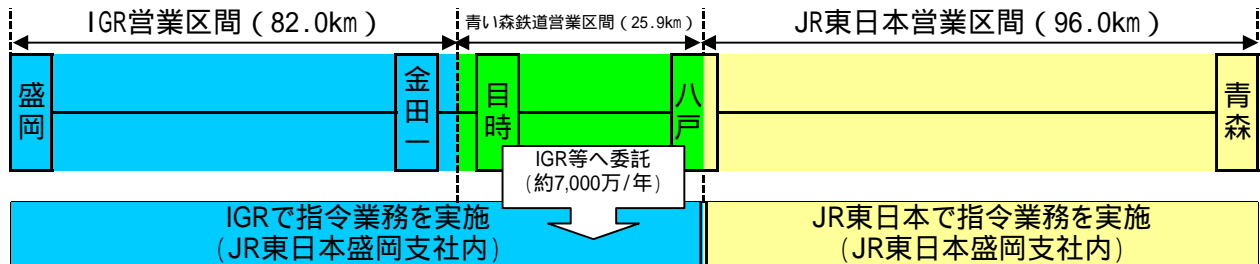


## 青い森鉄道の指令システムについて

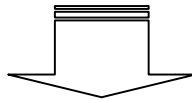
### 1. 指令体制

#### 【現 在】

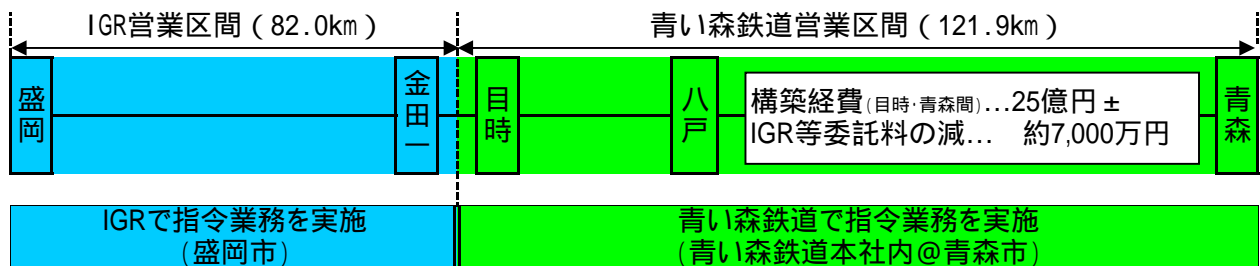


現在は鉄道の営業区間と指令区間が異なっており、鉄道事業の運営上、異例な状態  
(暫定開業のため特別に国交省から許可をうけたもの)

受託側のIGRの意向が優先された青い森鉄道のダイヤ編成の実態



#### 【青森開業後】



各営業区間に見合った独自の指令システムの構築

単独の指令システム構築により、運行の安全性等を自ら責任をもって確保

青い森鉄道に必要な主要施設の集中設置(青森市)により、災害時の対応・効率的な運営のための体制確保

青い森鉄道利用者の利便性向上を図るための主体的なダイヤ編成の実施

### 2. 指令システムの共同構築等の問題点

仮に青森開業と同時の指令システムの独自構築を実施しない場合には、現行システム耐用年数終了後の独自指令システム構築、IGRとの共同構築等が考えられるが、以下の問題点等により適切な手法ではないと考えられる。

