

交通政策審議会 陸上交通分科会 鉄道部会 整備新幹線小委員会
青函共用走行区間技術検討WG（第4回）

平成24年12月11日

【倉富課長補佐】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから、整備新幹線小委員会青函共用走行区間技術検討ワーキング第4回を開催させていただきます。

本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

本日は、小澤委員、水間委員より欠席のご報告をいただいております。

まず初めに、資料のご確認をさせていただきます。配付資料は、議事次第、配席図、資料が1から3までございます。資料に過不足等ございましたら、お知らせください。

なお、本日の出席者の紹介につきましては、配席図をもって紹介にかえさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、議事に入りたいと思います。報道関係者におかれましては、頭撮りはここまでとさせていただきますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

議事の進行は、家田座長にお願いしたいと思います。家田座長、よろしくお願いいたします。

【家田座長】 皆さん、おはようございます。今日もよろしくお願いいたします。

皆さんの非常に真摯なご対応のおかげで、だんだん話もどういふところになるのかなと見えつつあるということで、私からも深く感謝したいと思います。

それでは、今日は、議事は一括して事務局よりご説明いただいて、それから、皆さんの意見を承ることにしたいと思います。よろしいでしょうか。

では、早速ご説明をお願いいたします。

【潮崎施設課長】 施設課長の潮崎でございます。

それでは、資料の説明をさせていただきます。資料1から3までございますが、資料1は、前回第3回、10月11日に開かれましたワーキングの議事概要でございます。これにつきましては、説明は省略させていただきますので、お目通しをいただきまして何かございましたら、後ほど事務局にお申し出をいただければと思います。

資料2と資料3が、本日のメインの資料でございます。これまで3回、関係者からのご意見も含めて、この問題についてご議論をいただきましたが、それらを踏まえまして、「青

函共用走行問題に関する当面の方針(案)」ということで、資料2には当面の方針について、こんな形でどうかというものをまとめさせて頂いてございますので、これについてご説明をさせていただきます。

まず、1ポツの「検討経緯」は、既にご承知のとおりでございますけれども、建設中の北海道新幹線、新函館までの間につきましては、この青函トンネルを含む82キロ区間が新幹線と在来線（貨物列車）が共用走行する区間になるということで、新幹線の最高速度を当面140キロにするとされておったところでございますが、本年1月から3月にかけて行われましたこのワーキングの上部委員会でございます整備新幹線小委員会におきましても、この問題は議論をされまして、この時点では、ここにかぎ括弧で引用しておりますところが、この小委員会の報告の中に書かれていることでございます。高速で走行する新幹線と貨物列車のすれ違いについては、大規模な地震発生時等における安全性の観点から慎重な検討を要するため、当面は、現行の在来線の特急列車と同等の時速140kmでの走行を想定している。これはやむを得ないものであるが、将来的には整備効果を高めるために、車両面、列車制御面等を含めて多面的な検討を早急に進め、できる限り早い段階に速度向上等の見通しをつけることが極めて重要であるとの指摘をいただいたところでございます。

これを受け、このワーキングを設置しまして、7月から議論を行ってきていただいておりますところでございまして、それを踏まえて今般、「当面の方針」というものを中間的に取りまとめたところであるとさせていただきます。

2ポツの「検討の方向性」でございますが、この具体的な対策を論じる前に、どういう考え方でこの問題の方向性を考えるかということでございます。4つ丸がございまして、1つ目の丸は、この青函トンネルという、非常に長い年月と費用をかけて建設された国民的資産、この交通インフラとしての役割というものは、海を隔ててございます北海道と本州という日本の国土を天候に左右されない安定的な輸送を確保して鉄道網の大動脈の一翼を担う、我が国の経済活動を支えているものである。また、技術的にも、線形や構造も高速走行に極めて適したものとなっているということで、小委員会のご指摘のとおり、この機能を最大限に活用するために、この新幹線の高速走行を可能にすることが極めて重要であるという認識がまずあるかと思っております。

次に、同じぐらい重要なファクターとして、この青函トンネルが担っている鉄道貨物輸送は、本州と北海道を結ぶ重要な広域的な物流ネットワークの一部を形成している。北海

道からは農産品や生鮮食料品を安定的に本州へ供給する。また逆に、北海道へは生活必需品等を供給するインフラとしての役割を果たしている。こうした物流を背後で支える産業の活性化も含めて、我が国の経済の骨格の一部を形づくる存在であることも非常に重要であって、看過してはならないという認識でございます。

また、一方で、日本の新幹線はご承知のとおり、世界に冠たる高速システムという名声を博してきていると書いてございますが、これは、当然のことに開業以来、新幹線の安全性を高めるためのさまざまな努力が積み重ねられてきて、そうしたものはこの日々の現場での一つ一つの措置として反映・定着されることによって、揺るぎない信頼の確立につながっているということでございます。当然、この青函共用走行区間についても、このように安全性の確保を維持しながら、高速走行の実現を目指すことが求められているということでございます。

こうしたことを踏まえまして、国民的要請とも言える、本州と北海道との間の新幹線の高速走行について、鉄道による貨物輸送の基幹的な機能を十分に確保しつつ、かつ、安全性をしっかりと担保しながら、早期に実現していくことが求められるということが、考え方の方向性ではないかと書かせていただいております。

2 ページ目以降、ではどうするかという具体的な内容でございます。

3 ポツに「対策の概要」ということで、大きく（１）と（２）の２点、掲げてございます。これまでの検討で、当初、５案ぐらい掲げさせていただいた中で、当面、より現実的な案として、この３つの案に絞って検討していきたいということを申し上げさせていただきました。そのうちの１つ、（１）は、高速走行する時間帯とそれ以外の貨物列車と、高速でない旅客新幹線を主体とする時間帯に区分するこの時間帯区分案により、後ほどご説明しますが、開業１年後の平成２９年春は騒音対策のための防音壁等が完成する時期で、ここからさらに１年後のダイヤ改正時、平成３０年の春になるかと思いますが、この時期に安全性の確保に必要な技術の検証が円滑に進むことを前提として、１日１往復の高速走行の実現を目指すということでございます。

また、これと並行しまして、すれ違い時減速システム等による共用走行案及び新幹線貨物専用列車導入案の技術的実現可能性の検討を深度化し、開発の方向性を見通しを得ることが２点目でございます。

