



あした 未来へつなぐ

JR北海道グループは、お客様の安全を最優先に、安心してご利用いただけるサービスを提供し、お客様満足の向上をめざします。

三本のレールが敷設され新幹線と貨物列車が共用走行している青函トンネル。この「三線軌条」の保守作業を報道公開しました。

九

月二十七日未明、J R北海道は青函トンネル内共用区間での保守作業を報道公開しました。

青森と函館をつなぐ新青森〜新函館北斗間は、青函トンネル(約五十四km)を含む八十二kmの区間が在来線



レール締結装置の交換作業。限られた時間の中で手早く行います。

の貨物列車と新幹線の両方が走行する共用走行区間となっており、三本のレールからなる線路「三線軌条」が敷設されています。公開されたのは、その三線軌条の在来線専用レールにおけるレール締結装置の交換作業等です。

この区間の保守作業は、新幹線も貨物列車も走行しない深夜帯に行われます。他の新幹線区間では、設備保守のための作業時間は六時間程度確保されていますが、夜間にも頻繁に貨物列車が通るこの区間では二時間半程

度しか確保できません。しかも、三線軌条には通常より多くの部材が使われており、特にレールとマクラギ等を固定するレール締結装置は通常の二五倍にあたる約百万個が設置されています。加えて、在来線専用レールと新幹線専用レールとの幅は約三十cmの狭さ。そこに多数の部材が使われているため、高レベルの保守技術が求められます。

また、この日はレールとレールの間に設置している絶縁板(仕切り)の交換も実施。三線軌条区間ではレールに流れる微弱電流により、走行する列車を検知しています。今年四月、在線していないはずの列車が在線している“と誤って検知する事象が発生し、新幹線が緊急停止しました。この原因は特定できていませんが、可能性の一つとして、電気を通す物質がレールなどに接触し、それが誤検知に



在来線専用レールと新幹線専用レール。それぞれのレール締結装置の間隔は最も狭い部分で約4cm。ここに改良型絶縁板を設置しています。

つながるといふことがあります。J R北海道では、地上側でとれる予防策として、高さ二cmから高さ六cmに改良した絶縁板の設置を進めています。絶縁板は最も狭い部分で約四cmの隙間に設置するため、こちらも難易度の高い作業となっています。

限られた時間の中で確実に進めなければならぬ軌道の保守。地道な作業の先にあるのは「お客様の安全」です。保守作業に携わる一人ひとりの努力と安全への思いが、新幹線の走行を支えています。