経費面の検証は「青い森鉄道の指令システムについて(経費面からの考察)」参照

#### 【問題点】

法令上の原則と異なり、自ら責任を持った運行の安全性確保への懸念

主要施設の集中化が図れず、災害時の対応力の低減・運営の非効率化

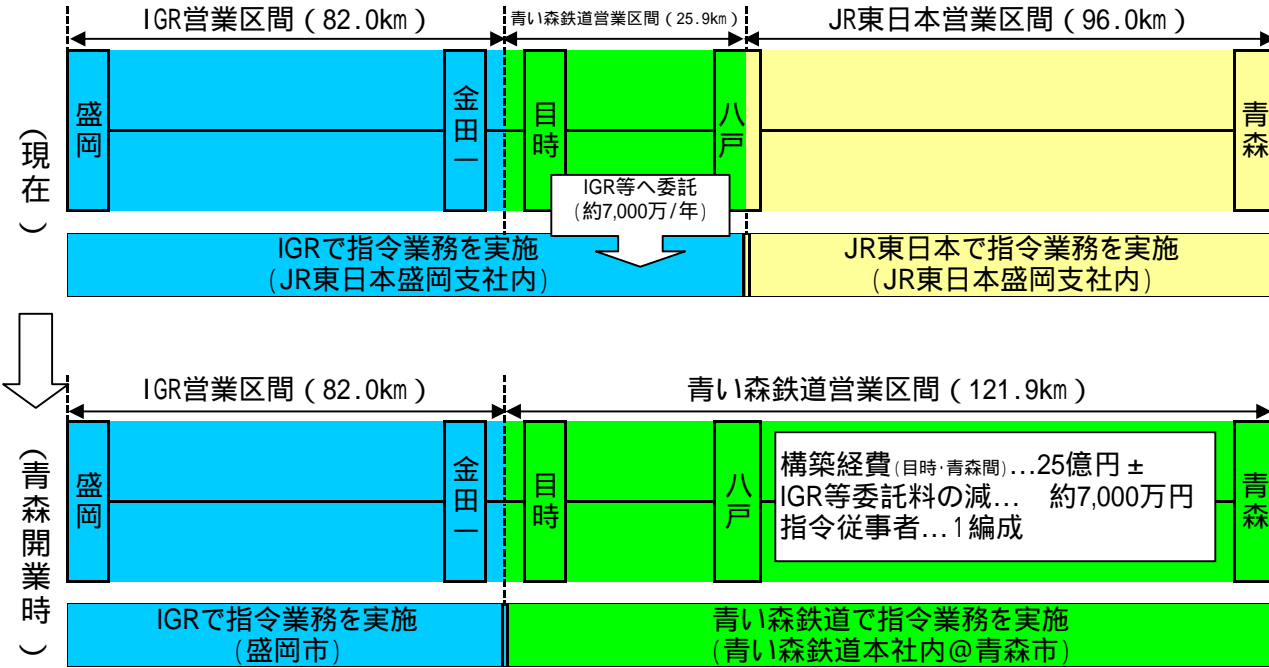
ダイヤ編成等の迅速な意思決定・弾力的な経営に支障

現行システムの更新が間近(2012年頃)なため、膨大な追加投資が必要

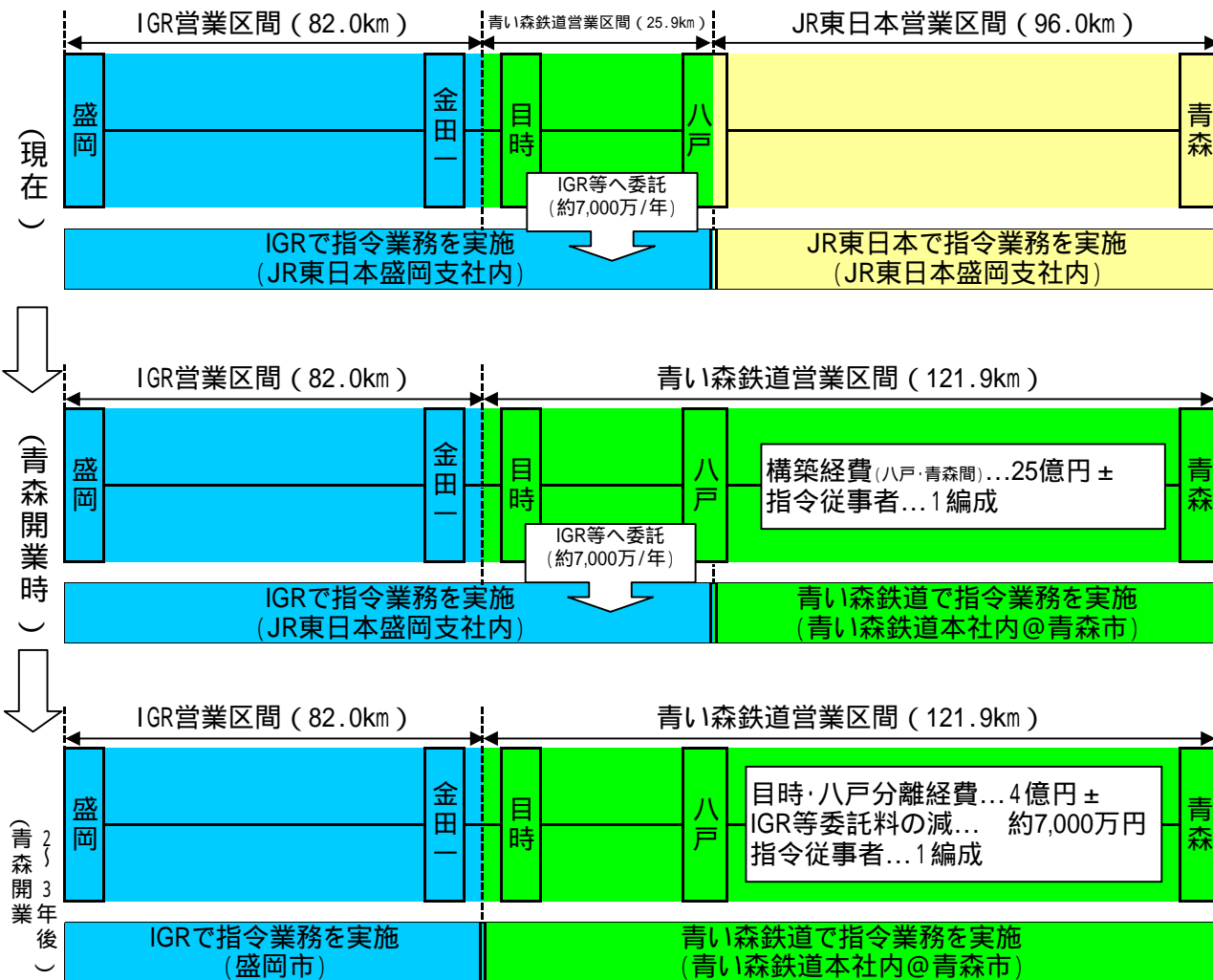
JR東日本からJR東日本盛岡支社内の指令システム撤去を求められており、現行手法の存続は困難。仮に一定期間の残留は認められても、最終的には退去が必要。