従来、この「すれ違い時減速案」あるいは「貨物専用新幹線案」というタイトルにしてございましたが、より正確性を期すために、こういう名称に変えさせていただいてござい

ます。「すれ違い時減速システム」は、すれ違い時に減速さえすればいいというものではなくて、同じトンネルの中を高速の新幹線と貨物列車が走るための安全対策があわせて必要だということで、このような名称に変えさせていただいております。

下にその注書きがございますが、このすれ違い時減速システム等による共用走行案は、高速走行が可能な環境を常時維持した上で、新幹線列車と貨物列車のすれ違いの前に、新幹線列車が在来線並みの速度に減速することにより、高速走行を行う案。

従来、「貨物専用新幹線」と称しておりました案ですが、貨物専用の新幹線鉄道を別途作るというふうに誤解を招きやすいこともございまして、「新幹線貨物専用列車導入案」ということで、在来線貨物列車をそのまま搭載可能な新幹線タイプの車両を開発し、共用走行区間にこの車両を用いることにより、新幹線と同等の高速走行を行う案というふうに注書きをさせていただきます。

以下、4ポツで、この時間帯区分案のより具体的な内容を書かせていただいております。

(1) ですが、現在、通常の新幹線で高速走行を行うに当たって、軌道上に支障物がないかどうかということに対する安全性の確保には、新幹線の走行前に、いわゆる確認車というもの、保守用の車のような形をした確認のための専用の車両で作業用車でございますが、そうした車両を走行させることによって確認を行うこととしております。共用走行区間で、現在の設備を前提としてこの方法を適用しますと、この確認を行うだけで約2時間が必要となる。また、新幹線が上下1列車高速走行をするためには、通常時間帯と高速走行時間帯との切りかえ等に必要な取り扱いの時間を含めて約1時間が必要と。したがって、この2時間と1時間を合わせて、1往復の高速走行のために3時間が必要となる。3時間は少し長過ぎるので、これを2時間程度に短縮することを考えまして、そのためには、まずは①の技術を導入して検証することが必要となるということでございます。

まず、この確認時間の短縮のために、今の方式の確認車ではなく、例えば、新幹線車両を高速走行に先行して1往復回送運行することによって確認する方法がまずは考えられるのではないかと。

さらに、回送ではなくて営業列車を活用して、何らかその線路のモニタリングをやるという確認の方法も場合によっては考えられるのではないかと。

こうした効率的な方法について検討して、確認時間を1時間程度に短縮することを目指したいということでございます。

もう一つ、この高速走行時間帯における安全な走行環境を確保するために、下記の②の

技術の導入について、あわせて検証する必要があるということで、高速走行時間帯になりましたら、貨物列車が誤って入ってくるようなことが起こってはいけないわけでございまして、こうしたことがヒューマンエラーでも起こらないようにバックアップの目的で、新たな、より効率的な手法を導入する必要があるということでございます。

例えば、今の設備を若干改良しまして、共用区間内にその貨物列車の存在がないことが確認された場合のみ、つまり、高速走行ができるという確認がされた場合、その貨物列車が誤って本線に進入することが物理的にできないように軌道の本線から切断する。切断というのは何も切るわけではなく、進路を何らかの方法で分断するというところでございまして、そうした方法でもって貨物列車の誤進入を防止することなどについて検討を行うということでございます。

このような検討を国の主導のもとに今後も進めまして、先ほど申し上げましたとおり、開業1年後の29年春からさらに1年後、平成30年春に高速走行を実現することを目指す。後ほどご説明しますが、こういった安全性の確保に必要な技術の検証を行いますが、これが十分に確保されないとの結論に至った場合には、当然無理に実施はできないわけで、実施を延期し、さらにどういう方法を行えばいいのかという検討を行っていくということでございます。

こうしたことを前提に、確認時間を含めて2時間の高速走行時間帯を設定することとしたしまして、関係のJR間において今後ダイヤ調整を行う。また、これはダイヤが乱れた場合にどういう運行整理をするかという検討が非常に重要だと思っております。そういった際の運転、運行を整理するための方法をあわせて検討していくということでございます。

先ほど申し上げました(1)の必要な技術の導入に向けて、引き続きこのワーキングでも検討を継続してまいります。さらに来年度から、実務レベルの関係者を集めまして、より詳細な実務技術の検討をする場を別途設置いたしたいと思っております。その場をベースに検討を進めまして、試験走行も含めて高速走行の実現に必要な諸準備に係る期間を考慮の上、早急に結論を得る。先ほど申し上げました目標時期に間に合うように必要な方針を決めて、その準備の期間を考慮した上で、この実務技術の検討の場を進めてまいりたいと考えております。

また、平成27年度末の新函館開業時は、140キロでの共用走行になりますので、この140キロでの共用走行であっても、新幹線と貨物列車が初めて同じ軌道内を共用走行

するというので、その運行状況もあわせて、この実務技術の場において、特にダイヤの安定性等について検証してまいりたいと考えております。

また、この実務技術の検討の場に、主体はこちらのほうで検討いたしますが、このワーキングについても適宜ご報告をさせていただいて、あわせて検証、さらに抜けはないか等のご意見をいただきたいと思いますと思っております。

5ポツの「さらなる検討」は、さらにもう少し抜本的な案でございますけれども、(1)に書いてございますのは、この時間帯区分案により可能となる高速走行は、このように限定的なものであります。当然、本案に関する諸課題を踏まえつつ、この2ポツの「検討の方向性」に沿ってのことでございますが、現行の技術をベースにした時間帯区分案による高速走行のあり方の検討をさらに継続することといたしまして、さらに既存の技術に限らず、2つのより抜本的な方策、すれ違い時減速システム等による共用走行案と、新幹線貨物専用列車の導入案を中期的な方策として、国の主導のもとに設置をいたしましたこのワーキンググループにおいて引き続き検討を進めていきたいと考えております。

このそれぞれの方策につきましては、現時点で整理をさせていただいておりますのは、この(2)でございまして、すれ違い時減速システム等による共用走行案は、従来の新幹線の運行において前提となっている走行環境との相違を整理するとともに、同等の安全性を確保するための安全確認の手法等の課題を抽出し、実現の可能性について検証・評価を行うと書いてございます。これまでの新幹線と違って、すれ違いの瞬間は減速はされますが、同じトンネルの中を離れたところで高速の新幹線と貨物列車が共存しているというのは、これまでの新幹線とは違った走行環境でございます。こういった状況にチャレンジするために、どのような課題の整理と技術的な解決方策が必要かということは、新たな技術開発の要素として重要かと思っております。

