

# 江差線での貨物列車脱線事故を 受けたこれまでの取組み

## JR北海道の対応状況(江差線の軌道管理強化)

### 軌道管理の強化による安全対策

- 江差線の当該曲線類似箇所(曲線半径350m以下かつカント90mm以上)(15曲線)  
⇒基準値より厳しい整備管理値を設定し管理(平成26年6月～)
- 江差線の列車巡視の高頻度化  
⇒実施間隔を1回/2日→1回/1日とし、毎日列車巡視を実施(平成26年6月～)

同種の貨物列車脱線事故の再発防止のため  
当面の措置として実施 (調査結果が出るまで)

## JR北海道の対応状況(運転速度の変更による安全対策)

### 運転速度の変更による安全対策

- 当該曲線区間(3件目の脱線発生箇所)  
⇒45km/hの徐行運転を実施(平成26年6月～)
- 江差線を含む全線区  
⇒複合変位の整備対象箇所は、軌道検測車で検測後  
直ちに貨物列車を補修が完了するまでの間、  
45km/h徐行運転とする。(平成26年8月～)

貨物列車の脱線事故を防止するために全道においても、  
さらなる安全強化を実施

## JR北海道の対応状況(江差線のさらなる安全対策)

### 線路構造の強化による安全対策

○当該曲線区間(1、2件目および3件目の脱線箇所)

⇒JR貨物と協議して脱線防止ガードを設置

(1、2件目:平成24年9月～、3件目:平成27年3月～)

○江差線の当該曲線類似箇所(曲線半径400m以下、カント90mm以上)

⇒設定カント低減(全24曲線 最大80mm程度に設定)(平成27年4月～)

道南いさりび鉄道(第三セクター)移管後もJR北海道の  
費用負担で実施予定

(12月現在22曲線(92%)施工済、平成28年度完了予定)

乗り上がり脱線の防止・リスク軽減を図り安全性を向上

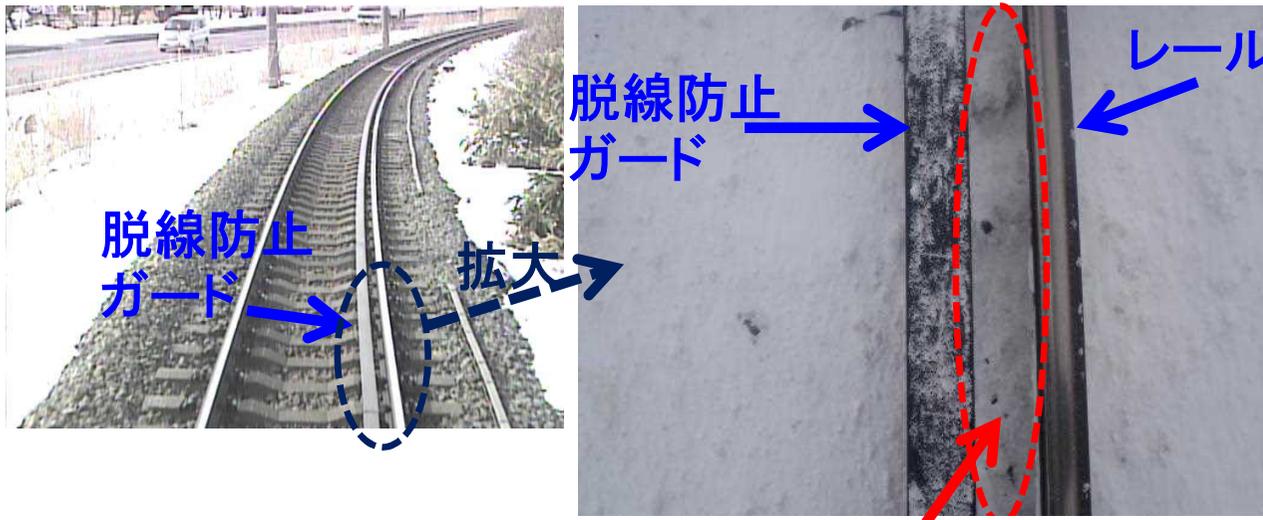
⇒線路側として最大限の対応を実施

## JR北海道の対応状況(江差線のさらなる安全対策)

### 当初、脱線防止ガード設置を実施できなかった理由

冬期にレールと脱線防止ガードの隙間に溜まった雪が  
列車の走行時に圧雪され氷塊を形成

⇒走行する列車が乗り上がり、脱線する危険性がある



隙間に氷塊等が形成されるリスク

過去の事故事例

- ・H21年2月 南斜里～中斜里間  
列車脱線事故
- ・H24年2月 八雲構内  
列車脱線事故

いずれもレールとガード  
レールの間に形成された  
氷塊等により列車が  
乗り上がり脱線

脱線防止ガードの設置には

- ・ヒーター設置が不可欠
- ・巡視によるヒーターの動作確認が必要

## 江差線の3件の脱線事故を受けた主な取り組みのまとめ



### ○ ソフト対策

- ・複合変位の整備対象箇所での貨物列車の徐行運転(全線区)
  - 軌道検測車で検測後直ちに、速度規制(45km/h)  
(補修が完了するまでの間)
- ・複合変位の管理の強化
  - 軌道変位グラフの活用について指導・マニュアル化・講習会の実施
  - 本社による各現場の複合変位の確認状況の個別指導を実施
  - 複合変位の表記をわかりやすくするシステム改修

### ○ ハード対策

- ・脱線防止ガードの設置(当該箇所)
  - JR貨物との協議により実施
- ・設定カントの低減(類似曲線)
  - 乗り上がり脱線のリスク軽減
  - 残った2箇所は、道南いさりび鉄道移管後もJR北海道負担により  
施工実施