

第3回 青函共用走行区間技術検討WG

平成24年10月11日
青森県

北海道新幹線の整備に対する本県のこれまでの対応について



- ◆北海道新幹線の最高設計速度: 260km/h
→全国新幹線鉄道整備法第7条第1項の規定に基づく、新幹線鉄道の建設に関する「整備計画」において決定済
- ◆新青森・新函館間の到達時間: 速達型で約40分
→平成17年4月: 北海道新幹線新青森・新函館(仮称)間工事実施計画(その1)の予定運行図表に明記され、本県も認可に同意。

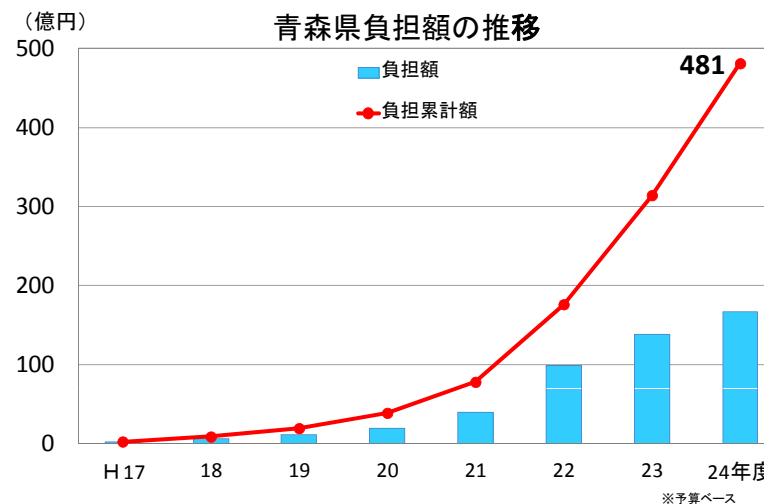
◆平成17年11月: 「北海道新幹線鉄道整備事業費負担金協定」を鉄道・運輸機構と締結

北海道新幹線鉄道整備年度別事業費(新青森・新函館間)

	H17	18	19	20	21	22	23	24年度
事業費	30	60	100	178	487	492	880	1,125

総事業費: 4,670億円(うち認可額4,591億円)

※予算ベース



青森県は、上記の整備計画や工事実施計画の内容を前提として北海道新幹線の整備に同意し、協定に基づき、平成27年度末の開業実現に向けて、毎年度建設費負担金を支出してきた。

青函共用走行区間における新幹線の運行形態問題の経緯



◆H22.2 整備新幹線問題調整会議において、国は「貨物列車の脱線可能性を否定できず、高速新幹線と貨物列車のすれ違いは困難」とし、未定稿のまま5案を提示。

- ①新たな別トンネル建設、上下線分離の隔壁設置等
- ②トレイン・オン・トレインの導入
- ③高速新幹線と貨物列車の運行時間帯を区分
- ④高速新幹線はすれ違い時のみ減速
- ⑤共用走行区間内の全新幹線を在来線並の速度(140km/時)

