

北海道道南地域（五稜郭・木古内間）並行在来線
安全運行体制の確保に向けた方針

平成26年7月

道南地域（五稜郭・木古内間）第三セクター—鉄道開業準備協議会

はじめに

日々、多くの乗客や経済を支える物資を運ぶ鉄道事業を行うにあたっては、何よりも安全性が確保されなければならない。そして、鉄道事業者は、安全性だけでなく、安心感も利用者に提供しなければならない。

平成27年度末に予定されている北海道新幹線の開業に伴い、北海道旅客鉄道株式会社（以下「JR北海道」という。）から経営分離される江差線（五稜郭・木古内間）は、第三セクター鉄道方式により運営することが決定している。新たに設立する第三セクター鉄道会社（以下「三セク鉄道会社」という。）は、経営計画の基本理念の最初に「**鉄道輸送の安全性を最優先とする**」と掲げる。また、三セク鉄道会社は、開業当初より厳しい経営が予想されており、一つの重大事故の発生が会社の存続自体を左右しかねないことから、安全対策は最重要の課題である。

江差線（五稜郭・木古内間）では、平成24年に、泉沢駅と釜谷駅の間で貨物列車が二度にわたり脱線し、現在も運輸安全委員会が事故の調査を進めているところ、昨年には、JR北海道において、レール検査データの改ざんなど、安全性の根幹を揺るがす事態が発生したことにより、道民の鉄道事業に対する不信感が高まった。そのような状況下、本年6月22日には、江差線で三度目となる貨物列車の脱線事故が札幌駅構内で発生したことから、道民の鉄道事業に対する不信感は一層強まっている。

このため、国の特別保安監査結果に基づく事業改善命令等に基づき早急にJR北海道において万全の安全運行体制が確立されるとともに、道とJR北海道が締結した「並行在来線における安全運行体制の構築に関する基本合意」等に基づき資産譲渡前に適切な検査と必要な整備・修繕が実施されることを前提としながらも、三セク鉄道会社においても自らの安全運行体制の確保を図ることが求められている。

本「方針」は、先行する他社の事例などを参考にするとともに、国の運輸安全マネジメント制度^(注1)に準拠した、**三セク鉄道会社における安全運行体制の確保に向けた基本的な考え方を取りまとめるものであり、三セク鉄道会社が鉄道事業者として定める安全管理規程及びそれに基づく取組の基礎とするものである。**

安全運行体制の確保は、短期間に構築できるものではなく、安全を守るという意識を全社員が共有した上で、日々、基本に忠実に、地道に、それぞれの職務に取り組むことによってはじめて成し遂げられるものであり、即効薬はない。また、日々、改善を意識して職務にあたらなければ、その取組は直ぐに形骸化し、脆くも崩れてしまうものである。

三セク鉄道会社は、沿線住民の交通手段を守ることにより**地域へ貢献**するとともに、本道と本州を結ぶ物流の大動脈を維持することにより**北海道経済へ**

貢献し、さらには、鉄道を維持することにより排出 CO₂ を削減し**地球環境へ**
貢献するという、三つの貢献を行い、地域から、道民から必要とされる鉄道
会社を目指している。

そして、三セク鉄道会社は、**安全、満足、笑顔**の三つを運ぶことをお客様
への約束として、基本に忠実に日常の業務を遂行し、安全運行体制の確保に
着実に努めていくこととする。

目 次

1	鉄道輸送の安全性	
(1)	守るべき安全	1
(2)	安全確保に関する基本的な考え方	1
2	輸送の安全に関する基本方針と安全目標の設定	
(1)	安全に関する基本方針	2
(2)	安全目標	3
3	安全管理体制の構築	
(1)	基本的な社内体制	4
(2)	安全指導にあたる専任者の配置	6
(3)	内部チェック体制の構築	6
	①内部監査	
	②基本チェック	
	③公益通報窓口の設置	
(4)	有識者からなる安全管理アドバイザリー会議の設置	7
(5)	本社と現業部門の一体化と情報共有	8
4	安全確保のためのソフト的な取組	
(1)	ヒヤリ・ハット事象の収集	8
(2)	ルール化と明文化	9
(3)	優良事例、安全活動励行者表彰	10
(4)	安全確保のための教育・訓練	10
	①社員研修・人材育成の基本的な考え方	
	②近隣の三セク鉄道会社との合同研修会・勉強会等の開催	
	③基本的な訓練の着実な実施	
	④実践的な訓練の実施～K Y T（危険予知訓練）	

⑤災害等に備えた訓練	
5 安全確保のためのハード的な取組	
（1）鉄道資産の適切な維持管理に関する基本的な考え方	12
（2）主な鉄道施設等の現状と管理方法	12
①線路（軌道）	
②トンネル・橋りょう	
③車両	
（3）大規模な事故・災害への備え	16
①気象災害等への対応	
②JR北海道との相互応援協力	
③保険・災害復旧補助金等の活用	
6 情報公開・透明性の確保、お客様との連携	
（1）情報公開・透明性の確保	17
（2）お客様との連携	17
7 今後の進め方	18

1 鉄道輸送の安全性

(1) 守るべき安全

鉄道輸送は、人命と財産を預かるという重大な責任を伴う業務である。特に人命については、最優先に守るべきものである^(注2)。このため、直接の利用客はもとより住民や社員等を含む人命に危険を及ぼす可能性の高い鉄道事故^(注3)を未然に防止することが求められる。

