

安全の再生

当社が発生させた一連の事故・事象

当社は、2011年5月27日に石勝線列車脱線火災事故が発生させました。その後、「お客様の安全」を最優先とする企業に再生するため、様々な取り組みを進めてきましたが、2013年9月19日に函館線大沼駅構内での貨物列車脱線事故を契機として、線路検査データの改ざんなどが判明し、お客様・地域の皆様をはじめ、社会からの信頼を失うこととなりました。

石勝線列車脱線火災事故発生から15年、函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故から12年経過し、大沼の事故後に入社した社員が全体の5割を占めました。これらの事故等の反省と教訓を決して風化させることのないよう次世代に伝えながら、安全の確保、安全性の向上に向けた取り組みを全社一丸となって進めています。

石勝線列車脱線火災事故 2011年5月27日

事故概要

日時：2011年5月27日(金)21時55分頃
場所：石勝線清風山信号場構内(新夕張・占冠間)
列車：釧路発札幌行き 特急スーパーおおぞら14号(6両編成)
乗客乗員：252名(お客様248名(私用乗車の社員含む)・乗務員4名)
負傷者：79名(お客様78名・車掌1名)

直接原因

車輪の表面が急ブレーキ等により部分的に摩耗し、円筒形状が不整となったため、振動により4両目の減速機を支える吊りピンが脱落。これにより4両目の減速機と推進軸が脱落下部台車2軸が脱線、脱線した減速機の「かさ歯車」が衝撃したことにより、6両目の燃料タンクが破損。漏れ出した軽油が飛散し、発電機付近で出火したものと考えられる。

事故の背景

- 脱線しているという現場の状況把握ができないまま、列車をトンネル外へ出そうとしていた。
- 乗務員は指令の指示を待つ状況となり、避難が遅れてしまった。
- 車両に必要な検査・修繕の時間を確保することより、収入確保のため増結等営業運転に車両を使用することを優先していた。
- そのため、会社は、車両メンテナンスを行うための予備車が不足していたにもかかわらず、予備車を確保してこなかった。

事故後の主な取り組み

●車輪管理の取り組みの強化



●気動車の減速機支え装置の構造変更

- ・2014年7月より開始し、2019年10月に全気動車380両の施工完了

●気動車の推進軸垂下防止保護枠の増設

●マニュアルの制定、見直しと充実

- ・「トンネル内における列車火災時の処置手順」の見直しと充実
- ・現地の判断を最優先とする「緊急時のお客様避難誘導マニュアル」の策定

●避難誘導に関する改善

- ・車両設備の改善(非常灯・避難はしごの整備)
- ・トンネル設備の改善(距離標・電話位置標等の設置)等

●教育・訓練の充実

- ・車輪管理に係わる社員の知識・技能向上のための教育体制構築
- ・実車・シミュレータを使用した体験型訓練の実施等

安全輸送の確保に関する事業改善命令 2011年6月18日

函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故 2013年9月19日

事故概要

日時：2013年9月19日(木)18時05分頃
場所：函館線大沼駅構内
列車：帯広貨物駅発熊谷貨物ターミナル行き8054列車(現車17両)

直接原因

脱線開始点付近の軌道変位が、軌道整備基準値に比較して大きかったこと、さらには連続して犬くぎの食い込みや浮き上がりが存在していたことから、レールの小返り及び滑動が発生して軌間が動的に拡大し、軌間内脱線の限度値を超過したことにより発生したものと考えられる。

事故の背景

- 会社は収入確保のため列車の安定輸送を最優先として、検査・補修による列車遅延・運休を認めなかった。
- 必要な予算・施工能力がなく、設備の劣化が進行し、検査から補修までの保守のバランスが崩れ、補修が追いつかなくなった。

国土交通省の特別保安監査で判明した事実

- 軌道整備基準値超過箇所の未補修
- 脱線事故直後の線路検査データ改ざん
- 特別保安監査前の線路検査データ改ざん
- 多くの保線職場で過去から線路検査データの書き換え

事故後の主な取り組み

●システム化による検査データの信頼性向上



●記録を重視する検査ルールの見直し

- ・検査データの記録・管理ルールの明確化
- ・検査データに対する多重チェックの実施
- ・軌道変位管理体制の見直し等

●線路設備の更新・強化及び修繕の推進

- ・PC(鉄筋コンクリート)マクラギ化・ロングレール化等
- ・軌道修繕費の確保

国土交通大臣より「輸送の安全に関する事業改善命令」(2回目)／「事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」を受領 2014年1月24日