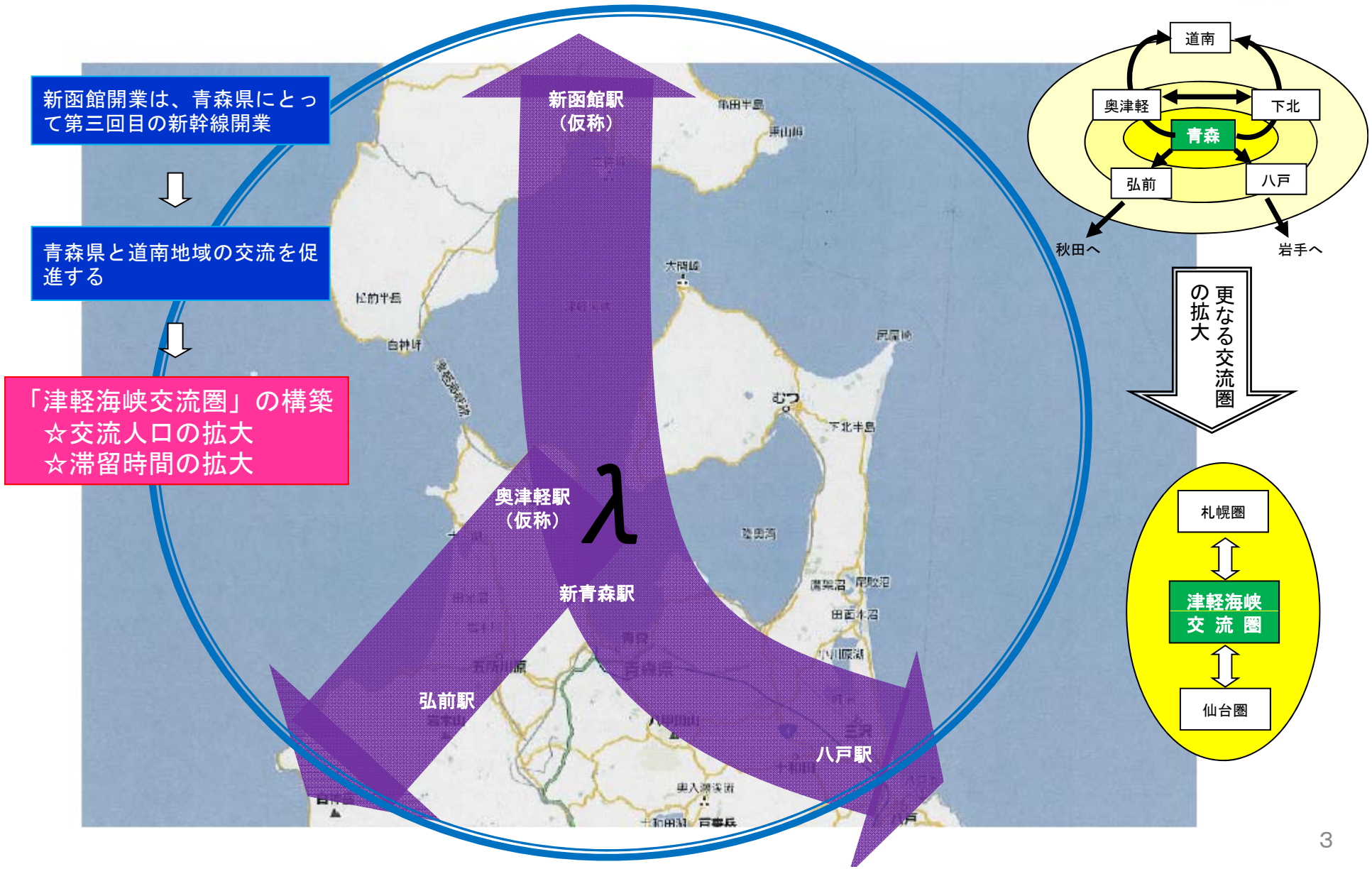
◆H23.12 政府・与党確認事項「在来線は大規模な地震が発生した際に貨物が荷崩れ・散乱する可能性を完全には否定できない。」→当面の新幹線の速度は、現在の特急と同等(140km/h)とすることで現状と同等の安全性を確保する方針を提示。
(走行速度の低下により、所要時間が40分から58分に拡大し、利便性が大きく低下。)

◆H24.4 整備新幹線小委員会のとりまとめ

→積極的に技術面の検討を行い、できる限り早期に速度向上の見通しをつけることが極めて重要。

青森県としては、共用走行区間の高速新幹線の運行問題について、これまで国が具体的な解決策を明示しないまま、新幹線の走行速度を在来線並とすることで対処しようとしてきたことは、極めて遺憾。

津軽海峡交流圏の構築を目指して →λ(ラムダ)プロジェクトの推進



北海道新幹線開業により広がる交流 →時間短縮がもたらす大きな利便性



<現状>

医療

本県、道南それぞれに有する医療資源を域内で活用。



教育

道内から、多くの学生が青森県内の大学に入学。

修学旅行

県内の小学校の殆どが津軽海峡線を利用して、北海道に修学旅行に行っている。



通勤

東北新幹線開業により、八戸と青森・弘前が通勤圏になった。

観光

(青函圏周遊ルート等)

娯楽、飲食

など……

<開業後>

高速化

本県一道南間での通院が可能になるなど、医療資源の補完が効率的に行われる。

高速化

通学可能となることで、進学に係る選択肢が増える。

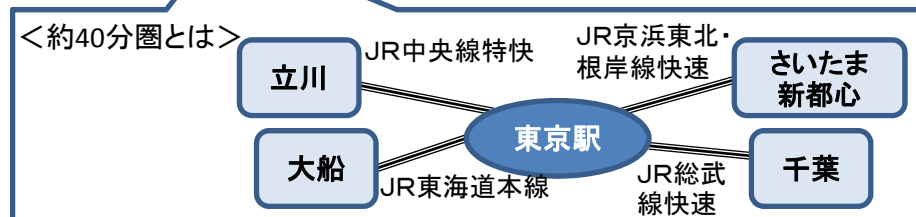
高速化

柔軟なコース設定が可能となり、効果的に学習できる。

高速化

本県と函館が通勤圏になり得る。

<約40分圏とは>



青函共用走行区間の高速走行実現に向けて



- ◆ 新幹線の高速走行は、本県が北海道新幹線の整備に同意し、建設費を負担してきた前提。
 - ◆ 費用対効果や利便性の観点からも、高速走行が重要。
- ⇒国は、早期に新幹線の高速走行を実現すべきである。

【共用区間における新幹線の高速走行実現に向けて本県が考えるポイント】

共用走行区間で新幹線の高速走行が早期に実現することが重要。
(新たな設備投資や経費を伴わない、短期間で実現可能な方策)
⇒その上で中長期的対策の具体化に進むべき。

- ◆ 短期的方策においては、新幹線と貨物列車がすれ違わない運行時間帯の設定が現実的。
→国は、安全性に配慮しつつ、柔軟なダイヤ設定により高速走行が実現するよう、JRに強く働きかけていただきたい。

- ◆ 中長期的方策においては、具体的な時期を示し、抜本的な解決をお願いしたい。