

平成27年3月20日
J R 北 海 道

安全投資と修繕に関する5年間の計画について

平成26年1月24日に国土交通大臣から受けた「輸送の安全に関する事業改善命令及び事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」における「安全投資と修繕に関する5年間の計画」について別添資料の通り策定し、本日、国土交通大臣に提出いたしました。

その内容について、お知らせいたします。

安全投資と修繕に関する5年間の計画

平成27年3月20日
北海道旅客鉄道株式会社

1 鉄道施設と車両の現状に対する課題認識

(1) 老朽化した鉄道施設と車両への対処

これまで設備投資や修繕を先送りしてきた鉄道施設及び車両の老朽化が進み、抜本的な対策が早急に求められる状況にある。また、安全を確保するために必要な設備投資や修繕が行われないうちに使い続けられている鉄道施設及び車両等がある。

特に車両については、ライフサイクルの考え方に基づく更新を進めてこなかったことから、今後数年の間に大量の老朽取替が必要な状況にある。

(2) ベースとなる修繕への対処

これまでの対前年主義をあらため、施設の規模等を勘案したベースとなる修繕費の考え方や、現場からの提案に基づく修繕が必要な状況にある。

2 基本的な考え方

- ①安全投資と修繕を最優先して本計画を推進する。そのため、サービス向上施策等を抑制していく。
- ②老朽対策は、ライフサイクルや予防保全の考え方にに基づき計画する。
- ③修繕は、予防保全の観点から、健全な状態を維持するために施設の規模等を勘案したベースとなる修繕費の考え方にに基づき計画する。
- ④メンテナンスを確実にを行うため、検査機器等の整備を図るとともに、検査・保守業務の機械化やデータ管理のシステム化を進める。
- ⑤現場からの提案や当面の緊急性を踏まえ、これまで先送りしてきた施策等を棚卸しし、必要な設備投資や修繕を実施する。
- ⑥安全のための設備整備においても、目標工事費の設定や価格協議の精査、契約単価の見直し、施設のスリム化、列車間合いの抜本的な拡大等により、コストダウンを実現する。
- ⑦限りある資金で安全レベルを維持するため、安全確保が可能な範囲への列車の速度制限や使用頻度の少ない設備・ご利用が著しく少ない列車の見直しなど「選択と集中」を進める。

3 計画期間

平成26年度から平成30年度までの5年間

4 安全投資の主な内容

(1) 金額規模感 5年間累計 1,200億円規模

(2) 主な施策【別紙参照】

①車両の老朽対策

- 国鉄時代に導入した電車(711系)の老朽取替(平成26年度に完了)
- 特急気動車の老朽取替(平成28年度から着手)
- ローカル用気動車の老朽取替に向けた量産先行車の製作(平成29年度から着手)

②軌道強化、管理の見直し

○PCマクラギ化の推進

- ・函館線（砂原線）（平成26年度に完了）
- ・根室線 新得・釧路間（平成30年度に完了予定）
- ・副本線、ローカル線のPCマクラギ化（平成26年度から着手）

○ローカル線の弱小レール解消（平成27年度から着手）

○軌道・電気総合検測車、保線設備管理システムの導入（平成29年度から使用開始）

5 修繕の主な内容

（1）金額規模感 5年間累計 1,400億円規模

（2）主な施策【別紙参照】

①車両修繕

- 定期検査時等における搭載機器・部品等の集中修繕
- 予防保全の考え方に基づいた、部品等の交換周期見直し

②施設修繕

- 軌道における検査結果等を適正に反映した修繕
- 主要線区におけるロングレール交換（レールシェリング対策）
- 土木構造物（橋梁、トンネル等）の健全度判定を適正に反映した修繕

③その他

- 先送りしていた電気設備や建物等における大規模修繕
- バリアフリー設備などの機械等における設備量にあわせた適正な修繕

6 資金の確保について

本計画の遂行に必要な資金は、平成23年度以降措置された600億円の設備投資支援を前倒して活用するとともに、経営安定基金の評価益の一部実現化や保有する資産の売却等の最大限の自助努力により確保する。その上でなお、およばない部分については国等へ支援を要請する。

