

安全の再生

JR北海道 安全の再生

安全の基本方針

お客様の命、社員の命を守るために、経営トップから現場第一線までの全ての社員が、どのように考え行動するのかの認識を共有するため、安全の本質をシンプルにまとめた「JR北海道 安全の再生」を策定し、全ての判断基準、行動基準の中心に据えて、安全の再生に向けて取り組んでいます。策定にあたっては、「JR北海道 安全の再生」検討案を全社員へ説明したうえで意見を集約し、約6,100件の意見を反映しました。

命を守るためにとるべき行動

- 安全第一、安定第二
- 危険と思ったらすぐに列車を止める
- 現地の判断が最優先

安全を最優先とする業務の進め方

- PDCAサイクルの繰り返しによる安全確保の基準となるルールの定着化
- 「絶対を守るべき安全の基準」の維持
- ミスがあることを前提としたバックアップ体制の整備
- 現場第一主義・三現主義(現地・現物・現人)実践による現場力の発揮
- 設備投資・修繕の充実と優先順位の低いことの取りやめ



安全計画2026

2024年度から取り組んでいる「安全計画2026」は、2019年度から取り組んだ「安全計画2023」の考え方や取り組みを継続しつつ、これまでの取り組みの深度化、環境の変化にも柔軟に対応し、社員の意見なども反映して「あくなき安全の追求」を続けています。

安全意識を高め、命を守るためにとるべき行動が実践できる社員の育成

安全意識を維持・向上するためには、不断の努力が必要であり、安全意識は確実に引き継いでいかなければなりません。私たちはこれまでの取り組みをさらに深度化するとともに、過去の事故の風化防止にも取り組み、「命を守るためにとるべき行動が実践できる社員」を育成しています。

【主な取り組み】

「安全第一、安定第二」のさらなる定着

●膝詰め対話

役員や会社幹部との意見交換を通じて、安全について考え、社員の安全意識の向上を図っています。また、社員の意見は安全施策へ反映させています。



膝詰め対話

●事故と事象の報告制度の更なる定着

危険の芽を見逃さないために、列車の遅延や運休に関係なく発生した全ての「事故」「事象」を報告する制度の更なる定着を図ります。



社員に配布しているリーフレット

石勝線列車脱線火災事故、函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故の風化防止

●「安全再生の日」の取り組み

石勝線列車脱線火災事故を発生させた5月27日を「安全再生の日」に制定し、全職場で事故が発生した当時の背景や企業風土、事故により得た教訓を伝え、風化防止を図っています。また不適切な保安体制の下で待避不良を発生させ、さらに虚偽の報告した事象を受け、2025年度は「報告から始まる安全」の意義や重要性を教育する内容で実施しました。

●「保線安全の日」の取り組み

保線社員全員が、函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故及び線路未補修・検査データ改ざんなどの一連の事故・事象を踏まえ、社員の安全意識を継続して高め、安全を最優先とする企業風土に醸成するため、社員研修センター内に「安全研修館」を開設し、安全研修等を行っています。

●石勝線列車脱線火災事故の現地研修

石勝線列車脱線火災事故を発生させた清風山信号場での現地研修を計画します。

■安全研修館

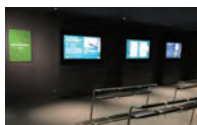
石勝線列車脱線火災事故、函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故及び線路未補修・検査データ改ざんなどの一連の事故・事象を踏まえ、社員の安全意識を継続して高め、安全を最優先とする企業風土に醸成するため、社員研修センター内に「安全研修館」を開設し、安全研修等を行っています。



石勝線列車脱線火災事故の展示



函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故の展示



過去の事故事例の展示

「危険と思ったらすぐに列車を止めます」「現地の判断が最優先」の実践

現車やシミュレータなどを用いた体験型の教育・訓練を通じて、いざという緊急時においても「自ら命を守る判断と行動」が実践できる社員を育成しています。



来線避難誘導訓練



新幹線避難誘導訓練

命を守るための仕組みの充実と取り組みの徹底

鉄道の安全は、日々の業務が一定レベル以上で確実に行われることで確保されます。社員一人ひとりがその知識や技能を身につける教育訓練をさらに充実させるとともに、検査や修繕結果等を確実に管理するための「多重チェック」「ダブルチェック」をこれからも継続します。

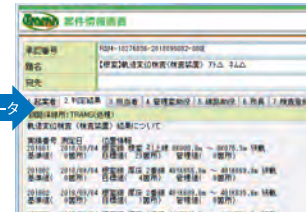
また、これまで発生した重大事故、重大労災、死亡労災、危険事象の再発防止・未然防止対策に重点的に取り組み、グループ会社や協力会社と一体となって、安全性の維持向上を図っています。