鉄道事故には、列車の衝突、脱線、火災などの事故のほか、踏切や道路での障害、鉄道の運行に伴う人身や物損事故があり、これらを引き起こす要因としては、ヒューマンエラー、施設等の整備不良、さらには避けることが困難な自然災害が想定される。

三セク鉄道会社は、鉄道輸送を行うにあたって、これらの鉄道事故から人命を守るための安全確保マネジメント態勢を確立し、ハード、ソフト両面から各種取組を進めることとする。

(2) 安全確保に関する基本的な考え方

三セク鉄道会社における安全確保に関する基本的な考え方は、「鉄道輸送の安全性を最優先とする」という基本理念に基づき、次のとおりとする。

○経営トップから現場を担う社員まで全社員一丸となって安全対策に努める

出向社員を含め三セク鉄道会社の全社員が、地域交通と北海道経済を支えるという自覚と誇りを持ち、安全第一で業務にあたる。

○常に改善を意識して、積極的かつ能動的に安全確保に努める

安全体制を構築するためには、社員一人ひとりが当事者意識を持って、日々、基本に忠実に不断の努力を継続するとともに、更なる安全性向上のため、常に改善を意識して取り組むこととする。

○鉄道事業の安全性を確保する上で必要となる資源の確保を図る

三セク鉄道会社は、開業当初より厳しい経営が想定されており、簡素で効率的・機能的な組織体制を目指しているが、安全かつ安定的に鉄道運行するために必要な資源（物的資源、人的資源）は確保する。

2 輸送の安全に関する基本方針と安全目標の設定

安全運行体制を確保するにあたっては、安全に関する基本的な意思を社内で統一し共有する必要があることから、安全に関する基本方針及び毎年度の安全

目標を設定する。

(1) 安全に関する基本方針

三セク鉄道会社の「鉄道輸送の安全性を最優先とする」という基本理念をより具体化した安全に関する基本方針を設定し、役員から現場で作業にあたる社員まで全社員で共有を図る。

この基本方針は、事務所内の掲示はもとより、社員にカード配付するほか、朝礼時において確認するなど、全社員が常に意識・実践できるよう努めるものとする。

また、経営トップは、安全管理体制に主体的かつ積極的に関与し、リーダーシップを発揮するため、この基本方針に基づき、関係法令の遵守や安全最優先の原則を社内に徹底させるべく、職場巡回時をはじめ機会ある度に社員を指導する。

(基本方針の例)

I G Rいわて銀河鉄道株式会社

- ①一致協力して輸送の安全確保に努めます。
- ②輸送の安全確保に関する法令及び関連する規程をよく理解するとともにこれを厳守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
- ③常に輸送の安全に関する状況の理解と確認の励行に努め、疑義のある時は最も安全と思われる取扱いをします。
- ④事故・災害等が発生したときは、人命救助を最優先に行動し、すみやかに安全適切な処置をとります。
- ⑤情報は漏れなく敏速、正確に伝え、透明性を確保します。
- ⑥常に問題意識を持ち、必要な変革に継続的かつ果敢に挑戦します。

青い森鉄道株式会社

- (1) 安全の確保は輸送の生命である。
- (2) 規定の遵守は安全の基礎である。
- (3) 執務の厳正は安全の要件である。
- (4) 事故・災害等が発生したときは、人命救助を最優先に行動し、すみやかに安全適切な処置をとる。
- (5) 情報は漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保する。
- (6) 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦する。

(国土交通省のJR北海道に対する改善措置命令)

(JR北海道の安全確保のために講ずべき措置－JR北海道の再生へー)より

日々の輸送の安全確保

現場における毎日の業務の実施にあたっての留意事項

- ・常に安全を第一にするという基本認識をもつこと。
- ・法令や規程類のルールを遵守すること。
- ・安全を脅かすおそれのある事象に対して敏感であること。
- ・トラブルが発生した際等には、安全確保を最優先とした判断や対応を行うこと。

(2) 安全目標

毎年度、安全に関する重点目標を定め、全社一丸となって取り組む。なお、安全目標の設定にあたっては、施設保全、乗務員、車両検修の各職域単位の目標を社員参加により決定した上で、社全体の目標を安全推進委員会において決定し、可能な限り数値化するよう努める。

(安全目標の例)

