

平成 19 年 12 月 7 日

国土交通省鉄道局

新幹線脱線対策の進捗状況について

平成 16 年新潟県中越地震において営業中の新幹線が初めて脱線したことに鑑み設置した新幹線脱線対策協議会（以下「協議会」という。）では、施設面、車両面で当面とり得る対策の可能性等について検討を進め、平成 17 年 3 月に中間とりまとめを行い、それに基づき関係者により対策を進めてきたところです。

今回、協議会において新幹線脱線対策の進捗状況等を取りまとめました。

1. 構造物耐震対策

（1）山岳トンネル

活断層と交差している 6 トンネルについては、裏込注入工、ロックボルト工等の対策を平成 19 年度末に完了予定。

（2）高架橋

阪神・淡路大震災を契機に実施している高架橋の耐震対策について、実施計画の前倒しを実施し、高架下利用箇所の一部を除き平成 19 年度末に概ね完了予定。

2. 早期地震検知システムの充実等

- ・ 初期微動P波を検知し警報発信までの時間を約3秒→約2秒に短
（平成18年度完了）
- ・ 地震計を132箇所→188箇所へ増設（平成18年度完了）
- ・ 車両に新たに停電検知装置を設け、非常ブレーキの動作に要する時間を約1秒短縮（実施中）

3. 脱線・逸脱防止対策

（1）逸脱防止対策

JR東日本において、平成19年1月より車両側の対策としてL型車両ガイドを設置。また、地上側の対策として平成19年2月よりレール継目部の強化を実施するとともに、平成19年10月よりレール転倒防止装置を設置し、機能確認等を実施中。

なお、JR西日本等において、地上側の対策として逸脱防止ガードについても検討中。

（2）脱線防止ガードと逸脱防止ストッパによる脱線・逸脱防止対策

JR東海において、平成18年10月より地上側の対策として脱線防止ガード及び車両側の対策として逸脱防止ストッパを設置し、機能確認等を実施中。

（3）L型車両ガイドと脱線防止ガードの共存

L型車両ガイドを設置した車両が、脱線防止ガードを設置した区間を安全に走行するための技術的方策について検討中。