また、新幹線貨物専用列車の導入案につきましては、これまで主に基礎開発を行っております開発主体のほうからも、このワーキングで報告がございましたが、従来の新幹線と主に重量、積車、空車のときの重さの差、あるいは重心の高さの違い等の列車の基本性能が大分違います。こうしたものを整理して、開発状況をより我々としても詳細に把握した上で、地震時等も含めまして走行安全性の技術的課題について、もうちょっと詰めて技術的な助言を行うとともに、実現の可能性について検証・評価を行っていきたい。

また、今後、このワーキング以外の専門家の皆さんからも意見聴取が必要だということになれば、当然そういう機会も設けたいということでございます。

「終わりに」というところでございますが、これまでの議論でもおわかりのとおり、この青函トンネルの問題、非常に多くの関係者が関係してまいります。我が国の鉄道は、これまでさまざまな技術的な課題を克服した上で安全輸送の実績を築いてきたわけでございます。この共用走行区間は、我が国の鉄道において、これまでになかった運行の形態となるわけですが、当然このような場での安全輸送を確実に継続していくためには、ここに案としてまとめさせていただいた方策が、この多くの関係者により着実に実行されていくことが必要であるということでございます。

また、こういう複数の事業者が関係する鉄道の安全というのは、複数の事業者が関係するということは、それぞれの役割があるわけでございますが、全ての鉄道事業者が常に高い安全意識を持って日々の安全の向上の努力を継続することによって初めて支えられるものであるということで、改めて関係する鉄道事業者、それから我々行政当局も当然でございます。高い安全意識の保持とさらなる日々の努力に期待するというを書かせていただいております、こういう理念のもとにぜひ進めてまいりたいということでございます。

以上がこのペーパーの内容でございます、簡単に資料3の参考資料をご紹介します。

今、ご紹介をいたしました当面の方針（案）のポイントになるところを前のほうから順を追ってポンチ絵で紹介をさせていただいている性格のもので、参考資料でございます。

1 ページ、青函トンネルが非常に国民的資産であるという記述がございましたので、建設の経緯でございます。古くは戦前から始まっていますが、昭和46年に「将来新幹線を通し得るよう設計上配慮しておかれない」という運輸大臣から当時の公団への指示があって、昭和46年から本工事に着工されて、63年の供用開始以降、現在に至っているという状況でございます。

2 ページ、鉄道貨物輸送の現況ということで、JR貨物さんからプレゼンいただいた資料をもとに作成してございますが、現在の在来線の場合、旅客列車よりはるかに多い51本の貨物列車が、臨時も含めて運行されておるということで、陸上貨物輸送のうち、北海道と本州の間で42%のシェアを鉄道が占めておると。先ほどご紹介しましたような製品なり物品の流通に、相互に非常に重要な役割を果たしておるということでございます。

3 ページは、この区間の右側に書きました地図と断面のイメージでございますけれども、この施設自体の所有者は、独立行政法人鉄道・運輸機構でございます、上の四角でございますが、JR北海道はこの施設を……。

【家田座長】 この辺は結構見ている資料だから、さらりといきましょう。

【潮崎施設課長】 要は、関係者が多く集まっているということでございます。

【家田座長】 大体1回見ている資料でしょう。

【潮崎施設課長】 そうです。

【家田座長】 新しく編集したところだけお願いします。

【潮崎施設課長】 4ページは、この3時間を2時間にするという案で、5ページが現行の確認車の仕組みでございます。あくまでも今、導入されておるもの。

6ページ、2時間かかるということで、保守基地が2つ、奥津軽と木古内にあって、この間、74キロ間が一番クリティカルになるという状況。

7ページは、ちょっと説明しますと、要は2時間かかるということで、青が貨物列車で、赤の部分がこの回送列車による確認で、ピンクの部分が高速新幹線。切りかえに要する時間を含めて、トータルでおおむね2時間以内という状況を示しているもの。

8ページは、誤侵入をしないためというものでございます。

9ページが、先ほどの今後のスケジュールイメージをこの線表に落とし込んだものでございまして、平成30年春から1日1本を目標に、それまでにこういった検討を進めてまいりたい。この防音壁が今から工事を開始しまして、28年度末の完成になりますので、当面の間、それも含めまして28年の4月以降、30年春までは、140キロの運行になるということでございます。

10ページ、11ページも省略いたしますが、第2回、3回でご報告いたしました「すれ違い案」と「新幹線貨物専用列車案」の資料でございます。

参考までに、以上の資料を再編集して提出させていただきました。以上でございます。

【家田座長】 どうもありがとうございました。

国土交通省のアレンジメントで、関係者間で実に真摯にご検討いただいて、こういう線なのではないかなというたたき台を出していただいたわけでございます。細部については、「てにをは」とかいろいろあるでしょうけれども、今日はその辺よりもむしろ大局的なところで、こんな線なのかどうかということもぜひご議論いただきたいという趣旨でございます。

委員の皆さんからお話を伺いたいところではございますけれども、とりあえず、まずは当事者である皆さんから一通りご意見を賜って、それから委員にご意見を賜るというふうにしたいと思います。

それでは、まず J R 北海道からご意見を賜ればと思います。

【 J R 北海道 菅野新幹線計画部長】 ただいまご説明いただきました案につきまして、私どもの考えを説明させていただきます。 J R 北海道の菅野でございます。

今回、提示されました時間帯区分案につきましては、青函トンネルを中心とする共用区間が、新幹線の中でも他に例のない、ご説明のありましたような運行方式になるということでありまして、従来の新幹線システムと同等以上の安全性を確保しなければいけない必要があると考えております。したがって、今回提示されました内容につきまして、十分な安全の確保が図られますよう、今後検討を進めていただきたいと考えております。

具体的に示されました検討課題以外にも、事業者にとりましてはまだ 260 キロ走行のための必要な事項として、車両のシステムの改修ですとか、地上設備の維持管理の強化などを行う必要があると考えています。

また、これらの技術的な課題がクリアされたとしても、実際に行われる日々のオペレーションが、事業者といたしましては安全、確実にできるものでなければならないと考えておりまして、今後組織されます実務技術の検討の場で、そういったことも含めて総合的に検討を進めていただきたいと考えております。