長野電鉄株式会社 責任事故「ゼロ」の継続

肥薩おれんじ鉄道会社

	項 目	内 容
目標	列車事故（衝突・脱線・火災）	発生させない。
	乗客の死亡事故	発生させない。
	踏切の故障に伴う事故	発生させない。

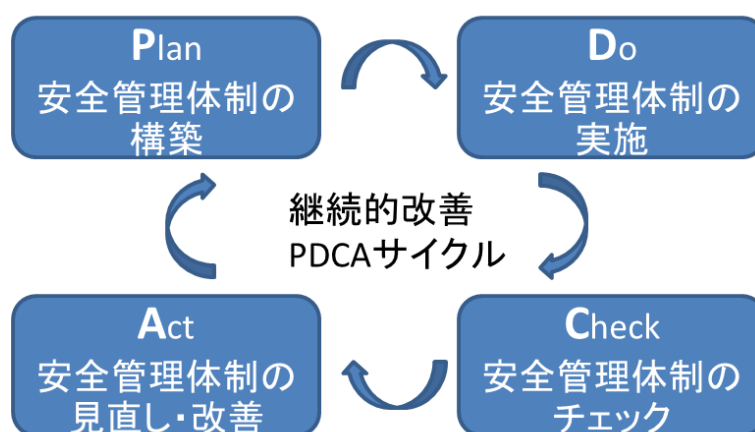
北越急行株式会社

お客様と社員の死亡事故ゼロ

3 安全管理体制の構築

先行他社を参考にしながら、安全輸送に対する責任・権限を明確化した社内体制づくりを進める。

安全管理体制の構築にあたっては、PDCAサイクル（計画の策定 Plan→実行 Do→チェック Check→改善 Action）を確立する。



(1) 基本的な社内体制

会社経営を担う経営トップは、安全の確保に関して主体的に関与し、安全確保に関する各種取組を各部門において確実に実施させる責務を負うとともに、年1回、取締役会の場において、マネジメントレビュー（内部監査等の結果に基づき、会社全体の安全管理体制の構築・改善の状況を振り返り、総括し、それら安全管理体制が適切かつ有効に機能していることを評価し、必要に応じて見直し・改善を行う活動）を行う。

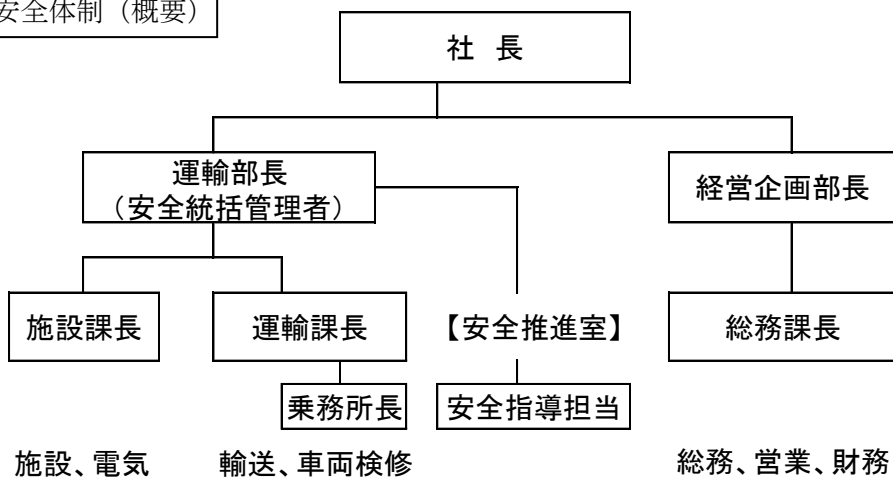
経営トップのもと安全管理体制推進の総責任者として安全統括管理者を置くほか、経営トップが参加する安全推進委員会を設置する。

安全統括管理者である運輸部長は、経営トップの指示のもと、安全管理体制のPDCAサイクルを回すための責務と権限を有することを自覚し、現場の状況を十分掌握し、必要な指示を的確に行う。また、三セク鉄道会社は、安全統括管理者である運輸部長を取締役会に出席させ、安全に関する報告及び意見陳述を行わせるなど、安全統括管理者に求められる役割と責任を十分果たせるよう社内体制を構築する。

安全推進委員会においては、自社のみならず他社の事故情報やヒヤリ・ハット事象等や内部監査結果等に基づき、全社的視点に立ち調査審議を行い安全体制全般の見直し・改善を図る。経営トップは、会社経営にあたり、安全推進委員会での審議結果を最大限尊重し、その確実な実施を図ることとする。

現在想定している社内の安全体制の概要については、次のとおりであるが、今後、検討を進め、安全管理規程に定める。

社内の安全体制（概要）



各安全管理者等の役割

役 職	役 割
社 長	輸送の安全の確保を確保するため業務全般を総理する。
安全統括管理者 法 (運輸部長)	輸送の安全の確保に関する業務を統括管理する。 毎年度策定する安全推進計画の着実な推進及びその実施状況の確認を行う。
運転管理者 法 (運輸課長)	安全統括管理者の下、運転に関する事項を統括する。
施設管理者 (施設課長)	安全統括管理者の下、施設に関する事項を管理する。
車両管理者 (運輸課長)	安全統括管理者の下、車両に関する事項を管理する。
乗務員指導管理者 令 (乗務所長)	運転管理者の下、乗務員の資質保持に関する事項を管理する。
経営企画部長	安全に関する投資、予算及び要員計画等を統括する。
総務課長	安全に関する投資、予算及び要員計画等を管理する。

法 鉄道事業法で選任及び届出が義務付けられている管理者

令 鉄道事業法施行規則で規定する管理者

(2) 安全指導にあたる専任者の配置

安全対策を強化するため、安全統括管理者である運輸部長直属の安全指導担当を専任で配置する。

安全指導担当は、①安全統括管理者の統括管理業務の補佐、②安全推進委員会の事務局としての業務、③各技術部門の安全確保に関する取組の総合調整等、会社全体の安全対策の管理業務を担う。具体的には、運転適性検査の管理等をはじめ、運転事故や労働災害防止のための各種取組を行うほか、事故や労災発生時には迅速な対応を行う。

(3) 内部チェック体制の構築

①内部監査

安全管理体制の構築にあたっては、まずは役員を含めた全社員が自分自身で定期的に安全管理に対する意識と知識を確認する必要がある。

このため、監査役の下に、総務課長を監査リーダーとして各部署の代表者による監査チームを設け、年1回、全社員を対象に、安全管理の各種取組が関係法令、安全管理規程、その他社内規程・手順どおりに実施され、その徹底が図られているかの「適合性の監査」を実施するとともに、管理職以上を対象に、安全管理体制に係るPDCAサイクルが適切に機能しているかを確認する「有効性の監査」を実施する。

