:36東京発)、34号(上り17:21新函館北斗発)を高速化できればよいと思っている。
J委員	<ul style="list-style-type: none"> ・高速新幹線が走るということについて、イベントを行う等、ソフト面で盛り上がり感を作るという意味でいうと、始発列車の高速化では意味がないだろう。始発はビジネスユースだと思う。

Q3. 高速走行のための確認車の走行等によって、時速140kmの新幹線の運行本数が減ることについてどう考えるか。

委員	意見
A委員	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数を減らさずに高速化することは難しいということは理解するが、全体のダイヤを動かすことにより極力影響を少なくして欲しい。 ・1日1本の4時間切り列車を設定して欲しい。
B委員	<ul style="list-style-type: none"> ・冬期の安全性と貨物輸送への影響を考えるとケース6しかないが、<u>ケース6であれば、時速140kmの新幹線の運行本数が減るといった問題は生じない。</u>
C委員	<ul style="list-style-type: none"> ・現在のダイヤありきではなく、筋を前後ずらして影響のある本数を減らしていくことを考えるべき。
D委員	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物列車のダイヤを乱さずに高速化できるのはケース6だが、<u>ケース6であれば、時速140kmの新幹線の運行本数が減るといった問題は生じない。</u>
E委員	<ul style="list-style-type: none"> ・列車の間隔はあいてもよいので、本数は維持すべき。4時間切りができるのであれば、そういった我慢はやむを得ないと思う。4時間切りのメリットの方が大きいだろう。 ・初めからその時間帯の列車が無いということを周知しておけば、それを見越して予定を組むので大きな問題はないだろう。
F委員	<ul style="list-style-type: none"> ・時間帯区分案による高速化をするために<u>時速140kmの新幹線の本数が減るのは本末転倒である。</u>
G委員	<ul style="list-style-type: none"> ・本数は減らさないようにすべきと考える。 ・現行のダイヤを見ると、新青森止まりの列車が多い。その列車を新函館北斗まで延伸する等の工夫をしてはどうか。また、下り線の新青森以北では、9:52~11:21までは新幹線が走っていないので、そこで確認車を走らせて、はやぶさ5号(下り8:20東京発)を高速化すれば影響がでないのではないか。
H委員	<ul style="list-style-type: none"> ・1便を高速化することにより、他の複数便が減となることは本末転倒である。
I委員	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>本数が減ると、旅客の利便性が低下するので意味がない。</u>
J委員	<ul style="list-style-type: none"> ・地元が現在の本数でも少ないと感じているのであれば、<u>現在の本数が維持できるようにすべきだろう。</u>

Q4. 始発の新幹線を高速化させる意義についてどう考えるか。

委員	意見
A委員	<ul style="list-style-type: none"> ・始発列車よりも、ビジネスでも使えるような時間帯を高速化できるとよい。
B委員	<ul style="list-style-type: none"> ・始発列車の高速化では旅客も少なく効果も薄いだらう。
C委員	<ul style="list-style-type: none"> ・上り始発のはやぶさ10号は各駅タイプであり、通勤、ビジネスに利用されているので、それを高速化するのであれば、近接する時間帯にもう一本各駅タイプの列車の設定が必要となる。はやぶさ6号(上り7:36盛岡発)又は104号(上り8:10盛岡発)を新函館北斗発に変えることで通勤通学の問題は解決され、利便性も向上する。 ・下り始発の新青森・新函館北斗の高速化の効果は少ないと考える。
D委員	<ul style="list-style-type: none"> ・新幹線を高速化でメリットを受けるのはビジネス客と思われるが、これも新幹線のODを見てみなければ何とも言えない。始発を高速化させる意義についても乗車率を見ないと判断できない。
E委員	<ul style="list-style-type: none"> ・始発の高速化は保守作業との関係性を考えるとよいのかもしれないが、高速化はメリットが少ないと思う。使い勝手が悪いものを高速化してもしようがない。
F委員	<ul style="list-style-type: none"> ・上り始発を高速化して、飛行機より速く東京に到着出来るようにするのであれば、新幹線の利用価値・利用機会が高まり、道南居住者の首都圏での大幅な日帰り滞在時間拡大が実現するので大きな意義がある。
G委員	<ul style="list-style-type: none"> ・上り始発は、首都圏への観光客や北海道から首都圏へ戻るビジネス客を取り込むという意味では効果がある。 ・下り始発の高速化の効果は少ないと考える。
H委員	<ul style="list-style-type: none"> ・上り始発便の高速化については、関東地域等を訪れるビジネス客にとって利便性の高いものと考えられるほか、観光面においても、旅行客にとって利便性の高い便になると考える。下り始発便については、通勤通学面で利便性が高い便となると考える。
I委員	<ul style="list-style-type: none"> ・はやぶさ10号(上り6:35新函館北斗発)の高速化は旅客のニーズがある。始発のはやぶさ10号は、観光面でもビジネス面でも日帰りで帰ることができる点でニーズがあると思う。
J委員	<ul style="list-style-type: none"> ・高速新幹線が走るということについて、イベントを行う等、ソフト面で盛り上がり感を作るという意味でいうと、始発列車の高速化では意味がないだらう。始発はビジネスユースだと思う。

