

## 北海道銀杏会 第22回講演会

日時 2015年7月15日(水) 12時00分～13時35分

場所 ホテルオークラ札幌B1 「中国料理 桃花林(とうかりん)」

講師 北海道旅客鉄道株式会社 代表取締役会長 須田 征男 様

本日は、講師に北海道旅客鉄道株式会社 代表取締役会長でいらっしゃる須田征男様をお迎えし、「北海道新幹線開業に向けた課題と取り組みについて」と題してご講演をいただきました。

北海道新幹線開業には北海道ならではの課題があるそうです。一つは、在来線と青函トンネルを共用することによるもの、二つには寒冷地であることによるものです。このため従来の新幹線よりも格段に難しい対応が必要となりますが、“物語のはじまり”となる開業にむけて、日夜懸命に準備作業に取り組まれていらっしゃるとのことでした。

当日は、北海道新幹線建設局の金山局長も参加され、臨場感いっぱいの講演でした。質問も次から次へとなされ、気付かぬうちに予定時間も過ぎるほど盛況でした。小生も北海道新幹線開業を待ちわびる一市民として、大変楽しいお話でした。ご講演いただきました須田会長とご参加された会員の皆様に、厚くお礼申し上げます。

### 1. 全体計画

平成27年度末に、新青森と新函館北斗間149kmが完成し、平成42年度末には札幌までのトータル360kmが完成予定です。在来線貨物列車との共用走行区間となる津軽海峡線では、在来線(1,067mm)と新幹線(1,435mm)の両方の線路幅に対応できるように、世界ではじめて3本の線路(三線軌構造)が採用されます。

### 2. 従来の新幹線にない北海道新幹線の課題と対応

#### (1) 特徴

一つは、在来線と新幹線が青函トンネルを共用走行することです。二つ目は、寒冷積雪地を走行することです。この二つの特徴により、従来の新幹線にはない課題が立ちのぼることになります。

#### (2) 時間的な制約

在来線の夜間列車の運行を考慮して新幹線の工事・検査等を実施しなければならず、使える時間が短くなります。また、手作業で在来線モードと新幹線モードの切り替えが、毎夜、必要となります(開業後は新幹線モードでの走行となります)。

#### (3) 試験項目の増加

新幹線のみが走行する場合に比べ、在来線が前を走行、在来線が後ろを走行、在来線が連続して走行、とパターンが4倍となるため、検査項目が大幅に増加します。また、新幹線と在来線のすれ違い試験等も新たに必要となります。

#### (4) 北海道新幹線指令と他の指令のつながり

運行管理において、北海道新幹線指令だけではなく、津軽線指令、第三セクター指令、JR北海道函館指令と連携して制御する必要があり、通常の何倍もの負担が発生します。

#### (5) 保守作業の課題

従来の新幹線における保守作業時間は約6時間です。一方、共用走行区間で確保できる保守作業時間は2時間半程度です。さらに、三線軌構造の保守作業は煩雑であり、しっかりと議論を重ねる必要があります。

## **(6) 冬期対策設備**

寒冷地であるため、線路上への降積雪対策や、ポイントが凍り付くことによる不転換対策設備は不可欠です。さらに、冬期性能検証として、ブレーキ性能確認や着雪状況確認等を入念に進めています。

## **3. 開業効果の最大化に向けた取り組み**

### **(1) アクセス列車**

函館駅と新函館北斗駅のアクセス輸送には、新幹線利用者の利便性・快適性を向上させた「はこだてライナー」を投入します。乗降口のステップがない等の特長があり、また通常3両編成ですが、開業当初のフィーバー時は6両編成で対応します。

### **(2) 観光開発の取り組み**

道南地域と連携した新たな取り組みや、JR東日本と連携した商品開発、観光列車等の投入、修学旅行誘致などにより、開業効果の最大化を目指しています。

(文責 渡辺知博)