また、このような初めての運行形態を実施するに当たりましては、事前に十分な走行試験や確認が必要と考えています。特に雪国で鉄道を運営する事業者としましては、これまでの経験を踏まえますと、冬期に非常に色々な課題が出てきますので、そういったものを少なくとも 2 冬期以上の走行試験が必要かなと考えておりまして、その中で安全性や安定性の確保、確認、そういったものの必要があると考えております。

したがって、現在、新函館開業におきましても、私ども、このような考えから、2 冬期の走行試験の実施につきまして関係機関にお願いしているところでありますので、今回このような時間帯区分案につきましても、共用走行での走行試験や確認車の走行など、冬期における走行試験等を十分やっていただきたいとお願いするところでございます。よろしくお願いたします。

【家田座長】 ありがとうございます。

引き続き、 J R 貨物からもご発言いただこうと思います。どうぞよろしくお願いたします。

【 J R 貨物 早瀬副本部長】 J R 貨物の早瀬でございます。

今回のこの方針、有識者のワーキングの中でいろいろ検討していただいて、そして国土

交通省を初め関係者の意見も踏まえた上で取りまとめられたということで、私ども真摯に受けとめております。内容について、幾つか受けとめ方と考え方をご説明したいと思えます。

まず、当面の方針の中で、2項の「検討の方向性」という文章がございます。この丸の2つ目で、鉄道貨物輸送の重要性について言及していただいております、大変心強く感じております。ありがとうございました。

また、6項の「終わりに」という文章の中で、関係する鉄道事業者に「高い安全意識の保持とさらなる日々の努力に期待する」とありますが、私ども鉄道事業者の一員としまして、高い志を持って今後とも安全に取り組まなければいけないと強く感じている次第であります。

今回出されました当面の方針につきましては、短期的な方策として時間帯区分案、そして中長期的な方策としてすれ違い時減速案と新幹線貨物専用列車導入案が示されております。現時点で出されるこの内容につきましては、将来の可能性と方向性を示すものであると考えてございます。弊社としましては、その内容を尊重し、今後の検討作業、検証作業に前向きに参画させていただく所存であります。その内容が即、将来の共用走行区間の列車ダイヤを決定するものではないと考えております。列車ダイヤをどのように策定するかは、これは鉄道事業者にとって経営上の重要な事項でありまして、策定時点のさまざまな要素を考慮して検討すると同時に、関係する他の旅客会社と調整の上で決定されるのであります。したがって、この当面の方針は、関係する鉄道事業者の将来における意思決定の際の貴重な検討材料であると受けとめております。

それから、当面、時間帯区分についての検討が進められていくと思えますが、それに際して4つほど重要な事項を申し上げておきたいと思えます。

1つは、この82キロという長い区間の三線軌条で新幹線と在来線が共用走行するというので、これは鉄道史上初めての経験であります。新幹線と貨物列車の運行ダイヤが乱れたときの取り扱い、あるいは、ダイヤが乱れたときの混乱の状況を、実績を積むことによって問題点、課題が整理されてくるという事柄もあります。したがって、開業の実績を積んだ上で検討を深度化していくことが重要であろうと思えます。

2つ目は、北海道と本州の間の物流、それから、北海道経済に与える影響を考慮した上で検討を進めていく必要が重要であると思えます。

3つ目には、ダイヤが乱れた場合の輸送混乱が非常に懸念されます。これに対する十分

な対応策を講じていくことが必要であろうと考えます。

4つ目には、安全確認の方法についていろいろ検討していくわけではありますが、貨物列車の円滑な運行に十分配慮して進めていく必要があると考えます。

以上の4点を重要な事項として申し上げておきたいと思います。

なお、今後の検討の進め方の中で、1つ要望事項を申し上げておきたいと思います。この技術検討のワーキングにおきましては、これまで主として技術的な面の検討が行われてきました。また、来年度設置される専門家による実務技術検討の場も、やはり技術的な検討をすることになります。もちろん、技術的な検討が主体になるとは思いますが、例えば、時間帯区分案が物流にどれぐらい影響を与えるかとか、高速新幹線が1往復走ることにより、どれだけお客様の利便性が向上し、地域が活性化するかなど、そういったソフトの面の検討も必要ではないかと考えます。この機会に要望として申し上げておきたいと思います。

以上であります。

【家田座長】 どうもありがとうございます。

それでは、引き続きまして、今度は地元のご意見を賜りたいと思います。まず、北海道からお願いいたします。

【北海道 荒川部長】 北海道の荒川でございます。大変お世話になっております。

大変難しい課題がさまざまある中で、ワーキンググループの先生方、そして鉄道局の方々におかれましては、この当面の方針案を取りまとめていただいたことに、まずもって感謝を申し上げます。

そして、当面の対策ということで、短期的な方策につきまして北海道といたしましては、新幹線と貨物輸送との両立という大きな命題がございます。また、安全確保に向けては、必要な技術開発等もあるということでもありますので、こういった方策をとることについては、やむを得ないのではないかと考えてございます。

一方で、やはりこの高速走行を実現するための抜本的な方策が大変重要でございます。そういった中で、引き続きこのたゆまぬ努力を重ねていただくこと、また、JR及びJR貨物など関係者の方々の密接な連携をお願いしたいと存じます。

私どもといたしましても、27年度末の、仮称でございますが、新函館開業は北海道にとって大きな活性化への起爆剤となると考えておりまして、あと何年というカウントダウンと、そして、近くなればあと何日のカウントダウンということで盛り上げてまいりたい

と考えておりますので、その上でもこの問題に対する引き続きのご努力をお願い申し上げまして意見とさせていただきます。ありがとうございます。

【家田座長】 どうもありがとうございます。

引き続きまして、青森県、お願いいたします。

【青森県 小山内部長】 青森県企画政策部長の小山内でございます。

まず、北海道新幹線の青函共用走行区間において安全性を確保しながら高速走行できるよう、国土交通省、このワーキングの委員各位、事業者など関係者の皆様が検討してきていただいたことに対し、敬意を表したいと思います。

鉄道局から、平成30年3月に1日1往復の高速走行を目指すとの説明がありました。これまで解決の糸口が見えなかった中で、短期間で課題を洗い出しまして、そして関係者との調整がある程度整ったということは、国主導のもと真摯に取り組んでいただいた成果だと思っております。

また、確認時間を短縮するためには、さらに解決しなければいけない課題や技術開発があるとのことでありますので、引き続き国主導のもと、関係者と一丸となって取り組んでいただきたいと思います。

