

第6回青函共用走行区間技術検討WGの概要

平成28年1月18日(月) 16:00~17:00
於：中央合同庁舎3号館4階幹部会議室

○議事 「青函共用走行問題に関する当面の方針」に対する検討状況(中間報告)について

- ・ 国土交通省鉄道局江口施設課長より資料説明

(中村委員)

- ・ 時間帯区分案の支障物の確認について、140km/hの列車が走った後の高速走行であれば確認行為のハードルが低くなるのではないかと考えたが、高速走行により巻き上がる物も想定されることから従来並みの確認行為が必要ということになった。この確認方法の検討にあたっては、すれ違い時減速案にも説明が付くように整合性を図りながら進めていく必要がある。
- ・ すれ違い時減速案の支障物の確認は地上カメラを検討している。常時、監視する中で、何かあったときは運転取扱いで対応できると思うが、また検討には時間を要するところである。

→ (江口施設課長)

- ・ 確認車による確認とカメラによる常時監視をどのように整合させるか、十分に検証できていないので、引き続き検討を進めてまいりたい。

(水間委員)

- ・ 確認車を現行の60km/hから110km/h程度まで向上させた場合の安全性を十分確認する必要がある。また、共用走行区間に接続する在来線のシステムとSAINTとのインターフェースについて、故障時の対応や安全性・信頼性の検証を行って頂きたい。
- ・ カメラの技術は発達しているので、営業列車にカメラを取り付ける等して、プローブ車としてトライアル的に検証してみてもよいのではないかと。

→ (江口施設課長)

- ・ 現行の確認車は性能的に90km/hまで対応可能だが、それが110km/h程度となったときにどうなるのか、現在設計中の確認車の完成後に実際に走行させてみて十分な検証をしたい。

(永井委員)

- ・ カメラ、レーザーを組み合わせることで死角をなくして確認できるようにしたとのことだが、この2つを組み合わせることによってどのような効果があるのか。また、気象条件や青函トンネル内の震等の影響も考えられるので、十分な検証が必要。
- ・ レーザーで遠距離を観測する場合、レーザーの反射が悪影響を及ぼす可能性があるのではないかと。また、カメラは何が落ちているのかを判断できる一方、気象条件や照明条件によってどのように見えるかは変わってくるだろう。こういったことも実証しながら進めていく必要がある。

→ (江口施設課長)

- ・ 青函トンネル内は高湿度であり、特に冬季に列車がトンネル外から進入すると一瞬で窓が曇るような状況。このような状況下で、カメラでどのように確認できるかについて実機で十分に検証したい。

(須田委員)

- ・ 時間帯区分案では、こちらを立てればこちらが立たずという状況であり、非常に難しい問題である。
- ・ 万が一、支障物を発見した際にどのように対処するのかという問題もある。現実的で実績のある方法が良いと思う。
- ・ 時間帯区分案が未来永劫続くわけではないが、新しい方式になったとしても確認作業は必要。それに対応できるようなものにしておくべき。

→ (江口施設課長)

- ・ ご指摘のとおり、これまで検討したものが将来的に活かせるように進めていきたい。

(岩倉委員)

- ・平成25年3月の当面の方針には「早急に検討」との文言が使われていたが、今回の中間報告には出てきていない。特に時間帯区分案については、「迅速に」ということを明記した方がよいのではないか。

→ (江口施設課長)

- ・検討会で検討を進める中で難しい課題も出てきた。想いとしては迅速に進めていきたいが、安全に関わる部分もあるので、慎重に進めていかなければいけないところもある。そういった意味で明記していない。

(家田座長)

- ・青函トンネルでは、新幹線が早く走るに越したことは無いが、貨物輸送にとっては対北海道の面で生命線となっている。これらが両立し得るような、しかも徹底的に安全な案にしなければいけない。
- ・先日、軽井沢町でバス転落事故があったが、安全は何にも増して重要である。これまで新幹線の安全を担保してきた考え方や手法は尊重してやっていかなければいけないことが共通認識の第一ではないか。
- ・笹子トンネルの天井板崩落事故で様々な分野でメンテナンスが重要であるということが認識されるようになった。新幹線の安全を50年維持してきたのは、メンテナンスをおろそかにしないという精神だろう。高速走行前には確認車でフランジウェイを含めて新幹線が走行する空間に異常が無いことの確認作業や施設のメンテナンスといった保守作業を大事にすることが基本的な精神であることを確認したい。
- ・保守作業後や高速走行前に軌道上の確認が必要だというのはどの案も同じ。保守作業に支障を及ぼさないためにも、確認車による確認作業を短い時間で行うための検討を、現実的でスピーディに進めていかなければいけない。

(中村委員)

- ・安全を考える際には最悪のケースを考えるべき。確認するシステムが出来上がったからといって、その軌道上を何が走ってもいいというわけではない。共用走行では、新幹線と貨物の双方が安全確保のための努力をすることで、今後も安全が維持されていくことになるのではないか。

→ (JR貨物 早瀬常務取締役)

- ・貨物列車についても新幹線と同様の保安システムを搭載している。安全運行に心がけるといっても乗務員の訓練等で準備している。開業後もしっかりとした体制で臨みたい。

(JR北海道 小山常務取締役)

- ・北海道新幹線の開業まであと2ヶ月となったが、開業に向け、万全の体制で取り組んでいるところ。
- ・開業時、共用走行区間は140km/hでの運行となるが、JR北海道としても高速走行を実現し時間短縮を図りたい。
- ・新幹線を高速走行させるためには、在来線よりも高い保守レベルが求められるため、それを実現するための保守時間の確保については、開業後の保守実績や貨物列車のダイヤを踏まえて関係者間で議論したい。

(JR貨物 早瀬常務取締役)

- ・北海道と本州を結ぶ物流の重要性と新幹線の高速走行とをどう両立するかについて、真剣に検討されたことに感謝。
- ・調整事項等の課題があるが協力して取り組んでまいりたい。

(青森県 千葉調整監)

- ・地元としては、平成30年春の高速走行は実現されるものと信じたいと思っている。1日1往復の高速走行で満足ということではないので、全ダイヤの高速走行の実現に向け検討して頂きたい。

(北海道 本間室長)

- ・ 平成30年春の時間帯区分案はしっかりと実施して頂きたい。その後の抜本的方策についても、できるだけ速やかにできるかどうかも含めて検討して頂きたい。

(藤田鉄道局長)

- ・ 関係者の皆様の尽力により、中間報告をまとめることができた。
- ・ まずは、無事3月26日の開業を迎えることが大事。その先に共用走行区間の高速走行という大きな課題が待っており、安全の確保を大前提として引き続き取り組んで参りたい。地域の期待も大変強く、先生方にはご指導をお願いしたい。

(了)