実施にあたっては、予め重点テーマ等を規定する年間計画を策定して実施するほか、監査チームメンバーの監査対象は自らの所属する部署以外の他部署とするなど客観性及び公平性を確保する。

結果については、安全推進委員会及び取締役会に報告し、マネジメントレビューなどの安全管理体制の見直し・改善に活用する。なお、安全管理アドバイザリー会議にも報告し、見直し・改善に必要な助言を受けることとする。

②基本チェック

安全推進委員会で審議した見直し・改善策等の実施状況の確認のほか、予めチェックリストを作成して、規程等に基づく基本動作が現場で適切に行われているかなどについて確認を行い、確認結果については、毎月の安全推進委員会に報告する。

なお、この基本チェックは、形骸化や過大な負担となることがないように留意し、安全指導担当を責任者に社員の輪番制なども取り入れて実施することを検討する。

③公益通報窓口の設置

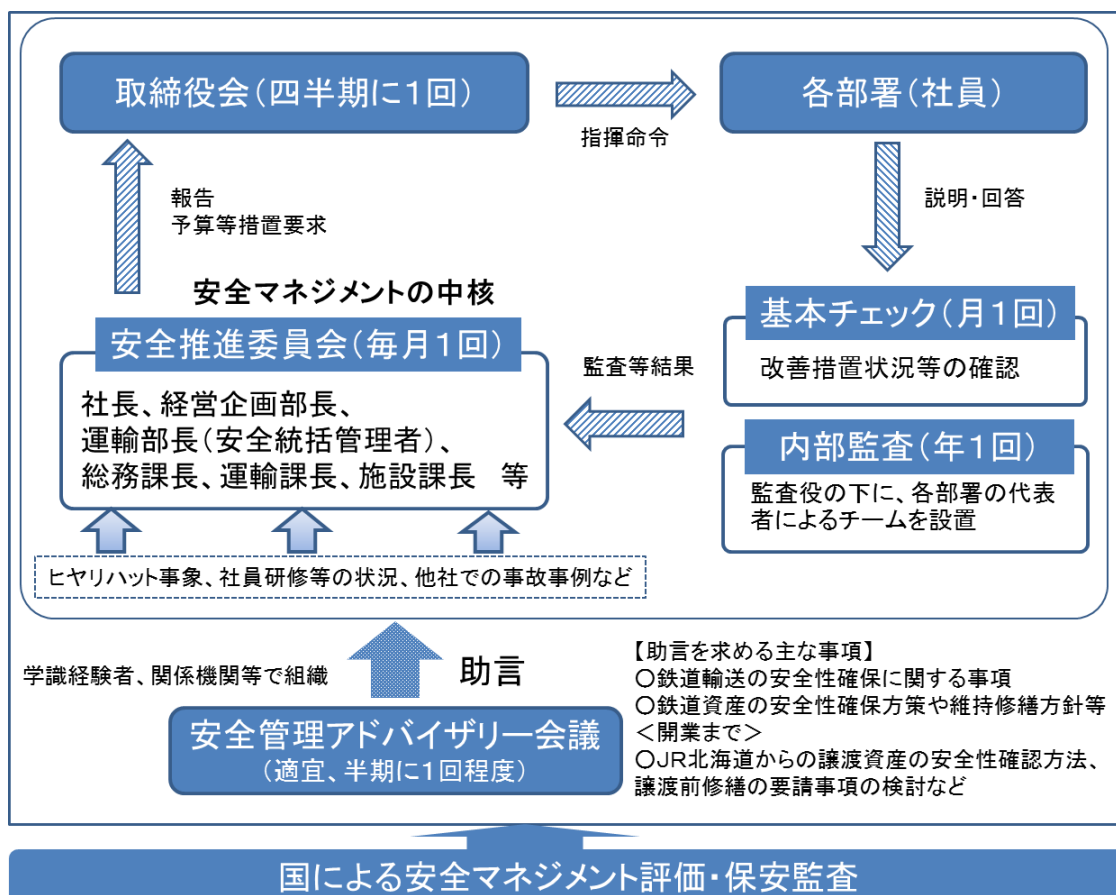
社内における法令遵守などのコンプライアンスの徹底を図るため、社内に公益通報窓口を設置し、積極的な活用について社員に周知徹底を図る。

(4) 有識者からなる安全管理アドバイザー会議の設置

第三者による外部からの視点を確保するため、外部有識者等からなる安全管理アドバイザー会議を設置し、鉄道輸送の安全性確保に関する事項や鉄道資産の安全性確保のための維持管理方法など、安全対策全般について助言を受けることとする。

なお、開業までの間は、JR北海道から譲渡される資産の安全性の確認方法、譲渡前修繕に関する要請事項の検討などについて助言を受ける。

※ 本会議は、会社設立後速やかに設置できるように、保線管理、トンネル・橋りょうなどの土木構造物、経営全般等の有識者を中心にメンバー構成を検討する。



(5) 本社と現業部門の一体化と情報共有

新たに設立する三セク鉄道会社は、安全性を最優先した上で、本社と現場の一体化を図りつつ、簡素で効率的・機能的な組織体制を目指すこととしている。

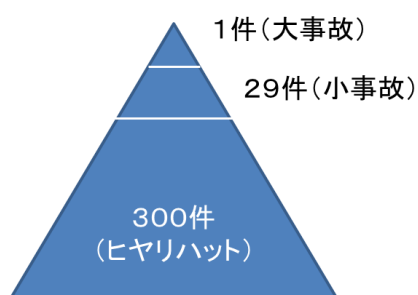
小さな鉄道会社のメリットを活かし、風通しのよい組織として、毎年度の安全目標の設定をはじめとして、「安全を確保するのは自分である」との当事者意識を持ち、検討過程から全社員が参加することにより全社一丸となって安全対策に取り組む。