まずは、30年春までに1日1往復、新幹線の高速走行を着実に実現していただきたいと思っております。そして、安全性を第一としつつも、経験や検討を積み重ね、その上で新幹線の高速走行の本数を増やし、そして、抜本的な対策についても可能な限り早い時期に実現していただきたいと思っております。そのことが青函トンネルの本来の機能や北海道新幹線の効用を発揮させることになると考えております。

平成27年度末の北海道新幹線、新函館開業によりまして、東日本、北日本の人流、物流は大きく変わると考えられます。北海道新幹線に対する県民の関心、期待も高まっておりまして、津軽半島を中心に、北海道と連携した活動に取り組む企業や団体が増えております。県といたしましても、新幹線開業効果を獲得するために、北海道とともに準備を進めていきたいと思っております。

県としては、今回説明のあった当面の方針を受けとめ、県議会にもこれからきちんと説明し、何とか理解を得たいと思っております。

以上であります。

【家田座長】 大変力強いお言葉、どうもありがとうございます。

それでは、直接ご関係されている方々から一通りご意見を賜ったところでございますの

で、ここで議論をオープンにしまして、今の資料2につきましてご意見、あるいはご質問を賜りたいと思います。一通り意見が出た後、事務局からお答えをしていただくとしましょうか。では、どうぞ。どなたからでも結構でございますので、お願いいたします。

【中村委員】 中村です。

私は、資料2の方向というのは、文言はいろいろありますけれども、現時点で最善の策だと思っております。ただ、我々が考えている140km/hで走るところは、もうちょっときちんと捉える必要があると思います。140km/hというのは、現行の特急が140だからということでもって新幹線だったらいいだろうという話のようですけども、現行の特急が走っている在来線での走り方と、新幹線での走り方というのはやはり違います。新幹線は前方注視の義務がない。在来特急があくまでも140km/hで安全に走っているというのは、運転士が前方を確認しながら走らせている。ですから、この状態で新幹線が140km/hで走りますというのは、私は準幹線走行ということであって、新幹線走行ではないというふうに、きちんとしなくてはならないのではないかと考えています。

それから、この時間帯区分案というのは、新幹線走行という要件を満たすためには何が必要なのかという意味で、時間帯区分をすれば現行の新幹線と同じレベルになりますというところで、これは理解できます。

「さらなる検討」というのは、空間的に新幹線と同じようにリスクが軽減できたときに初めて可能になるのであって、単純に低速で走ればいいというわけではないでしょう。このところは、時間がかかるのではないのでしょうか。ただ、これはやらなくてはならないと思っています。これから、ワーキング等でもってやると思いますが、準幹線走行から新幹線走行に行くためには、やはり現在の新幹線が備えているような安全上の問題をクリアした上で走る状況を一日も早くつくることだと思っています。

例えばですけども、「これからやります」と書いてある「新幹線貨物専用列車」の導入案ができれば、これは新幹線走行が可能な状況が満たされたということになると思うんですが、そういう方向性はきちんとつけたいなと思っています。

それと、2ページ目、対策の概要で「時間帯区分案により」とあります。この時間帯区分案なるものは、4の(1)で詳細に書いてありまして、大体1往復云々とわかるわけです。ですから、この(1)の3行目に「前提として、1日1往復の高速走行の実現を目指す」と、目標が1日1往復であるというふうに限定しなくて、ここは「前提として高速走行の実現を目指す」でいいのではないのでしょうか。時間帯区分案の中をよく見れば、これ

は当面は1日1走行しかできないことは自明ですので。ただ、これも……。

【家田座長】 先生、すみません、文言のところは、今回は置いておいて、それよりも内容的なところでご指摘をお願いいたします。

【中村委員】 わかりました。内容を精査するならば、もう少し新幹線走行を多くできるような可能性があるのではないのでしょうか。これは今後の検討になりますけれども、ソフト面も含めて検討するなら、もう少し可能性が出てくるのではないかという期待を私は持っています。

【家田座長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。須田先生、どうぞ。

【須田委員】 今までいろいろところで議論してきて、新幹線の安全性というのは、その空間と時間の専用化ということで安全性が保たれてきたというお話だったと思います。今回、青函トンネルでは空間の専用化ができない。そういう条件での安全性をどう確保するか、そういう話ですよね。そういうことで、今回、時間的には専用化するという案ですので、現時点で非常に合理的な案ではないかと思っております。

その後、長期的にまた専用に戻すという案と、さらに時間と空間も共用していこうというチャレンジングな案が2つ示されているということで、技術の進歩についても非常に道筋が立っているのではないかなと思いました。

ただ、1点だけ強調したほうがいいところは、空間を共用するという新しいチャレンジに対する安全性を確保するのだというところをもう少し言うておくのがいいのかなという感じがしました。

以上です。

【家田座長】 ありがとうございます。

永井先生、どうぞ。

【永井委員】 非常によくまとまったなという印象をまず受けています。特に時間帯区分案は、これがかなり最善に近いものではないかなと思っています。

それから、「さらなる検討」のところで、(1) 国の主導のもとにワーキングをつくって検討を進める、(2) で、同等の安全性を確保するための安全確認の手法の技術的な課題を抽出して進めていくという、そのときに同等の安全性を確保するための手法、今後検討していくのでしようけれども、新幹線に対して準新幹線状態ということで定性的に違うことと同時に、どういうふうに安全性の確認をしていくのかという定量的な手法をどういうふ

うに今後抽出していくのかというのが大事かなと思いました。

2つ目の貨物専用列車に関しても、これは新しい車両は、重量が重いとか、重心が高いとか、従来の車両とはちょっと違って、定量的にも違って来るし、そういったことで技術的な助言を行うことも書かれていて、全体のトーンとしては、技術的な助言を行うというのは第三者的な表現かなという気がしています。上のほうで国の主導のもとにワーキングを使って国としても進めていくということを言いつつ、これは例えば別のワーキングなり実務家の何かをつくってそこで議論するということなのか、ちょっと表現がちぐはぐだなという印象を受けました。全体としては非常に良い案ではないかなと思います。

【家田座長】 ありがとうございます。

岩倉先生、どうぞ。

【岩倉委員】 4ポツの時間帯区分案の（1）のところで、3時間になる積み上げの理由は書かれているんですけども、なぜ2時間に短縮しなければならないのかというところが書かれていないので、これは「現行の鉄道貨物輸送サービスを維持する」、もしくは「低下させない」、そういった文言が必要かなと。