Q5. どの地域の旅客流動を重要視するか。

委員	意見
A委員	<ul style="list-style-type: none"> ・仙台と函館の間をビジネスでも使ってもらいたい。 ・東京と函館のビジネス利用は中々難しいかもしれないが、東北と北海道はまだまだいけるのではないかと考えている。札幌と東京だと、また状況が変わるかもしれない。
B委員	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>東京からの流動が大事。</u>
C委員	<ul style="list-style-type: none"> ・青森県・道南地域を津軽海峡交流圏という一つの圏域として捉え、首都圏、北海道全域、東北地方やインバウンドを含む圏域外からの交流人口の拡大に取り組んでいる。 ・新幹線と航空、船等と組み合わせた戦略的立体観光の推進により国内外からの誘客を図っている。
D委員	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>新幹線の高速化による19分の短縮効果について、東京を考えると効果はないが、仙台等を考えると多少効果はあるのかもしれない。</u>(元々の所要時間が短い方が短縮効果は大きく出る)
E委員	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>首都圏だけでなく、現在流動の少ない地域からも取り込んでいかなければいけない</u>と思う。より広い範囲から集客したい。
F委員	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>新幹線の利用増進を図るには、もともとの需要の多い首都圏対策が重要</u>である。合わせて商議所では、青森・弘前・仙台地域などとのビジネス交流を実施しており、複合的な需要開拓が必要と考える。
G委員	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>首都圏をターゲットとすべき。</u> ・今は北関東のみ4時間切りとなっているが、高速化すれば東京も4時間を切るため、十分飛行機と対抗できると思う。
H委員	<ul style="list-style-type: none"> ・関東・東北を主体とした観光客やビジネス客の誘致を促進する。さらに、インバウンド需要の拡大を図るとともに、道南や東北における教育旅行などの相互交流の拡大に努める。
I委員	<ul style="list-style-type: none"> ・北海道から外への移動というよりも、北海道へ本州や海外から多くの人に来てもらいたい。まずは、<u>北関東、東北からの客層を重要視したい。</u>
J委員	<ul style="list-style-type: none"> ・東京よりも大宮の旅客がターゲットだろう。大宮近辺の利用者は羽田空港までの時間を考えると新幹線が選ばれる。 ・<u>東京に住んでいる人の中にも大宮へのアクセスの方がよい人も相当数いると思われるので、そういった人がターゲットになるのかもしれない。</u>

