

第 5 回整備新幹線小委員会の概要

平成 24 年 2 月 28 日 (火) 17:00~18:00
於：4 階幹部会議室

○ 議事「(1) ヒアリング JR九州」**(岩倉委員)**

- ・ 整備区間の R=700m の区間はどこか。プリンスホテルに支障すると聞いたが大丈夫か。
→ (JR 九州) R=700m については、線形上やむを得ず、諫早駅の終点方に 1 箇所あり、ホテルについては、支障しないと聞いている。
- ・ 長崎駅が今よりかなり奥に入るような位置になるような絵を見た記憶があるが、駅周辺の開発について自治体と連携はとっているのか。
→ (JR 九州) 詳細については決まっていないが、これから長崎県・長崎市と検討していきたい。

(中村委員)

- ・ 3 モード耐久試験は九州新幹線でやるのか。
→ (JR 九州) もし九州でやるということになれば、九州新幹線で実施したい。
- ・ 現在の新幹線並みのオペレーションをするとすると、メンテナンスコストが心配。現行の 60 万 km の台車検査周期に対して、耐久性試験が 60 万 km で本当にいいのか。
→ (JR 九州) プエブロで 30 万 km 走行の経験はあるが、新幹線の 1 検査周期である 60 万 km はまだ走られていない。最低限 60 万 km はやることでコスト性がわかるものと思っている。

(山崎委員)

- ・ 在来線のほかに FGT も走らせるとすると相当な本数になるがどのような戦略を持っているか。
→ (JR 九州) 佐世保線の肥前山口・武雄温泉間を FGT と特急みどりの両方が走行するという意味。FGT は今の特急かもめを置き換えることを想定しており、本数の想定は正当と考えている。
- ・ 山形新幹線・秋田新幹線のように改軌するという選択肢はないのか。
→ (JR 九州) 難しいと聞いている。
→ (潮崎施設課長) 山形新幹線、秋田新幹線は改軌するにあたって運休・バス代行を行っている。一方で長崎本線は流動が多く、運休が難しい。活線で工事をする場合はかなりの労力を要し、費用も相応のものが発生。また、改軌した場合は接続している路線と直通できなくなる。
- ・ 佐世保方面や東九州方面への将来的な展望はあるか。
→ (JR 九州) FGT は急曲線に弱いこと等から、佐世保方面への FGT 導入は考えてない。どう接続するかは今後の検討。東九州についても今のところ検討していない。

(竹内委員)

- ・ 今の単線区間の施設は、複線化するにあたって今あるものがどれだけ使えるのか。
→ (JR 九州) レール等は取り替えが発生すると考えている。現在ある 1 線分の線路敷は活かせる。
- ・ 今後の実用化にあたって、九州新幹線特有の課題はあるか。
→ (JR 九州) 九州で考えられるいろんな条件については既に盛り込まれている。
- ・ 佐世保方面の在来線の手当て等の戦略はどうか。
→ (JR 九州) 乗り換え等による対応が現実的。

(家田委員長)

- ・ FGT の導入にあたって、新鳥栖・武雄温泉間の軌道強化の 1 つとして、重軌条化が必要と思うが、レールを 50N としたのはどういう見識か。
→ (JR 九州) 在来線の重軌条化は基本的に 50N であり、交換周期や横圧等は 60kg と変わらないと聞いているが、もちろん今後の耐久試験も踏まえることとなる。
- ・ 踏切対策の状況、対策の考え方はどうか。

- (JR 九州) 踏切は FGT に限らず事故のもとであり、今も統廃合や立体交差化について自治体と協議を進めているが、統廃合など今後も開業に向け、さらに自治体へ要請を進めていきたい。
- ・ 博多・博多総合車両基地間の本数が現状でも多く、更に入ってくるとなると工夫がいると聞いているが、運行のイメージはどう考えているか。鹿児島ルート列車との分割・併合や新鳥栖から博多までは在来線側を走行する等も考えられるがどうか。
- (JR 九州) 1日中混み合っているわけではない。朝夕を除けば1時間2往復程度なら入るのではないかと考えている。家田先生のアイデアのように、一部の博多止まりの列車については下(在来線側)を通るのも1つの手ではあると思う。ダイヤを引いて JR 西日本と協議する必要があると考えている。
- ・ ピーク時は上(新幹線側)にいけませんが、ピーク時以外ならば入っていけるということか。
- (JR 九州) まだダイヤを引いていないのでどうなるかわからない。しかし、山陽新幹線に乗入れるのが前提であれば、それを最優先に協議する必要があるのではないかと考えている。
- (岩倉委員) ピーク時に下(在来線側)を通ると、運賃テーブル等いろいろオペレーション上の問題があるのではないか。
- (JR 九州) あくまでアイデア。詳細に検討はしていない。
- ・ 何万 km 走れる、ということだけでなく、メンテナンスのことも考えるべき。
- (JR 九州) 耐久性試験は検査周期・方法に関する知見を得るためのものと考えている。
- ・ FGT だけではなく、在来線との乗り換えも含めた併用もありうるのではないか。

(山崎委員)

- ・ 運賃をどうするかが需要にも大きく影響する。
- (JR 九州) 運営コスト等を出した上で、開業前に我々の方から申請させていただく。
- ・ FGT の開発目標である新幹線 270km/h、在来線 130km/h は何が制限になっているのか。もっと速度が上がれば経済効果もあると思うが、技術的にできないものなのか。
- (JR 九州) 新幹線については、整備新幹線は 260km/h が設計速度であるため、それ以上のスピードを出そうとすると環境対策等を営業主体が整備しないといけないが、非常に大変であるため、九州新幹線は 260km/h での営業を続けている。在来線については、一部路線では、踏切がないとかを条件に 160km/h まで運行しているものもあるが、長崎本線に関しては、信号設備や踏切の問題等を考えると 130km/h が最高と認識。
- ・ 自動車やバスとの競争を考えると、コストラテジーが必要で、早さが重要。在来線の 160km/h までの速度向上は、立体交差事業等を追加してでもやる余地があるのではないか。
- (JR 九州) 新幹線部分の速度向上については考えていきたい。しかし、現在の技術・地元との関係から言えば 160km/h 化は難しい。踏切がある線区の最高速度は 130km/h ではないか。
- (家田委員長) 新鳥栖・武雄温泉間で、130km/h まで出せない延長はどれくらいあるのか。また、FGT はカーブに対して本則+何 km/h を想定しているか。
- (JR 九州) 50km 中、速度制限がかかるのは 7、8km と記憶。本則でいうと、特急かもめが R=600m で本則+30km/h。FGT も在来特急並みを目標にしている。

(竹内委員)

- ・ これだけ技術開発してきたものを長崎でおしまい、というのはもったいない。例えば鹿児島ルートで宮崎や指宿まで直通するとか、他に使う考えはあるか。
- (JR 九州) 今後の議論としてはあると思うが、経済性にもよると思う。また、この技術は軌間が違う在来線と在来線同士の直通運転にも活用できるのではないか。

○議事「(2) 意見交換」

(家田委員長)

- ・ 今後は、かなり率直な意見交換が必要。今日は、委員会という形式はここまでとして、終了後、委員と事務局とで打合せをしたい。 (了)