あと1点、文言になってしまうかもしれないのですが、2の「検討の方向性」の1ポツ目で「天候に左右されない安定的な輸送を確保し」と書いてあるのですが、これは経緯からいえば洞爺丸の話があって記述ですので、「安全かつ安定的な」という、「安全かつ」という言葉が必要かなと思うんですね。それが、後ろのこれからの安全をちゃんと維持するという話にもつながっていくかとも思いますので。

【家田座長】 ありがとうございます。一通りご意見を賜りましたけれども、JR2社、それから、北海道、青森県、加えて何かご発言がありましたら、お願いしたいと思いますのですが、いかがでしょうか。

どうぞ。

【JR北海道 菅野新幹線計画部長】 抜本的な話を先ほどしませんでしたでしたが、長期的な対策につきましても、今回、新幹線貨物専用列車の案についてということでご提案されていますが、当社、私どもとしてはトレイン・オン・トレインという形で勉強をしております。平成22年からこれまで3年間、JR貨物さんと一緒に共同で取り組んでまいりました。高速台車の試作ですとか試験、また、それに関する色々なシミュレーションをやったので、今後これらの成果をもとに、早い段階で試験車両等の具体的な段階に国として取り組んでいただければと考えておりますので、早い段階で私どもとしまし

て、正式にこれまでの検討成果などを何らかの形でご説明させていただければと考えております。

【家田座長】 ありがとうございます。他に付け加えるご意見ございませんか。もちろん後でまだ意見のチャンスはありますので、とりあえずおっしゃっていただけたでしょうか。

では、私からも一言。大変よくまとめていただいたと思います。非常に本質的なところは、岩倉先生がご発言された点でありますね。色々な条件を満たす、しかも早期にできるという案は、これしかないというのが短期物ですよ。3時間から2時間へというあたりのところが、こうすれば2章のところがあれを満たすことになるんだよと、ここはちょっと入れたほうがいいかもしれないですね。文言というよりは本質的なポイントのように思いました。それこそが皆さんのご協力の賜物でございますので、理解と協力の賜物と言ったほうがいいのかな、そう思います。

文言というわけではないのですが、2章が「検討の方向性」というのだけれども、これはもはや方向ではなくて、基本的考え方ですね。だから、ここは文言という意味ではなくて、ここが原則だみたいなことですから、2章の「検討の方向性」というタイトルは、「基本的考え方」というほうがいいのではないかなと思いますが、これは意見です。

あと2点ほど、こういうことをどこかちょっとでも入れたらいいのではないかと思うのだけれども、今回つくづく思いましたのは、国交省が非常に真剣に取り組んだ。また同時に、地元も、北海道も青森県も実に真剣に悩んでいただいた、努力もしていただいた。それから、JR各社も技術的にこういうところ是可以するし、こういうところはやっぱり安全上、気をつけたほうがいいと、これをやっていただいた。委員の先生方が非常に専門的な見地から前向きに取り組んでいただいた。こういうことですよね。

だから、細かいところはワーキングでやるということが書いてあるんだけど、そこには地元の理解というのか、意思疎通というのか、そういうことを行いつつということがすごく重要だと思うんです。ここまでの色々なこともそこら辺が十分ではなかったという反省もあるので、ぜひそれを4章の(4)くらいのこれからどうやるのだというところに、引き続きいろいろつくるところに、そういう地元との協力とか意思疎通が重要であると、それをやってもらいたい、それをぜひ入れてほしい。これが1個ですね。

もう1つは、JR北海道からおっしゃられたように、こういう方式で走るということは新しいことであるし、スピードを上げるということもある部分挑戦でもあるし、雪という

事情もありますので、時間はあるようでないですね。函館開業が27年、それから2年後を目指すということですから、たかが知れているんですよ。ということは、こういう方針を決めたらあとはぼーっとしていただいいというものではなくて、すぐにでも取り組んでいかなければいけないという、時間的な緊張感というか切迫感というか、かなり一生懸命やらないといけないねと。しかも冬のシーズンなんて、ぼーっとしていただ何シーズンもできませんから、さっき2シーズンぐらいは何とかというお話が北海道からあったし、そういうのもできる限り満たしていくことが、日本の鉄道の安全確保の考え方ですので、そのためにも、こういう方向が決まったら一刻も早く取り組むぞというあたりが、「終わりに」以下、どこかわかりませんが、4章かな、どこかに入れるとか、ちょっと急ぎ感覚を入れてもいいのではないかなと思った次第でございます。

私からは、大まかなところはそんなところなのですが、ご質問は特にあまりなかったかと思うので、皆さんの支援のご意見と、これから進めるに当たってのご注意をいただいたところだと思いますが、事務局からお答えいただけたらと思います。

【潮崎施設課長】 では、お答えしたほうがいいもの、できそうなものを幾つか。

まず、中村先生から最初にございました、開業時は140キロでということになりますので、当然、この今の新幹線車両と貨物列車が140キロで共用走行するというので、そのレベルでほんとうに大丈夫だねという話は先生もご承知のとおりで、実務畑で別途検討しております。その場であわせてまたご指導もいただきながら、こちらの課題とも連携をしながら整理をしてまいりたいと考えております。

それから、同じ中村先生から、2ページ目の対策の概要の(1)は、特に1往復としなくてもいいのではないかとございましたが、ここをあえて書かせていただいたのは、現時点で私どもは見通しと目途を持って言える範囲というものは、ある程度明確にしておくべきではないかという、ある意味そういう気持ちを持って、現時点で下のほうに書いてあります状況でありますので、基本的な方針としてもこのところは表明しておくべきではないかと思った次第でございます。もちろん、それで以上終わりということではないわけで、「更なる検討」のところ引き続き高速走行のあり方の検討を継続して、さらに抜本的な方策もつながっていくようにということ全体の方針としては書いてございまして、実務的に過去から何度も検討を進めてきて、ようやくこういう場でこういう形で方向性をまとめることになりましたので、ある程度の見通し、姿勢を持った意思表示にさせていただきたいということで、このところにあえてこれを入れさせていただいた次第でございます。

す。

あと永井先生からお話しのございました、「更なる検討」のところは、当然、特に抜本的方策について基本的な課題整理はまだまだ途上というか、この2、3回である意味定性的にご説明をした範囲でございます。したがって、そのところは、このワーキングでまた年明け以降も引き続きこちらの課題整理と、それをどういうふうにアプローチしていくかということをおもが主導的にまとめてご検討をしていただきたいということで、国の主導のもとワーキングにおいて引き続き検討を進めたいということでございます。