# 青い森鉄道の指令システムについて(経費面からの考察)

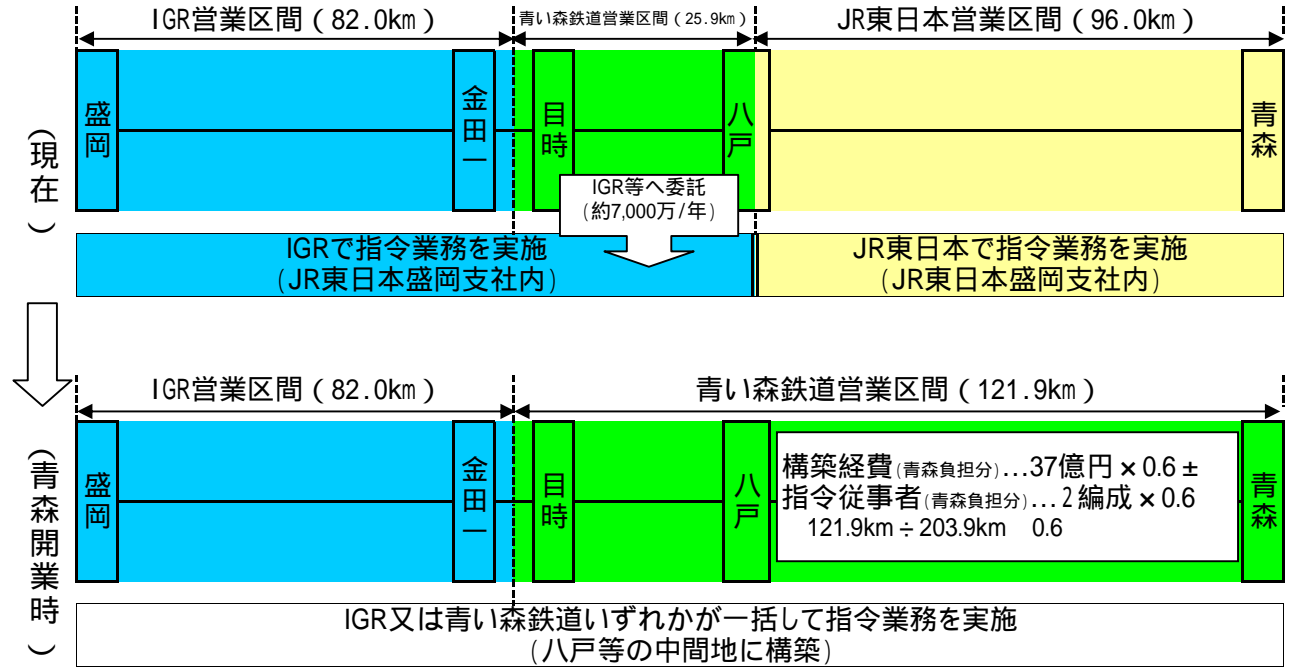
## 1 独自構築案 (青森開業時)



