

江差線の急曲線区間における追加の安全対策について

江差線は、北海道新幹線の開業に伴い、平成27年度末に第三セクター（北海道道南地域並行在来線準備株式会社）に移管されることとなりますが、関係自治体から要望のありました「追加の安全対策」につきまして、以下のとおり実施することとします。

1. 経緯（事故発生後に策定した当面の対策）

江差線はこの3年間に3回の貨物列車脱線事故が発生しており、その発生原因については現在も運輸安全委員会による調査が継続されているところですが、事故発生後に策定した当面の対策は以下のとおりです。

(1) 軌道変位管理の強化

- ・ 整備の時期について、通常『1箇月以内』の期限のものを『15日以内』に早めて補修を実施（6月23日より）
- ・ 江差線の、当該曲線を含む曲線半径350m以下でカント90mm以上の曲線区間について、通常より厳しく設定した整備管理値をもとに整備を実施（6月23日より）
- ・ 一部の軌道変位について、高速軌道検測車の測定により基準値超過を確認した場合、速やかに貨物列車に対して45km/hの徐行運転手配を実施（8月21日より）

(2) 巡回検査の強化

- ・ 2日に1回の列車による巡回検査を、毎日実施（6月23日より）

2. 追加の安全対策（設定カントの低減）の概要

江差線は第三セクターに移管後も貨物列車が走行することを考慮し、線路メンテナンスの軽減及び偏積などによる貨物列車脱線のリスク低減を目的とした「設定カントの低減」を以下のとおり実施することとします。

また、当工事には相当の時間を要することから、第三セクターに移管後も当社負担により責任をもって継続して工事を実施するとともに、あわせて効率的な設備管理を目指した保線設備管理システムの導入を検討してまいります。

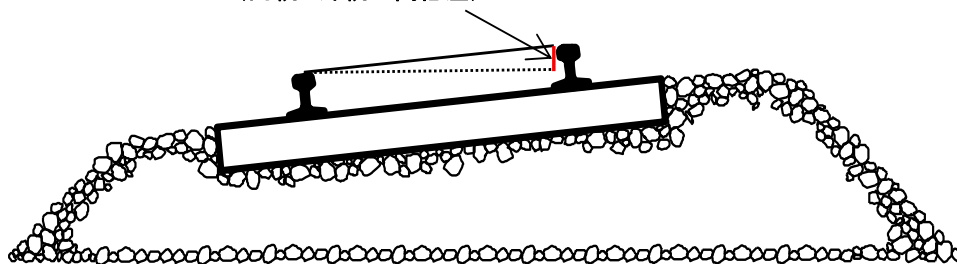
(1) 半径400m以下の曲線カントを最大80mm程度に設定

- ・ 一般区間は道床つき固め用機械による軌道整備、橋りょう部は橋パッキンによる高低調整（別途合成マクラギ化の検討）を計画
- ・ 設定カントの低下に伴う架線調整を計画

(2) 工期は2年間（平成27年度～28年度で、詳細な計画は今後検討）

(3) 工事費は約1億5千万円（予定）

カント(内軌と外軌の高低差)



(4) 対象区間について

①対象となる区間

- ・ 五稜郭駅～木古内駅

②曲線半径別内訳

- 半径300m → 14曲線
- 半径350m → 2曲線
- 半径400m → 8曲線

合計 24曲線

③「設定カントの低下」総延長

- ・ 約8.7km



「設定カントの低減」対象となる区間