下の方に「技術的な助言を行うとともに」と書いてありますのは、別に腰が引けているということをお段言いたいわけではないのでございますが、このテーマにつきましては、トレイン・オン・トレインという形態で、JR北海道と貨物が3年間ぐらい基礎的な研究をやってきた蓄積がございますので、そういう根っこがあるものですから、まずは私もそれをしっかりと把握して、そこをお出発点にどういう検討を進めるかということが最初になるということで、この下の個別のところにはこのような表現をさせていただいておると。すれ違ひ減速の話は、まだほんとうにアイデア段階で、そういう根っこがまだ何もない状況でございます。そういう違ひもあつて、このような書きぶりにさせていただいておるということでございます。

岩倉先生のご指摘は、まず、私もはこの時間帯区分案を考へる際に、とにかく通常の技術で、できるだけあまり技術的にハードルを上げないでやれることは何だろうといった場合、今の確認車でやると2時間かかるということ。それで、上下1本走らせるために前後の取り扱ひの時間を含めておおむね1時間は必要だろうと……。

【家田座長】　そこはもう、もちろん岩倉先生はわかっている話で、ここの(1)の主文が、3時間を2時間にするにはこうしたらいいですよということが書いてあるけれども、2時間にするのはなぜかというところが書いていないという、そこですよ。実際書いていないんです。

2番の基本的考へ方を満たす前提でこれを実現しようとすれば、この確認時間を2時間から1時間に短縮するということが、ぜひやらなければいけないのだ、そうすれば1往復が実現できるのだという主文がないんだよね。というご指摘でしょう。

2章の「検討の方向性」にそれは書いてありますから。要するに、これは数学で言えば公理ですよ。公理を満たすような解のためには、2時間を1時間にする必要があるということを一言入れるだけで、だから(1)をやらなければいけないんだなど出るのだけ

ども、それが書いていないから。ずっとこの検討を行っているから、そんなこと言うまでもないとなってしまうのだけれども、初めて読む人には主文が見えませんかというご指摘。

【潮崎施設課長】 わかりました。

【家田座長】 大した話じゃなくて、単なるロジックの話です。

【瀧口鉄道局長】 修文で出たのは、先ほどの中村先生の1日1往復は要らないのではないかとございますが、このお答えは、先ほど施設課長から申し上げたとおりでございまして、我々としては、できることをまずちゃんと言うのがこの(1)のポリシーでございまして、ぜひとも残したいと思っております。

それ以外の点については、個々はまた検討いたしますが、まずは岩倉先生から「天候に左右されない安定的」と書いたのは、もちろん、危ないときには出ていかないということをする、むしろ暴風時には行けなくなってしまったというのが洞爺丸事故以降の問題だろうと思えば、安定的と書かせていただいたのですが、後ろの表現や並びからいって書いたほうが良いのではないかとございますので、これは工夫をいたしたいと思えます。

それから、2時間についてはご指摘のとおりでございまして、趣旨を、最大限できることは一体何かということをご考慮して、こういうことと書きたいと思えます。

それから、「検討の方向性」という極めて低い姿勢で書かせていただきましたが、ここはどんと書けというご指摘でございました。この2ポツの表現ぶりは工夫をいたしたいと思えます。

4の(1)の関係者と意見を十分やりとりしながらということでございますが、このあたりはご指摘のとおりでございまして。また書きぶりについても工夫をいたしたいと思えます。ただ、ベースは、私ども行政も必ずしも十分わかっていない、むしろ実務者間で進められてまいりましたが、先ほど来、JR貨物からお話でございました、ダイヤの設定の問題などというのも、これまでも実務者間で非常に難しい専門的なことをやってきていただいているところでございますので、そういった問題と、行政なり、あるいは地方公共団体というふうに、ややポジションは違っているのかなと思っておりました。そのあたりを考慮しながら書きぶりを書きたいと思えます。

それから、時間軸を十分考慮して直ちにやるべきことはやるべきだという、最後、家田先生からご指摘がございましたが、6ポツのパラグラフ1に「関係者により、着実に実行されていくことが必要である」と書いたのですが、ここは弱いようでございますので……。

【家田座長】 迅速にかな。

【瀧口鉄道局長】 このあたりの書きぶりを工夫させていただきたいと思います。

【家田座長】 どうもありがとうございます。局長が答えられたので、事務局の他の方が言うことはないでしょう。

あとほかに皆さん、どうですか。

僕、1点だけなんだけれども、この参考資料の4ページで、確認時間を2時間を1時間にしたいと、ここはわかるのだが、この中の表現が確認車両の高速化を図るという言葉が明確に残っていて、だけど本文のメインの趣旨はそうじゃなくて、新幹線本列車、回送列車を使うとか、営業列車ということ。この確認車両というと、次のページの確認車の気道車で、これがスピードを上げるということが全面に出るような資料ではないかなと思って、変な感じがします。些細な話ですが。

【瀧口鉄道局長】 確認手法等ですね。

【家田座長】 ほかに皆さんいかがでしょう。どうぞ。

【須田委員】 この高速運転というのが、具体的な数値がないですけれども、これはどういう考え方で書かれているのか。参考資料には200キロ以上と書いてあるのですけれども、本文にはどこにも200キロ以上というのが入っていないくて、我々は皆認識しているからいいですけれども。

【家田座長】 ご質問ですね。他にいかがですか。

では、今の須田先生のご質問についてご回答をお願いします。

【潮崎施設課長】 一応、新幹線の定義が法律上、主たる区間を200キロ以上で走行するというのがございますので、最低限200キロ以上ということであろうかと思っております。その中で、ただ、北海道新幹線の最高設計速度は260キロにおさめておりますので、200キロを当然実現するというので、その先に260キロという最高設計速度の数値があるということも事実だと思っております。

【家田座長】 ご質問は、書かないのかということです。

【潮崎施設課長】 高速走行、書いたほうがというご指摘だと、そこはこういう場合、文章ですのではっきり、知っている人はいいけれども、知らない人は確かにわからないということはそのとおりだと思いますので。