## 2 独自構築案 (八戸・青森間 青森開業時、目時・八戸間 現行システム耐用年数終了後)



## 3 共同構築案



指令従事者... 1編成 18名±

### (評価)

1と2の比較

- 最終的な構築経費を比較すると、1の独自構築案が安価(約4億円)
- 1の独自構築案の場合は、目時・八戸間の指令分離までのIGRへの委託料が生じない(開業から移行まで3年として、約2億1千万円)

⇒ 従って、1の青森開業と同時の独自構築案が経費的に安価

1と3の比較

- 構築経費を比較すると、3の共同構築案が安価(約3億円)
- 一方、指令業務に係る人員等の経費は、1の独自構築案が安価(1名当の人員費を800万円と仮定  $800万 \times 18名 \times (1 - 1.2) = 3,000万円$ 程度安価)

⇒ 従って、1の独自構築案が中長期的には経費的に安価となるとともに、その他の経費についても主要施設の集中化により圧縮・低減が可能

なお、共同構築による指令システムの共有化を実施すると、主要施設の分散により、災害時の対応力の低減・運営の非効率化等の問題が生じる

**青森開業と同時の指令システムの独自構築が最適**

## 【鉄道事業法】

(列車の運行の管理等の受委託)

第二十五条 列車の運行の管理その他国土交通省令で定める鉄道事業に係る業務の管理の委託及び受託については、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2 国土交通大臣は、前項の許可をしようとするときは、次の基準によつて、これをしなければならない。

- 一 その事業を継続して運営するために必要であること。
- 二 受託者が当該業務の管理を行うのに適している者であること。

3 国土交通大臣は、第一項の業務の管理の委託又は受託が前項各号に掲げる基準のいずれかに適合しなくなつたと認めるときは、受託者に対し受託した業務の管理について改善のため必要な措置を講ずべきことを命じ、又は第一項の許可を取り消すことができる。

## 【鉄道事業法施行規則】

(列車の運行の管理等の受委託の許可申請)

第三十八条 法第二十五条第一項の国土交通省令で定める鉄道事業に係る業務の管理は、次のとおりとする。

- 一 列車の運行の管理
- 二 鉄道施設の保守の管理
- 三 車両の保守の管理
- 四 列車の運転の管理(第一号に掲げるものを除く。)

## 【軌道法】

第十六条 軌道経営者ハ国土交通大臣ノ許可ヲ受ケタル場合ニ限り軌道ノ譲渡又ハ事業若ハ運転ノ管理ノ委託若ハ受託ヲ為スコトヲ得

2 前項ノ管理ノ委託ヲ受ケタル者ハ其ノ管理ニ付国土交通大臣ニ対シ委託ヲ為シタル者ト共ニ其ノ責ニ任ス

各地方運輸局鉄道部長 あて  
内閣府沖縄総合事務局運輸部長 あて

鉄道局業務課長

鉄道局施設課長

鉄道局安全監理官

### 業務の管理の受委託について

鉄道事業法（昭和61年法律第92号。以下「法」という。）及び鉄道事業法施行規則（昭和62年運輸省令第6号。以下「規則」という。）の改正に伴い、業務の管理の受委託については下記によるものとするので、遺漏なきよう取り計らわれたい。

#### 記

1. 法第25条第1項の運用（軌道法（大正10年法律第76号）第16条第1項の運用を含む。）は以下のとおりとする。
  - (1) 列車の運行の管理の受委託
    - (イ) 規則第38条第1項第1号の規定による列車の運行に係る業務は、列車等の操縦に関する業務、鉄道信号の取扱いに関する業務及び運行の指令に関する業務をいう。
    - (ロ) 列車の運行の管理は、前項に規定する列車の運行に係る業務のうち、現業の係員による操作等の直接の作業に係る業務ではなく、各業務における管理者が実施する業務をいう。
    - (ハ) 複数の鉄道運送事業者が存在する区間に係る列車の運行の管理は、一の鉄道運送事業者が行うものとする。  
→ 鉄道事業者の営業区間
    - (ニ) 列車の運行の管理について、全部又は一部を他の鉄道事業者若しくはその他の者に委託しようとするときは、法第25条第1項に基づき地方運輸局長の許可を受けなければならない。
    - (ホ) 列車の運行の管理の受委託の許可を申請しようとする鉄道事業者は、安全管理規程において、受委託の関係等を明確にしなければならない。
  - (2) 鉄道施設及び車両の保守の管理の受委託
    - (イ) 規則第38条第1項第2号及び第3号の規定による鉄道施設及び車両の保守に係

青森開業後の青い森鉄道線であれば、青い森鉄道株式会社が一括して指令業務を実施