データ管理の適正化及び多重チェック等の取り組みの徹底

多重チェック等の取り組みにより、「検査から修繕までの適正化」が図られていることから、継続して地上設備や車両の検査・修繕結果の管理を徹底し、事故防止を図っています。



設備管理システムによる検査データの多重チェック体制の一例



検査データ

危険事象の対策の推進

ドア扱い誤りや速度超過といったお客様または社員の命に係る事象の再発防止策を定着させ、さらなる安全を目指します。また「初めて」「変化」「久しぶり」を意識した事故の未然防止にも取り組んでいます。



ドア扱い誤り(イメージ)



速度超過(イメージ)

安全管理体制の維持と安全確保を最優先とした事業運営の強化

「措置を講ずるための計画」「安全計画2023」で構築した安全管理体制を維持します。その他、様々な視点から安全の取り組みを行っています。

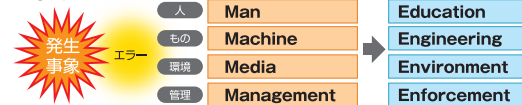
【主な取り組み】

安全推進委員会における命に係ることの徹底的な議論

安全推進委員会等を継続開催し、「4M4E分析手法」などの科学的な手法を用いた原因究明により適切な対策を立案します。また、策定した対策について、「半年後」「2年度」にトレースを実施し、進捗状況及び対策の有効性について確認を行いPDCAサイクルを回しながら定着させていきます。

■4M4E分析手法とは

ヒューマンエラーに起因する事故・事象を対象に、「人」「もの」「環境」「管理」の4つの視点で、エラーを誘発した本質的な要因を抽出し、対症療法的ではない効果のある対策を策定するための手法です。



三現主義(現地・現物・現人)による安全性向上(PDCA)

計画部門が「現地」「現物」「現人」による現場の実態把握(CA)を行い、現場とコミュニケーションをとりながら、安全に関する現場の課題を解決(PD)する取り組みをさらに推進しています。また、監査部が自主監査の実施状況、安全管理体制の運営状況の確認や社長へ結果を報告しています。

重大事故、重大労災、死亡労災の再発防止

列車脱線や列車火災といった重大事故を決して発生させることのないよう、これまで発生した重大事故の対策を推進しています。また触車[※]、墜落、感電といった重大労災、そして過去に発生した死亡労災の対策を推進し、安心して働ける作業環境を作っています。

※人と列車が接触すること



函館線 森～石倉間での列車脱線事故(2024年11月16日発生)

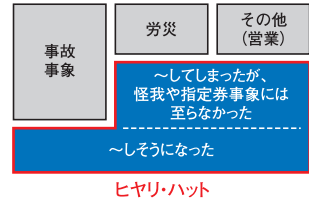


社用車の安全警報装置(衝突防止補助システム)

小さな「危険の芽」の摘み取り

報告された事象の中から、他系統でも起こり得る事象を抽出し、速やかに水平展開し注意喚起を行う取り組みを行っています。また事象報告とヒヤリ・ハットの報告対象の違いなどの再周知や教育を行い、大きな事故になる前の「危険の芽」を摘みとっています。

- 当社ではヒヤリ・ハットを「運転関係」「労災関係」「その他」に分類しています。
- 運転関係(事故・事象)では、「～した～してしまった」を全て事象として報告していますが、ヒヤリ・ハットは「～しそうになった」ことが対象です。
- 労災やその他では、「～しそうになった」ことのほか、「～してしまっが怪我や指定券事象等には至らなかった」こともヒヤリ・ハットの対象です。



ヒヤリ・ハット

「安全アドバイザー会議」による取り組み状況の定期的な点検

「安全計画2026」の施策及び鉄道の安全に関する業務全般について、社外の知見を踏まえた助言・指導を受け、施策に反映させることを目的に「安全アドバイザー会議」を開催しています。



安全アドバイザー会議

アドバイザー	・高野 伸栄氏 (一社)地域社会資本マネジメント研究所 理事長 ・上浦 正樹氏 北海学園大学 名誉教授 ・伊達 宏昭氏 北海道大学 大学院情報科学研究科 教授
--------	---

頻発化・激甚化する自然災害に備えたりスクの低減

巨大地震や津波に備え、大規模災害発生時の本社災害対策本部の設置・対応訓練、避難誘導訓練などを行っています。また自治体が計画する津波避難経路計画に対する協議を進めています。

豪雨や雪害などの対応は、繰り返しのトレースにより、対策の改善・推進を行うとともに、安全を確保するため、早めの運転見合わせや計画運休を実施しています。