※ 函館移転後の本社は、JR函館駅付近及びJR五稜郭駅付近の2カ所を予定しているが、可能な限り本社計画部門と現業部門の一体化を図る。

4 安全確保のためのソフト的な取組

日常点検や適切な維持・補修をはじめ、先行他社を参考にハード、ソフト両面から各種安全対策を実施することにより、鉄道施設や列車運行の安全性確保に最大限取り組むこととする。

(1) ヒヤリ・ハット事象の収集

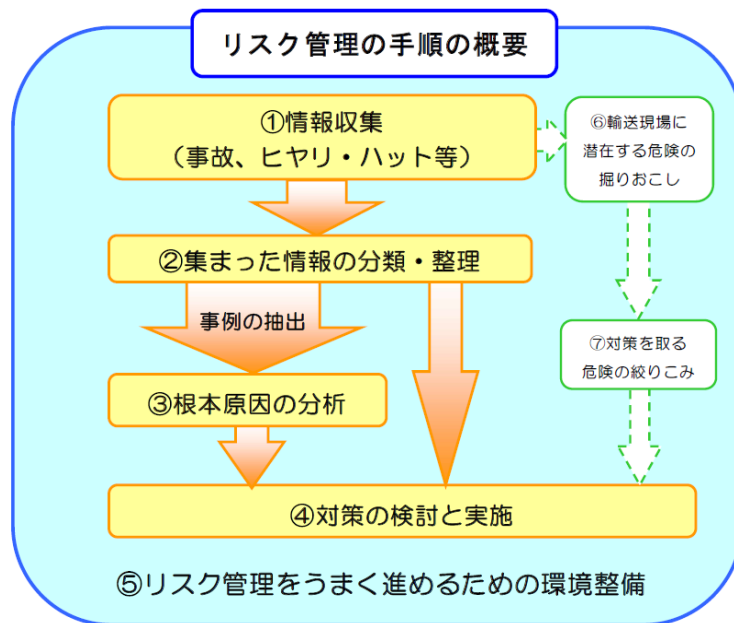


高い職業倫理を持って職務にあたっていても、人間である限りヒューマンエラーを完全にゼロにすることは困難である。

労働災害に関する有名な経験則であるインリッヒの法則によれば、1件の重い障害の背後には、29件の軽い障害、さらには300件の障害はないがヒヤッとしたり、ハットした事例（ヒヤリ・ハット事象）が伴うとされる。重大な事故を防止するためには、このヒヤリ・ハット事例をおろそかにすることなく、安全対策に活用することが必要である。

このため、安全指導担当を窓口にも全社員からヒヤリ・ハット事象を収集し、分類整理の上、安全推進委員会において幅広い視点で分析を行い、その結果を社内で共有化することにより事故防止に役立てることとする。

なお、ヒヤリ・ハット事象の収集にあたっては、些細なこともおろそかにすることなく広く収集する必要があることから、ノルマ化や書類作成などで過度の負担となることがないように、社員が報告しやすい職場環境の整備を図るものとする。



出典：国土交通省大臣官房 運輸安全監理官室

「事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の進め方～事故の再発防止・予防に向けて～」

(2) ルール化と明文化

鉄道の安全は、必要事項に関するルールを策定し、取扱手順など作業の基本動作を予め作成し、これを社員が習熟、修得の上、日々反復することにより守られることから、職務の手順・工程の統一化を図り、明文化と共有化を進める。

整備した規程等は社員が直ぐに参照できるよう必要な部門に備え付けるとともに、規程に基づき作成した帳票類を含め、適切に管理保管するものとする。

なお、JR北海道においては、現行の全ての規程等の検証と必要な改正・整備等が進められていることから、それらの動きも十分注視するとともに、過剰な文書化により却って文書管理の効率を損なうことのないよう留意しながら、基本的な事項から着実に取組を進めることとする。

また、規程類については、社員への周知徹底や遵守状況の確認を定期的に行い、状況の変化等に応じて必要な見直しを行っていくものとする。

(安全に関する規程、マニュアル類の例)

- ・安全管理規程
- ・運転安全規範 (管理規程)、運転取扱心得 (実施基準)

- ・災害時運転規制等規程
- ・営業線工事保安関係標準示方書
- ・触車事故防止マニュアル
- ・教育及び訓練等実施要領
- ・緊急時のお客様避難誘導マニュアル 等

(3) 優良事例、安全活動励行者表彰

安全性確保を阻害する社員の悪質な行為に対しては、社内規程等により厳格な対応を行うことはもとよりであるが、安全確保のための各職場における優良改善活動や安全活動励行者に対する社内表彰制度を創設し、社員の士気向上を図ることにより、安全確保に向けた取組を加速化させ、安全第一の組織風土を形成する。

なお、表彰対象者の選考にあたっては、利用者の代表を加えるとともに、表彰者についてはホームページや駅舎への掲示などを通じて広く讃える。

(4) 安全確保のための教育・訓練

経営トップをはじめ全社一丸となって安全確保に努めることとしているが、安全運行を現場で直接担う社員の意識と資質・技能の向上が必要不可欠であることから、実践的な教育・訓練の機会を設け人材育成を進める。

