

## 当社が発生させた一連の事故・事象

当社は、2011(平成23)年5月27日に石勝線列車脱線火災事故を発生させました。その後も車両トラブルや社員の不祥事を連続して発生させ、さらに2013(平成25)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、函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故から10年以上経過し、大沼の事故後に入社した社員が全体の4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(平成23)年5月27日**

**事故概要**

日 時：2011(平成23)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)

**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
  - 在姿車輪旋盤
  - 車輪フラット検出装置
- 気動車の減速機支え装置の構造変更
  - 2014(平成26)年7月より開始し、2019(令和元)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

**安全輸送の確保に関する事業改善命令 2011(平成23)年6月18日**

**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つたため、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し後部台車2軸が脱線、脱落した減速機の「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。

**函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故 2013(平成25)年9月19日**

**事故概要**

日 時：2013(平成25)年9月19日(木)18時05分頃  
場 所：函館線大沼駅構内  
列 車：帶広貨物駅発熊谷貨物ターミナル行き8054列車(現車17両)

**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てしまった。

**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

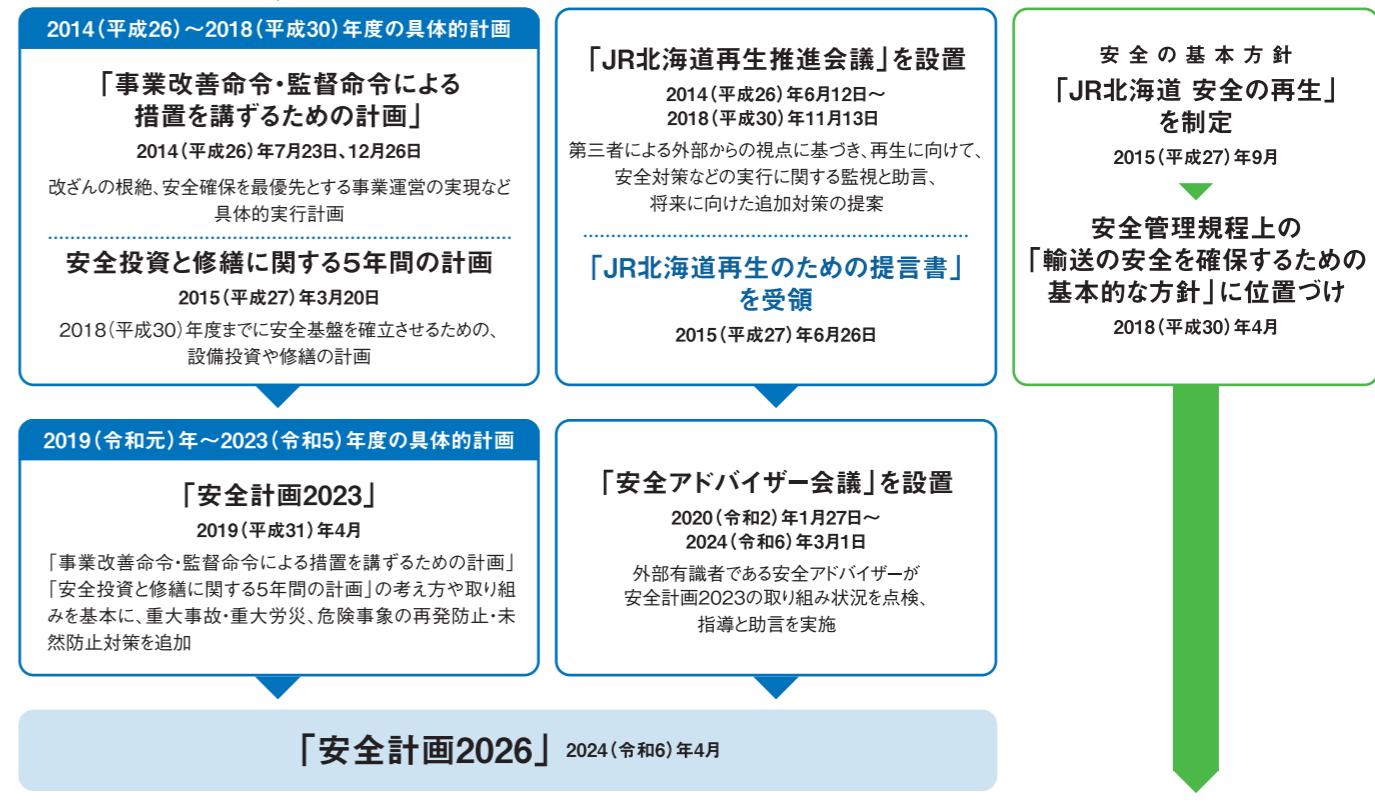
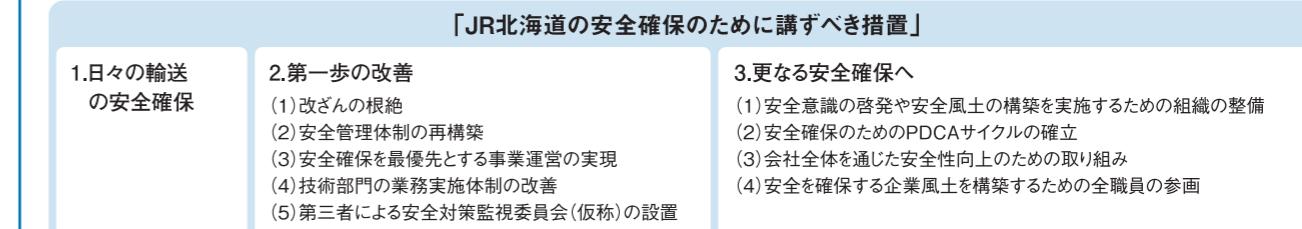
**事故後の主な取り組み**