【家田座長】 特に問題がないなら書いたほうが親切でしょうね。

ほかにいかがでしょうか。県やJRも加えてどうぞ、ご遠慮なくご発言いただきたいと

思いますが、よろしいですか。

【JR北海道 菅野新幹線計画部長】 ダイヤ調整に関しましては、当然、旅客会社からすれば、新幹線を運営する立場としては高速走行時間帯の設定や列車ダイヤが乱れた場合のルールの設定など、どうしても旅客優先でという話も出てまいりますけれども、貨物さんは貨物さんでまた色々とお考えがあるはずですから、その辺の新幹線の輸送サービスも最大限発揮される、また、貨物もきちんと今の運行ができる。その辺の調整が事業者間だけでできれば何も問題がないのですが、時間帯によってはお互いの利害が反するような時間帯も出てまいりますので、高速の新幹線を全然お客さんが乗らないときに設定してもしょうがありませんから、その辺の色々なことを加味すると、中々事業者間だけでできない場合には、国も含めていろいろ調整をさせていかなければいけないのかなと考えていますので、その際はよろしくお願ひしたいと思います。

【家田座長】 純粋に技術的なところは、さっき局長がおっしゃったように、非常に実務的なところでやっていただくのが最も適切だと思うんだけど、今、菅野さんがおっしゃったようなところになってくると、やっぱり地元の意見とかそういうのもあるし、必ずしも乗る人も地元から行くだけではなくて、東京のほうから来る人もいるかもしれないので。そういうのは、営業を通じてのJRからの意見。でも、やっぱり今回の一番の当事者は、地元の北海道と青森県ですから、その辺のご意向も伺いながらということが趣旨ではないかなと思いますよね。

大体よろしいでしょうか。どうぞ。

【中村委員】 1点だけ。これはワーキングでの作業になるかと思うのですが、我々、こういう形でもって大体イメージができてきたわけで、これに従ってものができると思うのです。しかし、そのときに今までのものがどういう形でもってこういうふうになったんだというプロセスといいますか、ストーリーといいますか、それに加えて「安全性がこういう形で担保されて、ここはこうなったんだ、だからいいのだ」という安全に対する説明責任といいますか、立証責務といいますか、そこが問われると思います。ワーキングの中で「いろいろなリスクがあったことに対して、ここはこういうふうにした、だから、トータルとして現行の安全性は保たれるのだ」というものを作っておいたほうがいいのではないかという気がしております。

【家田座長】 どうもありがとうございました。

加えてご発言ございますか。よろしいですか。

それでは、潮崎さん、今後の予定とか進め方とかはどうですか。

【潮崎施設課長】 まず、当面の方針の、修文でございませけれども、それは、今、ご意見いただいて議論をさせていただいた方針で事務局と家田委員長にご一任をさせていただくということよろしゅうございますでしょうか。そうすれば、私どもで一両日中に案をまとめたいと考えています。

【家田座長】 この点はいかがでしょう。大局的なところは今日大体議論をし尽くしたところがあるので、あとは文法というレベルの問題だと思いますけれども、お任せいただけますか。ありがとうございます。

【潮崎施設課長】 ということであれば、一両日中にご相談をさせていただきまして、確定版を関係者の皆様方にご送付させて、改めて対外的にも私どもの広報を通じてプレスに投げ込ませていただくことをしたいと思います。

【家田座長】 それは時間的にどんなスケジュールで、これから進んでいくのですか。予定としては。

【潮崎施設課長】 予定としては、ほんとうは、これは今日でご了解いただければもう今日にもと思ったのですが、ちょっと幾つか修文することがございますので、明日、あさってぐらいのスピード感ではやってしいまいたいと思います。

【家田座長】 どっちにしても年内にオープンをねらう。その後のこのワーキングのスケジュールはどういう考えですか。

【潮崎施設課長】 その後に関しましては、一応年内はこの第4回で終わりかと思っておりますけれども、年を明けましてから、当面、年度末を目標としまして、この特に「更なる検討」の課題整理をもっと詰めていきたいと思っております。委員会の日程については、改めてご相談させていただきたいと思っておりますけれども、1月から3月までの間に何回かは開かせていただく必要があるかと思っております。

【家田座長】 そのような都合でございます。この当面の方針の（案）が取れるとなると、結構デフィニットなことを言っていますし、局長の先ほどのご発言にもあって、ご決意と言っていると思うのですが、政治家のマニフェストではなくてちゃんと責任が持てる、きちんとしたことを言っているという、この時期に大変に立派なご見識ではないかと思えますね。是非すっきりした、責任ある、しかし、チャレンジもしているというものとしてまとめれば、日本の鉄道の流れの中でも大きなエポックになるのではないかと思います。

それでは、そういうふうに進めて、またその後の「更なる検討」等々につきましては、

新年明けてからの再開ということでございますね。よろしいですね。ありがとうございます。

皆様のご協力のおかげで、何とか当面の方針をまとめられましたことを私からも深く感謝したいと思います。加えて皆様からご発言いただくことはございますか。よろしいですか。それでは、どうもありがとうございました。私の司会をお返ししたいと思います。

【倉富課長補佐】 ご議論いただきまして、まことにありがとうございました。本日提示させていただいた資料は、全てホームページに速やかに公開いたします。

また、議事録につきましても、委員の皆様を確認していただいた後、公開することを考えております。

【瀧口鉄道局長】 一言、とりあえず中間報告という形になりますが、御礼を申し上げたいと存じます。ここの2ポツに書かせていただいたように、青函トンネルについては、実際、着工したのは50年前のことでございます。それから、その次のこの物流の重要性というものを踏まえて出てきておるわけでございます。

一方、安全についても、実は50年前の昭和39年からということでございますので、約50年間の青函トンネル、整備新幹線、あるいは安全の確保というものが実は背景にある非常に重たい議論でございました。こういった重たい議論につきまして、4回という短い間でございましたが、極めて集中してポイントを整理していただきまして、そしてまた、今後の解決方策について、大変実現性のあるアドバイス、ガイダンスをいただいたと思います。度々家田先生から厳しいお言葉がございましたが、あとはこれを行政側がしっかり進めるだけということになっておりますので、まずはこの30年春に着実にこれを実現するというものに向けて、全力を尽くしてまいりたいと思います。そのためにも、今後の進め方につきましては、引き続きワーキンググループのご指導をいただきながら進めさせていただきます。年度内にもう一度、この来年度に向けての考え方の整理ということで、またお手を煩わせることとなりますが、いずれにしても来年度以降も実現に向けてご指導を賜ることとなります。引き続きよろしくお願い申し上げます。大変どうもありがとうございました。

【倉富課長補佐】 それでは、第4回ワーキングを閉会させていただきたいと思います。まことにありがとうございました。

— 了 —