Q6. 時間帯区分案による新幹線の高速化に伴う貨物輸送への影響についてどう考えるか。

委員	意見
A委員	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物輸送も重要だが、出来上がっている物流体系でベストを各企業は選んでいる。現状がベストであれば何もできなくなってしまうので、どこまで影響を飲み込めるかということ突き詰めていかなければ解は得られない。 ・貨物新幹線やトレイン・オン・トレインの導入も含め検討いただければ、将来的にも北海道は食糧基地として全国に貢献できる。
B委員	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物輸送は非常に重要である。ケース4、5では始発の貨物列車は生かすことができるが、その後の確認車走行で走れなくなる貨物列車も多いので貨物の輸送量に影響が出るだろう。冬期の安全性と貨物輸送への影響を考えるとケース6しかない。
C委員	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道貨物の需要はますます高まっていくと想定される。従来のトレイン・オン・トレイン等中長期方策にこだわらない抜本策(例えば貨物新幹線ほか)を進めるべき。 ・貨物の種類によっては、速達性が低いものは船舶輸送に振り替えることなども検討すべき。
D委員	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物輸送のサービスレベルを落とさないようにすることが重要。現状で目いっぱい貨物を運んでいるので、貨物列車を間引くというのはいずれあり得ない。 ・貨物列車のダイヤを乱さずに高速化できるのはケース6である。
E委員	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物輸送に影響がでると、価格にも反映されるので、貨物列車を全てなくすというのは論外である。共存共栄が望ましい。 ・震災のときも船舶輸送が活用できたが、速達性が求められるものとそうでないものがあるので、モードの使い分けをする必要がある。年末年始の貨物閑散期は新幹線を増発し、貨物は何本かの列車を集約する等の工夫の余地があるのかもしれない。
F委員	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物輸送に影響がない形で高速化すべき。
G委員	<ul style="list-style-type: none"> ・北海道からの食糧輸送の社会的ニーズは、増えることはあっても減ることはないと思う。そう考えると、貨物輸送への影響は最小限にとどめるべきと思う。
H委員	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道貨物輸送ニーズの今後の見通しを踏まえ、荷主との調整を十分に行った上で、新幹線の高速化と貨物輸送の安定確保との両立を検討していくべき。
I委員	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物輸送にも影響はあまり出ないようにする必要がある。ただし、S62やS63の運行本数と輸送トン数を考えると、輸送量を維持した上で10本くらいは減らせるのではないかと。
J委員	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物輸送への影響についてだが、近年のトラックドライバー不足の事情などを考えると、貨物への影響がでる案についてはいかなものかと思う。 ・この時間帯に貨物列車を走らせようと計画をしても貨物列車が遅れてその時間帯に走れないという事態も起きるだろう。その場合、貨物への影響は想定よりも大きくなるだろう。そう考えるとケース3、4は難しいのではないかと。貨物輸送への影響を考えると、やはりケース6が現実的なように感じる。 ・貨物輸送に大きな影響を与えてまで時間帯区分案をやっても、利用客が増えるとは思えない。新幹線と貨物が共存できる最適な形で、かつソフト的な工夫をした形で高速走行ができればと思う。
K委員	<ul style="list-style-type: none"> ・基本的には貨物列車の運行(運行ダイヤ・運行本数等)の現状維持を希望。 ・新幹線の「旅客輸送」と「貨物輸送」の共存・共栄を図っていく観点から、最低でも、現状の輸送力やニーズの高いダイヤ運行の維持をすることが最も重要。 ・日本の食糧供給基地としての消費物資等を輸送している鉄道貨物輸送は、北海道経済及び消費者に対して重要なモードと位置付けられることから、貨物列車の運行を維持することがユーザーの求める声である。 ・北海道物流の主流である農産品を供給するうえで「季節変動」に対する輸送構築が最大の問題であり、その約4割が鉄道貨物輸送にゆだねられている。リードタイム・鮮度保持等が変わることから、現在まで続いている「商慣」の流れが変わることにより、コスト等への影響を及ぼす可能性が懸念される。 ・代替輸送については、ドライバー不足からトラック輸送も大きな課題を抱えており、現在の輸送環境を超える物流量を補えるのは一部可に留まり、すべてを補完することは不可能に近いと考える。

Q7. ケース6(貨物列車の運行本数の少ない特定時期に高速化を行う案)についてはどう考えるか。

委員	意見
A委員	<ul style="list-style-type: none"> ・早期の高速化を実現して欲しい。ケース6は他への影響という点でハードルも高くないと思われるので、まずはケース6を実施すべき。
B委員	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物輸送は非常に重要である。ケース4, 5では始発の貨物列車は生かすことができるが、その後の確認車走行で走れなくなる貨物列車も多いので貨物の輸送量に影響が出るだろう。 ・冬期の安全性と貨物輸送への影響を考えるとケース6しかないと思う。メリット、デメリットの表を見ても明らかである。
C委員	<ul style="list-style-type: none"> ・まずは高速走行の営業運転を1年でも早く実現して実績を作ることが重要であり、その場合は、<u>毎日運行することが利用者の定着につながる</u>ことから、<u>気象の影響を受けにくいケース5が望ましい</u>。 ・さらに、<u>特定期間は複数本の高速走行が可能なので、ケース5と6の組み合わせでより効果が上がる</u>。
D委員	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物輸送のサービスレベルを落とさないようにすることが重要。現状で目いっぱい貨物を運んでいるので、貨物列車を間引くというのはいり得ない。 ・貨物列車のダイヤを乱さずに高速化できるのはケース6である。
E委員	<ul style="list-style-type: none"> ・前もって案内されていれば使ってもらえると思う。いかに早く案内できるかというところ。
F委員	<ul style="list-style-type: none"> ・GWや年末年始はもともと利用客が多く、<u>特定期間だけ高速化する価値はない</u>。年間通して3時間台であることが重要。
G委員	<ul style="list-style-type: none"> ・複数本高速化できるので効果的だと思う。ただし、<u>時期が年末年始、GW等に限られるので臨時需要という格好になるだろう</u>。旅行商品にするには、何日間(最低でも1週間程度)か選べるようにしておかないといけない。客が指定する日に選べなければ売りにくい。 ・一日一本高速走行しつつ、<u>特定期間に複数本の高速化が望ましい</u>。まずは、<u>一日一本安定的に走らせることが大前提だ</u>と思う。 ・新青森まで3時間を切っている列車は1日2, 3本しかないが、JRも旅行業者も胸を張って3時間切りと言っている。特定期間だけだと単なるイベント列車になる。そういう意味ではケース4, 5が良いのかもしれない。
H委員	<ul style="list-style-type: none"> ・一日も早い高速営業運転の実現が望まれており、<u>実現可能な案から段階的に実施し、その実績を積み上げ、早期の全ダイヤ高速走行を実現すること</u>。こうしたことから、<u>ケース5から速やかに実施願いたい</u>。また、<u>ケース6は多くの人々が利用する繁忙期(年末年始、盆、GW)に複数本の高速化を図るものであり、利用者の利便性の観点からは有効な案と考える</u>。
I委員	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>多客期に複数の高速列車があれば、観光的にも需要が大きい</u>と思う。
J委員	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物輸送への影響を考えると、やはり<u>ケース6が現実的なように感じる</u>。
K委員	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>連休期間となる曜日などの兼ね合いで、旅客の流動が起こる時期に、まだ相当数の貨物列車が運行している場合があるため、影響を抑える高速走行の設定は必要</u>。