7 中・長期的に取り組む課題

（1）土木構造物や建物等の抜本的な対策

橋梁・トンネルなどの土木構造物、駅舎・車両検修建物等については定期的な検査等に基づく保全、改修により日々の安全を確保しているが、老朽更新や耐震補強について中・長期的に取り組む抜本的な対策は別途整理し対応を検討していく。

（2）更なる経営の効率化

本計画の遂行に必要な資金は上述の考え方により確保していくが、現在措置されている600億円のうち300億円は無利子貸付（10年据置後、10年間で均等返済）であり、将来、これを返済しながら安全を確保して事業を継続していくために、事業規模の見直しなど一層の経営改善を進める。

5年間は、優先度の高い施策を中心に推進する。
 ○国鉄時代の電車は淘汰を完了
 ○国鉄時代の気動車は特急用を優先して淘汰を推進、
 一般用は量産先行車での試験を経て淘汰に着手
 ○札幌圏・特急線区の軌道強化を実施
 ○軌道管理のシステム化、適正化を実施

凡例 ★：当該件名の完了

区分	課題	ロードマップ					5年間の概算金額(億円)	最終的に目指すゴール(安全レベル、状態)						
		以前	H26	H27	H28	H29			H30					
安全投資	老朽化した鉄道施設や車両への対処	老朽取替・保全	車両	札幌圏・都市間	711系電車の老朽取替(733系新製) 完了★	特急気動車の重要機器取替完了★	183系0代(34両)の老朽取替(261系新製)完了★	785系電車の一部老朽取替(37両中27両淘汰)(青函用789系の札幌圏転用による置き換え)	261系	183系(すべて)・281・283系特急気動車の老朽取替に着手	390	<ul style="list-style-type: none"> ■列車が安全・安定的に走行できるように老朽更新をするとともに、車両の安全レベルを確保するため、厳正かつ的確なメンテナンスを実施する。 ○車両のライフサイクルに基づく車両の長期計画を策定し、計画的な車両新製や重要機器取替等を実施する。 ○安全レベルを確保するためのメンテナンスに必要な車両検修機器の更新・整備を実施する。 ○厳正かつ的確なメンテナンスに必要な予備品を確保する。 ○厳正かつ的確なメンテナンスに必要な修繕費の予算を措置する。 		
				共通	車両検修機器・車両基地設備の老朽取替を継続					キハ40			○JR世代の電車、特急気動車の取替 ○国鉄時代の一般気動車(ローカル用)の取替を本格化する。	
				その他	ライフサイクルに基づく各形式の計画的な重要機器取替を実施					キハ40			○JR世代の電車、特急気動車の取替 ○国鉄時代の一般気動車(ローカル用)の取替を本格化する。	
				軌道	札幌圏・都市間	函館方面のPCマクラギ化完了★	札幌圏・都市間はPC化率が61%に	札幌・釧路間のPCマクラギ化完了★	札幌・釧路間のPCマクラギ化完了★	PCマクラギ化を未実施の石北線、宗谷線、その他ご利用の少ない線区について、優先度等を勘案して軌道強化の方向性を検討していく。			100	<ul style="list-style-type: none"> ■列車が安全・安定的に走行できるように「JR北海道保線再生プラン」に基づき軌道強化を実施するとともに、軌道の安全レベルを確保するための厳正かつ的確なメンテナンスを実施する。 ○著大な軌道変位を発生させない軌道構造へ変更する。 ○検査から修繕までを適正化させるため、業務をシステム化する。 ・電気検測と一体となった検測車により効率的な検査等を実施する。
				共通	札幌圏・都市間を優先に、副本線等をPCマクラギ化(当面は、函館方面を優先)					保線設備管理システムの構築と合わせ、業務適正化の基盤を確立				
	その他	ローカル線(富良野線・釧網線等)の曲線部等のPCマクラギ化(3本に1本程度)および弱小レールの解消												
	土木	橋梁・トンネル等の土木構造物の保全等					土木構造物や建物の老朽更新、耐震補強等について、中・長期的に取り組む抜本対策については別途整理し対応を検討していく。		40	<ul style="list-style-type: none"> ■中央自動車道笹子トンネル事故と同種の事故を防ぐため、検査結果に基づく健全度判定を踏まえた設備の予防保全を行う。 				