目に見えない安全という価値を生み出すのは、一人ひとりの社員であることから、三セク鉄道会社は、出向社員を含め全社員の人材育成に力を入れていくものとする。

なお、JR北海道からは年齢構成にも配慮した社員の出向を求め、職場における実務を通じた実践的な人材育成手法であるOJT研修による技術伝承にも努める。

①社員研修・人材育成の基本的な考え方

社員研修・人材育成を進めるにあたっての基本的考え方は次のとおりとする。

- ア 全社員が鉄道の安全を確保するのは自分であるとの当事者意識を持って、積極的かつ能動的に安全を確保する企業風土を醸成する
- イ 安全意識及び法令遵守などのコンプライアンスの徹底
- ウ 安全に関する法令や社内ルールなどの安全知識の向上

エ 技術の伝承、外注業務の監督などに必要な知識の向上

なお、人材育成は自社実施を基本としつつも、熟練した技能を有する講師の派遣や研修センターの活用などについて、J R北海道等の支援を受けるとともに、次の方策も実施しながら、計画的に進めるものとする。

②近隣の三セク鉄道会社との合同研修会・勉強会等の開催

東北地方の三セク鉄道会社等との合同研修会や勉強会の開催についても検討し、社員の資質向上に努めるものとする。また、安全意識の向上に関するセミナー等については、渡島地方のバス、トラックなどの運輸事業者等と合同開催することも検討する。

③基本的な訓練の着実な実施

列車が緊急停止した場合における列車防護訓練や脱線復旧訓練といった鉄道事業者にとって基本的な訓練は着実に実施する。

なお、訓練の実施にあたっては、可能な限りJ R北海道やJ R貨物と合同で実施するよう努める。

④実践的な訓練の実施～K Y T（危険予知訓練）

上記③の基本的な訓練にとどまらず、様々な緊急時に的確に対応できるよう、危険予知訓練（危険のK、予知のY、トレーニングのT）などの実践的な訓練を取り入れる。

※ 危険予知訓練は、実際の作業にあたる職場に隠れている危険要因と、それが引き起こす事象を、現場で実際に作業しながら、グループ単位で検討を行いながら、予め危険ポイントや重点チェック項目を洗い出すものであり、より現場に即した訓練である。

⑤災害等に備えた訓練

海岸線を運行するため、津波等の災害による被害を受けることも想定されることから、地震、津波、火災といった各種災害に備えた乗客避難誘導訓練などを毎年度、テーマを設定して実施するものとする。

なお、訓練の実施にあたっては、可能な限り地元の市・町で開催する総合防災訓練と共同で実施するよう努めるものとする。

また、事故や災害時に支援協力を要請する J R 北海道や地元バス会社などと平時より乗客の避難誘導など安全確保のためのオペレーション訓練等を実施する。

5 安全確保のためのハード的な取組

(1) 鉄道資産の適切な維持管理に関する基本的な考え方

鉄道の安全性をハード面から支える線路、トンネル・橋りょう、車両等の鉄道資産については、J R 北海道から譲り受けることとしており、「並行在来線における安全運行体制の構築に関する基本合意」等に基づき、三セク鉄道会社へ譲渡される前に J R 北海道が、適切な検査と必要な整備・修繕を実施する。

また、三セク鉄道会社としても、安全管理アドバイザー会議からの助言を受け、譲渡資産の安全性を確認するとともに、適切な維持管理に努めていくものとする。

維持管理にあたっては、鉄道の安全運行に欠かすことのできない各種設備・施設等について、故障発生後に対処するのではなく、定期的に点検・監視を行い、検査データを管理分析しながら、ライフサイクルを考慮した計画的交換・修繕を行うものとする。

また、次の点に留意する。

○記録を重視するルール策定及びその徹底

検査及び補修作業（外注を含む）にあたっては、適切なルールを策定した上で、当該ルールに従い、正確、確実に実施し、記録保管する。

○多重チェック体制の確立

各種作業の結果について、担当者任せにせず多重のチェック体制を確立する。また、管理者等が、定期的に社員の作業状況を確認し、正しい作業を実施するための適切な指導監督を行う体制を確立する。

(2) 主な鉄道施設等の現状と管理方法

①線路（軌道）

ア 現状

経営分離予定区間の江差線は、昭和 63 年の津軽海峡線の開業にあわせて軌道強化や橋りょう・トンネルの改良等の工事が実施されており、従前の

4 級線から 2 級線へ線路等級が格上げされた。

具体的な軌道強化の内容としては、木マクラギから P C（Prestressed Concrete：強度を高めたコンクリート）マクラギに交換するとともに、軌道を支える道床の厚さを砂利 150mm から碎石 250mm に増厚している。

その結果、本線・準本線の P C 化率は約 9 割となっており、分岐器周辺や橋梁など P C 化に適さない場所を除き整備済みである。

なお、本線・準本線の木マクラギは、荷重を分散させ、レールのマクラギへの食い込みを防ぐ部品（タイププレート）を使用して安全性を高めている。

※ 線路等級 線路の規格であり、J R 北海道では輸送量及び重要度に応じて、2 ～ 4 級線に区分し整備・管理している。

経営分離予定区間のマクラギの状況

	P C マクラギ (耐用年数 20 年)	木マクラギ (耐用年数 8 年)
本線・準本線 (約 73,000 本)	約 9 0 % (34.8/37.8km)	約 1 0 % (3.0/37.8km)
側線 (約 5,000 本) (基地線など、通常の列車が走行しない部分)	—	100%