2014年～2018年度の具体的計画

「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」

2014年7月23日、12月26日

改ざんの根絶、安全確保を最優先とする事業運営の実現など
具体的実行計画

「安全投資と修繕に関する5年間の計画」2015年3月20日

2018年度までに安全基盤を確立させるための、
設備投資や修繕の計画

「JR北海道再生推進会議」を設置

2014年6月12日～2018年11月13日

安全対策などの実行に関する監視と助言、
将来に向けた追加対策の提案

「JR北海道再生のための提言書」を受領

2015年6月26日

安全の基本方針

「JR北海道 安全の再生」を制定

2015年9月

安全管理規程上の「輸送の安全を確保するための基本的な方針」に位置づけ

2018年4月

2019年～2023年度の具体的計画

「安全計画2023」2019年4月

「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」「安全投資と修繕に関する5年間の計画」の考え方や取り組みを基本に、重大事故・重大労災、危険事象の再発防止・未然防止対策を追加

「安全アドバイザー会議」を設置

2020年1月27日～2024年3月1日

安全計画2023の取り組み状況を点検、
指導と助言を実施

「安全計画2026」 2024年4月

当社が2024年度に発生させた事象

不適切な保安体制の下で待避不良が発生させ、さらに虚偽の報告をした事象等、安全に関わる事象が繰り返し発生

函館線 砂川駅構内で発生した事象(2024年11月9日)

概況 列車見張員を指定せず、運転状況の確認を行わないまま作業を行い、貨物列車から気笛吹鳴を受け、緊急待避したが、「列車待避していたが、咄嗟にレンチを取りに線路内に立ち入り列車を止めた」と虚偽報告し、さらに、保安体制を取らずに作業を行っていた事実を隠すため、適切な保安体制を行っていたと虚偽報告

その後も、函館線 森～石倉間での脱線列車の隣接線に貨物列車を通過させた事象(2024年11月16日)
根室線 札内～厚内間での線路閉鎖の手続き前等に線路内作業を行った事象(2024年10月7日)等

さらに安全に関わる事象が繰り返し発生・発覚

北海道運輸局長より「鉄道の安全輸送の確保について(指示)」を受領 2025年3月31日

その後も安全に関する不適切な事象等発生

国土交通省・北海道運輸局による「強化型保安監査体制」2025年5月27日～2年間程度

「鉄道の安全輸送の確保について(指示)」に対して講ずる措置 <2025年6月30日 恒久対策の具体的措置内容等を報告>

本社が、現業機関において安全に作業できる体制作りこれまで以上に関与することとし、具体的な方策及び実施の時期を明示して取り組む。

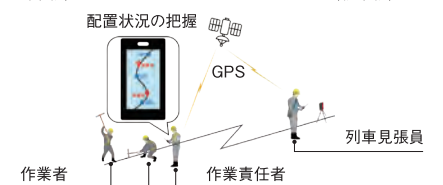
- 安全管理体制の強化のため、社長直轄の組織として新たに「安全監査室」を設置
社長直轄の組織として、安全に関するルールの遵守や事故・事象の対策の実施状況等についての監査を実施する。
- ソフト対策に加えて、ハード対策(アプリ、GPS、カメラなど)を推進
アプリ:現場点呼簿の作成に対する負担軽減を図る「現場点呼アプリ」、「運転支援アプリ」による運転士に対する注意喚起機能の拡充
GPS:GPSの位置情報を活用した列車見張員の配置状況の把握
カメラ:列車見張員等が装着する「ウェアラブルカメラ※1」や「車両前頭カメラ※2」による、発生した事象の正確な把握
- 線路保守作業における作業の計画から実施までのプロセスを管理
大沼事故以降取り組んできた、設備に対するプロセス管理で確立した手法を、線路保守における作業のプロセス管理に拡大する。
- 各保線管理室におけるミーティングに関わる環境の整備
業務プロセスが確実に遂行できるよう、ミーティング環境の整備として、「電子黒板※3」を導入する。



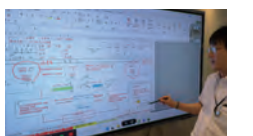
【ウェアラブルカメラ】※1
(工務・電気系統)



【ウェアラブルカメラ】※1
(駅系統)



【車両前頭カメラ】※2



【電子黒板】※3