	建物	駅舎・旅客上屋、車両検査建物、設備・機械等の格納建物の改修等							20	<ul style="list-style-type: none"> ■駅をご利用になるお客様の安全確保を図る。 ■安全な作業環境の整備による労働災害予防を図る。 ■建物内に格納する設備や機器の劣化予防を図る。 				
	電気	電力設備	電力設備：室蘭線・函館線の変電所設備の老朽取替等 信号設備：千歳線・室蘭線のPRC装置の老朽取替等 通信設備：搬送装置の老朽取替等 軌道・電気総合検測車の導入 運用開始★					石北線(CTC)や宗谷線・日高線・釧網線(電子閉そく)等、ご利用の少ない線区の信号等を制御する運転保安装置の老朽取替について、優先度等を勘案して更新の方向性を検討していく。		170	<ul style="list-style-type: none"> ■変電所やPRC等の設備・装置を計画的に取り替える。 ■各機器の部品等を交換周期に基づき計画的に取り替える。 			
	安全性向上	車両	車輪フラット検出装置の導入、在姿車輪旋盤の増設等★					H23石勝線列車脱線事故に係る運輸安全委員会の勧告を踏まえた車輪管理を徹底する。		50	<ul style="list-style-type: none"> ■H23石勝線列車脱線事故に係る運輸安全委員会の勧告を踏まえた車輪管理を徹底する。 			
軌道		保線設備管理システムの構築を完了 データ改ざん防止、保線業務の適正化、業務負担の軽減★					改ざん防止、保線業務の適正化を実施するための保線システムを活用して業務を行う。		20	<ul style="list-style-type: none"> ■改ざん防止、保線業務の適正化を実施するための保線システムを活用して業務を行う。 				
土木		雪崩止め柵や落石止め柵、護岸設備等の線路防災設備などの継続的な整備					災害要注意箇所への対策を実施する。 健全度判定を踏まえた設備を整備する。		60	<ul style="list-style-type: none"> ■災害要注意箇所への対策を実施する。 ■健全度判定を踏まえた設備を整備する。 				
電気		踏切設備の保安度向上対策、列車無線等連絡手段などの継続的な整備					踏切事故を防止する設備や乗務員・指令間の質の高い連絡手段を整備する。		50	<ul style="list-style-type: none"> ■踏切事故を防止する設備や乗務員・指令間の質の高い連絡手段を整備する。 				
計									900					
その他		法令対応の安全投資(ATS-DNの整備等) 教育、人材育成のための設備整備(社員研修センター、各種シミュレータ)等					ATS-DNは省令の定める整備対象区間について平成28年6月までに整備を完了するが、特急が走行する宗谷線、石北線を含めその他の省令の定める区間以外について、優先度を勘案して整備の方向性を検討していく。		300	<ul style="list-style-type: none"> ■ATS-DNは、省令に基づく整備が完了する(H28.6)。 ■社員研修センターの移転・新設が完了する(H29.1)。 				
安全投資 合計									1,200					
修繕	車両	定期検査時等における搭載機器・部品等の集中修繕 予防保全の考え方に基づいた、部品等の交換周期の見直し					トンネル断面測定器による検測の様子		400	<ul style="list-style-type: none"> ■施設の規模等を勘案した計画的な修繕の実施により、車両や鉄道施設を健全な状態に維持する。 ■使用頻度の少ない車両や施設の休廃止等によるスリム化を図り必要な検査や修繕を確実に実行する。 				
	軌道・土木	軌道における検査結果等を適正に反映した修繕 主要線区におけるロングレール交換(レールシェリング対策) 土木構造物(橋梁、トンネル等)の健全度を適正に反映した修繕					トラックマスターによる検測の様子		460					
	その他	先送りしていた電気設備や建物等における大規模修繕 バリアフリー設備など機械等における設備量にあわせた適正な修繕					車輪旋盤による車輪削正の様子		540					
修繕費 合計									1,400					