※木古内町（釜谷駅～泉沢駅間）において、平成 2 4 年に 2 回発生した貨物列車の脱線事故の発生箇所には、現在、脱線防止ガードを設置するとともに、本年 6 月に木古内町（札苅駅構内）において発生した貨物列車の脱線事故の当面の対策として、J R 北海道では、当該曲線区間と同様の曲線区間（1 5 曲線）について現在の整備基準値よりも厳格な整備管理値を設定し、整備管理値を越えている曲線区間では補修が終了するまで徐行運転を実施して安全性を確保している。（脱線した曲線区間では補修が終了しても徐行運転を継続）。

イ 具体的な管理方法

日常の巡回点検は三セク鉄道会社社員による直営で実施し、簡易型軌道検測装置（トラックマスター）や高速軌道検測車（マヤ車）等による線路検査及び線路修繕については、外注化することとし、多重チェック体制を

確立する。

また、外注の活用にあたっては、適正な発注手続きを確保するとともに、外注先におけるコンプライアンスが徹底されるよう監督する。

なお、木マクラギに関しては、JR北海道において平成26年1月より一本ごとに管理することとなったことから、管理台帳等のデータを引き継ぎ、適切な維持管理を行う。

検査・修繕の区分	検査周期・実施時期等	対応
日常の巡回点検	列車又は徒歩巡回（2日） 徒歩巡回（4日）	直営
定期検査（軌道状態検査）	1～4回／年	外注
定期検査（軌道部材検査）	1～2回／年	外注
臨時検査（レール・分岐器の細密検査）	1回／年	外注
レール交換	検査結果に基づき、適時 適切な時期に実施	外注

②トンネル・橋りょう

ア 現状

経営分離予定区間のトンネルは6本であり、昭和63年の青函トンネルの開業の前後に新設や改良されている。橋りょうに関しては、設置後、年数が経過しているものもあるが^(注4)、津軽海峡線の開業にあわせて大規模な改良工事が行われ、その後も、国の告示に基づき定期検査が実施されてきている。

鉄道に関する技術上の基準を定める省令（平成十三年国土交通省令第百五十一号）
第二条 線路については、次の表の上欄に掲げる鉄道の種類ごとに、同表中欄に掲げる施設の種類のうち、それぞれ同表下欄に掲げる期間を超えない期間ごとに定期検査を行わなければならない。

鉄道の種類	施設の種類	基準期間
新幹線鉄道以外の鉄道	軌道	1年
	橋りょう、トンネルその他の構造物	2年

トンネル 6本

駅間	トンネル名称	延長 (m)	完成年
上磯～茂辺地	上磯	661	S61
〃	第一矢不來	410	H02
〃	第二矢不來	116	H02
〃	茂辺地	1,209	S61
茂辺地～渡島当別	日方	180	S62
渡島当別駅	当別	589	S62

主な橋りょう (橋台面間長が 20m 以上) 10 橋

駅間	橋りょう名称	橋台面間長 (m)	構造	完成年
五稜郭～七重浜	石川	47.77	鋼橋	S49
七重浜～東久根別	久根別川	55.56	鋼橋	S28
久根別～清川口	有川	131.10	PC 橋	S52
清川口～上磯	戸切地川	54.10	鋼橋	S43
上磯～茂辺地	新富川	70.62	鋼橋	S61
〃	下矢不來	28.40	PC 橋	H01
〃	茂辺地	69.10	PC 橋	S62
茂辺地～渡島当別	大当別川	28.75	鋼橋	S60
渡島当別～釜谷	釜谷川	32.06	鋼橋	S04
泉沢～札苅	幸連川	32.89	鋼橋	S04

イ 具体的な管理方法

引き続き、鉄道に関する技術上の基準を定める省令等に基づき 2年に1回の定期点検を実施し、適切な維持管理に努めていくものとする。

検査の区分	検査周期・実施時期等	対応
全般検査	2年毎	外注
個別検査	全般検査の結果を踏まえて詳細な検査を実施	外注

※検査毎に、鉄道構造物等維持管理標準 (国土交通省通達) に基づき健全度を判定し、その結果に応じて適切な維持修繕を行うとともに、過去の履歴が把握できるよう状態や修繕について記録保管する。

③車両

ア 現状

J R北海道から譲り受けることとしているキハ40形は、国鉄時代に製造されたディーゼル気動車であるが、平成16年度以降、順次エンジンの交換などの大規模な改良工事を行い、現在でも江差線をはじめ道内各地のローカル線で運用されている。

今後、J R北海道が保有する車両のうち、大規模点検時期が重ならないよう留意して、状態の良いものから予備を含め9両の選定を行う。なお、列車運行の安全性を高めるATS（自動列車停止装置）は、既に整備済みである。

イ 具体的な管理方法

日常的な検査・修繕である仕業検査及び交番検査は、故障・事故などの緊急時に対応ができる技術力を保持するため、直営で実施することを基本とし、要部検査及び全般検査等は、大規模な施設や要員が必要となり、検査の頻度も少ないことから、外注する。

なお、仕業検査及び交番検査は、J R北海道が所有する函館運輸所を共同使用する。

検査名	検査周期	検査時間	検査内容	対応
仕業検査	144時間	1時間弱	消耗品取替、各装置の状態、作用を外部から検査	直 営
交番検査	90日	1日	消耗品取替、各装置の機能、絶縁抵抗を在姿状態で検査	
要部検査	48ヶ月又は50万km	20日～1ヶ月	動力・走行・ブレーキ装置及び重要装置の主要部分検査	外 注
全般検査	96ヶ月	1ヶ月	主要部分を取り外し、全般的に検査	