Q8. 北海道新幹線をどのように活用していくべきと考えるか。

委員	意見
A委員	<ul style="list-style-type: none"> ・せっかく作った北海道新幹線という社会インフラを最大限に活用することが大切であり、毎日速い列車が走っていてビジネスにも使って欲しい。
C委員	<ul style="list-style-type: none"> ・新幹線の開業効果は、観光だけでなく、ビジネスや医療、教育、文化など様々な分野での交流が期待される。 ・青森県と道南地域を「津軽海峡交流圏」として仙台、札幌圏の中間に位置する経済圏の形成を目指しており、民間企業、市町村及び各種団体の取り組みも活発化してきている。 ・一方で、青森・函館間は新幹線開業前(平均1時間55分)より開業後(平均2時間5分)の方が遅くなっている。交流圏の形成のためにも、共用走行区間の高速化が不可欠である。
E委員	<ul style="list-style-type: none"> ・保守の問題はあるのかもしれないが、新幹線を寝台列車として使うなども検討してもよいのではないかと。
F委員	<ul style="list-style-type: none"> ・青函間に設定されている余裕時分の見直し(特に遅延影響が少ない下り便)や共用走行区間の走行速度160km/hへの引き上げ、盛岡以北の速度向上(特に長大トンネル内の速度向上)を組み合わせた時間短縮を行うべき。
G委員	<ul style="list-style-type: none"> ・青函を一つの観光圏として育てていく機軸が新幹線であり、高速化をする必要あり。 ・青森県は、立体観光を推進しており、航空、フェリー、新幹線を組み合わせて使ってもらおうよう呼びかけている。 ・本来は札幌開業に向けた抜本策のスケジュールや方法を早めに示していくことが大事だと考える。 ・民間では、ある程度先が見えなければ投資ができない。これがかかなり大きい。目標やスケジュール感が示されていることが重要。
H委員	<ul style="list-style-type: none"> ・新幹線を活用した国内外の観光客の誘致促進や、ビジネス交流の拡大に向けて、効果的な宣伝誘致活動などによる観光需要の喚起を図っていく。また、青森県と道南地域を一つの圏域とする「津軽海峡交流圏」形成促進など、歴史的につながりの深い東北地方との連携・強化に取り組む。 ・「すれ違い時減速システム等による共用走行案」や「トレイン・オン・トレイン案」が難しいのであれば、「貨物新幹線」等について具体的に検討を進めるべきではないかと。
I委員	<ul style="list-style-type: none"> ・北東北と道南が好調であり、インバウンド向けで北海道と青森を一緒にPRしていけるとよい。
J委員	<ul style="list-style-type: none"> ・札幌まで延伸した際に、道内観光の新幹線としても機能させることが重要である。道内の観光とセットにしなければ東京から新幹線で北海道に行こうとは思わないだろう。途中の乗降を自由に、かつ往復で使える切符などの工夫も必要だろう。また、ニセコなどの長期滞在者が、札幌や函館に気軽に出かけられる使い勝手の良い切符も期待される。