- システム化による検査データの信頼性向上
  - 簡易軌道検査装置
  - 新型軌道検査車
- 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

**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、さらには連続して大きめの食い込みや浮き上がりが存在していたことから、レールの小返りおよ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。

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(平成26)年1月24日



## 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、どのように考え方行動するのか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
- 危ない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
- 「絶対に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

当社は「安全」を経営の根幹と位置づけ、「JR北海道 安全の再生」を安全の基本方針とし、2019(令和元)年度に策定した「安全計画2023」に基づいて、PDCAを回しながら安全性の向上に努めてきました。

2024(令和6)年度に策定した「安全計画2026」についても「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くてはなりません。このことから、これまでの取り組みをさらに深化とともに、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。



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「何かいとも違うことは何でも報告してもらう」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、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。

###### ●「保線安全の日」の取り組み

函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故を発生させた9月19日を「保線安全の日」に制定し、当該事故及び線路未補修・検査データ改ざんを振り返り、二度と同じ過ちを繰り返さないように、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。

###### ●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、安全研修などを行っています。



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

##### 「危ないと思ったらすぐに列車を止めよう」「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。



在来線避難誘導訓練

新幹線避難誘導訓練

##### 命を守るための仕組みのさらなる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。

##### 技術継承と教育訓練の充実

動画などの教材を活用し、指導者層への集合研修、職種毎の知識・技能教育を行い、人材育成を推進しています。また踏切障害事故などの重大事故発生を想定した総合復旧実設訓練により、各系統間の連携、異常時の対応力向上を図っています。

総合復旧実設訓練



### 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

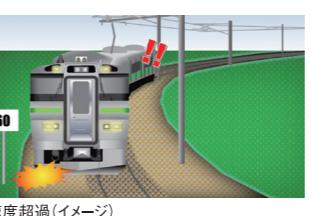
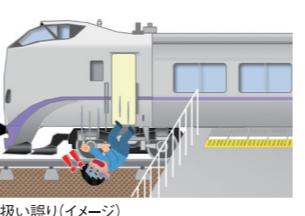
多重チェック等の取り組みにより、「検査から修繕までの適正化」が図られていますから、継続して地上設備や車両の検査・修繕結果の管理を徹底し、事故防止を図っています。



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

### 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又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(変更)」「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。



### 安全のルールの棚卸し

実作業と適合しないルールは安全性を担保しつつ継続可能なルールに見直しています。

### 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

安全推進委員会などを継続開催し、「4M4E分析手法」などの科学的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年後」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取りながら、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を確認し、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、安心して働く作業環境を作っています。

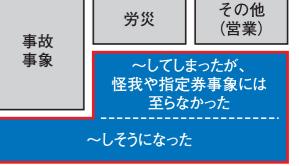


八雲駅構内での列車脱線(2012年2月29日発生)

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。



ヒヤリ・ハットの報告対象

### グループ会社と一緒にした安全の推進

グループ会社の作業実態の確認や外注管理に必要な教育を実施するとともに安全に関わる情報共有を図りながら、グループ会社と一緒にして安全を推進しています。

### 「安全アドバイザーミーティング」による取り組み状況の定期的な点検

「安全アドバイザーミーティング」では、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「安全アドバイザーミーティング」を開催しています。



安全アドバイザーミーティング

アドバイザー	<ul style="list-style-type: none"> <li>高野伸栄氏 北海道大学 大学院工学研究院 教授</li> <li>上浦正樹氏 北海学園大学 名誉教授</li> <li>伊達宏昭氏 北海道大学 大学院情報科学研究科 准教授</li> </ul>
--------	--

### 頻発化・激甚化する自然災害に備えたリスクの低減

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実施しています。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。

豪雨や雪害等の対応は、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。