また、安定運行を維持するため、夜間、早朝のトラブルにも迅速に対応できるよう要員を配置する。

(3) 大規模な事故・災害への備え

鉄道事故等を未然に防止するために各種取組を進めるが、自然災害のように回避できない事態も想定される。このため、万が一の大規模な事故・災害

へ備えた対策を講じる。

①気象災害等への対応

地震、降雨、降雪による運転事故、運転阻害を防止するため、現在 J R 北海道等が設置している地震計、雨量計、降雪モニターをオンライン化し、指令でリアルタイムに把握できる体制を整え、三セク鉄道列車の安全な運行管理に活用する。

② J R 北海道との相互応援協力

大規模な事故・災害時に、緊急補修部材や要員の提供等については、道と J R 北海道の間で締結した「並行在来線に対する協力内容に関する基本合意」等に基づき、三セク会社と J R 北海道との間で予め応援協定を締結するほか、共同訓練なども実施するものとする。

③保険・災害復旧補助金等の活用

万が一大規模な災害等が発生した場合に備えて、列車や土木構造物等を対象とする損害保険に加入するほか、被災時には国の災害復旧の補助金等の活用を検討する。

6 情報公開・透明性の確保、お客様との連携

(1) 情報公開・透明性の確保

鉄道事業法第 19 条の 4 の規定に基づき、毎年度、三セク鉄道会社における「安全確保のための取組」や「安全の実態」などについて、安全報告書として取りまとめ、ホームページ等で公開する。

鉄道事業法

第 19 条の 4 鉄道事業者は、国土交通省令で定めるところにより、毎事業年度、安全報告書（輸送の安全を確保するために講じた措置及び講じようとする措置その他の国土交通省令で定める輸送の安全にかかわる情報を記載し、又は記録した書面又は電磁的記録（電子的方式、磁気的方式その他人の知覚によつては認識することができない方式で作られる記録であつて、電子計算機による情報処理の用に供されるものをいう。）をいう。）を作成し、これを公表しなければならない。

(2) お客様との連携

三セク鉄道会社に直接寄せられる意見・要望については、迅速な回答に努め、安全対策やサービスの向上の参考とし、対応状況等をホームページ等で公開することとする。

また、事故防止のため、次の事項について、様々な媒体や機会を利用して利用者や沿線地域の住民の皆様にご協力をお願いしていくこととする。

- ・ 駆け込み乗車の禁止
- ・ 警報機が鳴り始めた踏切への立入禁止
- ・ 踏切でのトラブル発生時の対応
- ・ テロ対策（不審物発見時の対応）
- ・ 置き石など列車妨害の防止

7 今後の進め方

会社設立後、速やかに安全管理アドバイザー会議を設置し、有識者の助言を受けながら、本「方針」に基づき安全管理規程等の制定をはじめとする安全運行体制の確保に努めるほか、継続した安全性向上のための取組を推進するため、毎年、必要に応じて組織体制等の見直しを行う。

この安全方針に基づき、三セク鉄道会社は、「鉄道輸送の安全性を最優先とする」という基本理念のもと、沿線地域の皆さんの生活路線の確保と、北海道と本州を結ぶ物流ルートを担うという重要な使命を果たしていけるよう、しっかりと取り組んでいく。

(注1)

運輸安全マネジメント制度は、平成17年度に起きたJR西日本福知山線脱線事故等のヒューマンエラーによる事故の多発を受けて創設された制度で、平成18年10月より開始されている。次により、運輸事業者の安全風土の構築、安全意識の浸透を図るもの。

① 鉄道・自動車・海運・航空の運輸事業者が、経営トップから現場まで一丸となって、いわゆる「PDCAサイクル」の考え方を取り入れた形で安全管理体制を構築し、その継続的取組みを行う。

② 事業者が構築した安全管理体制を国が評価する「運輸安全マネジメント評価」を実施する。

参考：国土交通省 <http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/outline.html>

(注2)

国際規格に基づく日本工業規格（JIS）の「安全側面－規格への導入指針」によれば、安全（safety）とは「受容できないリスクがないこと」であり、リスク（risk）とは「危害の発生確率及びその危害の程度の組合せ」と定義している。人命の損失は、許容することのできないリスクである。

(注3)

鉄道事故等報告規則（昭和62年2月20日運輸省令第8号）第3条に規定する「鉄道運転事故」

- 一 列車衝突事故 列車が他の列車又は車両と衝突し、又は接触した事故
- 二 列車脱線事故 列車が脱線した事故
- 三 列車火災事故 列車に火災が生じた事故
- 四 踏切障害事故 踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故
- 五 道路障害事故 踏切道以外の道路において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両と衝突し、又は接触した事故
- 六 鉄道人身障害事故 列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故
(前各号の事故に伴うものを除く)
- 七 鉄道物損事故 列車又は車両の運転により五百万円以上の物損を生じた事故 (前各号の事故に伴うものを除く)

(注4)

国土交通省が平成25年4月16日開催の鉄道構造物の維持管理に関する基準の検証会議に提出した資料によれば、全国のトンネル総数は4,737本、1m以上の橋りょう総数は102,293橋であり、建設年度からの平均年齢は、それぞれ62年、56年となっている。

参考：国土交通省

http://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo07_hh_000045.html