

安全報告書



平成19年9月

北海道旅客鉄道株式会社

1 はじめに



代表取締役社長

中 島 尚 俊

弊社は、会社発足以来安全確保が事業運営の根幹であり、何よりも優先すべき重点事項であるとの認識の下、安全対策に最大限取り組んでまいりました。

しかしながら、平成16年度の冬期には事故が多発し、平成17年4月には社員の触車事故を発生させてしまいました。これらの事故の反省に立ち、「基本動作・基本作業の徹底」「情報・連絡の徹底」「感受性を高めた作業」を事故防止の三本柱と定め事故防止対策を推進するとともに、会社幹部が現場に出向き、社員と触車事故防止や運転事故防止等について意見交換を実施し、安全に関する情報の共有化や収集周知を図ってまいりました。しかし、残念ながら、未だに社員の取扱い誤りによる事故が発生しております。このようなヒューマンエラーによる事故を出来る限り「事故の芽」の段階で摘み取り、お客様がお怪我をされるような事故を防ぐ取り組みを継続して行うことが重要と考えております。

平成18年度も、社員の取扱い誤りによる事故を減らすべく、事故防止の三本柱を基本としたハード対策やソフト対策を行うとともに、ヒヤリ・ハットの活用、確認会話の実施等の取り組みを行ってまいりました。また、昨年10月には改正された鉄道事業法に基づき、新たに「安全管理規程」を制定し、安全マネジメント態勢の確立に努めております。

この報告書では弊社の安全に対する取り組みや、事故再発防止対策などについてご紹介しております。

この報告書に対するご意見やご助言をいただければ幸いと存じます。

2 安全基本方針

「鉄道事業者にとって、安全の確保は事業運営の根幹であり、すべてに優先する最重要課題である」との認識に基づき、「JR北海道グループ経営理念」、「JR北海道グループ企業行動指針」、「社是」、「安全綱領」、「事故防止三本柱」を定め、安全対策に最大限の取り組みを行っております。

(1) JR北海道グループ経営理念

JR北海道グループは、「旅とくらしのサポート事業グループ」として、常にお客様第一を實踐し、交通ネットワークを基盤に旅とくらしの分野において、安心してご利用いただけるサービスを提供するとともに、お客様の満足と感動の実現をめざします。

また、企業に求められる社会的責任を果たすとともに、北海道に根ざす企業グループとして、その事業を通じて北海道の魅力づくりに努め、地域の経済と文化の発展に貢献していきます。

さらに、改革と挑戦により事業の発展を図り、社員の充実感の向上とグループとしての成果の最大化をめざします。

(2) JR北海道グループ企業行動指針

- ① 安心してご利用いただける商品・サービスを提供するために、安全の確保をすべてに優先させます。
- ② 社会に対して誠実な企業グループであるために、法令順守はもちろんのこと、企業倫理にも則った節度ある行動をとります。
- ③ 不測の事態に備えリスク管理を強化するとともに、情報の積極的な開示、情報の適切な管理を行います。
- ④ 地球環境保全への貢献をめざし、環境問題に積極的に取り組みます。
- ⑤ スポーツ・文化活動などを通じ、地域社会へ積極的に貢献します。

(3) 社是

私たちは

お客様を大切にします
安全輸送に徹します
知恵と活力を結集します

(4) 安全綱領

1. 安全は、輸送業務の最大の使命である。
2. 安全の確保は、規程の遵守及び執務の厳正から始まり、不断の修練によって築きあげられる。
3. 確認の励行と連絡の徹底は、安全の確保に最も大切である。
4. 安全の確保のためには、職責をこえて一致協力しなければならない。
5. 疑わしいときは、手落ちなく考えて、最も安全と認められるみちを採らなければならない。

(5) 事故防止三本柱

- 基本動作・基本作業に基づいた作業の徹底を図ること
- 指示連絡に対して、それぞれの社員が役割・責任に基づいた確認を行うこと
- 感受性（状況の変化に対応した目配り・気配り）を高めた作業を行うこと

3 平成18年度の重点安全施策

(1) 主な重点安全施策

■ 平成18年度安全推進計画抜粋

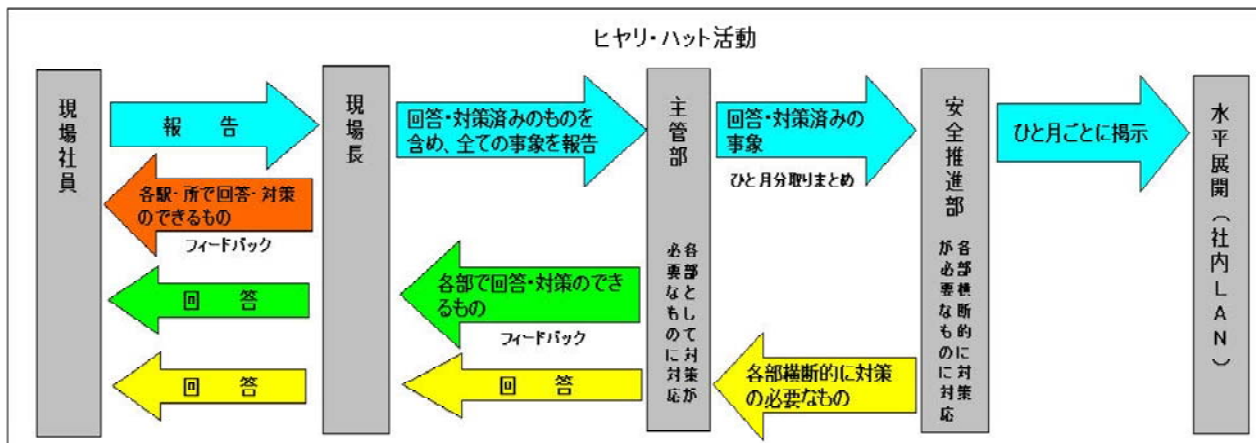
重点実施事項	具 体 的 内 容
1 主な重点安全施策	
(1) 事故防止対策等の強化	<ul style="list-style-type: none"> ○ 事故防止「三本柱」の定着 ○ 実施テーマを定めての会社幹部等と現場社員との意見交換会の実施 ○ 安全診断の継続と深度化 等
(2) 強風対策	<ul style="list-style-type: none"> ○ 防風柵の設置 ○ 強風予測システムの導入拡大及び風速計の増設 ○ 外部機関からの気象情報の取得 等
(3) 地震発生時の運転保安度向上	<ul style="list-style-type: none"> ○ 土木構造物耐震補強（橋りょうの耐震補強工事の推進）等
(4) 設備強化等の推進	<ul style="list-style-type: none"> ○ 技術基準改正に伴う速度制限警報装置設置基準の見直し等（曲線部、分岐器、終端線等）
(5) 車両故障対策	<ul style="list-style-type: none"> ○ 冬期型故障撲滅対策の推進 ○ 電子部品・走行装置等の取替による事故防止の推進 等
(6) 踏切事故防止対策	<ul style="list-style-type: none"> ○ 踏切設備整備 ○ 踏切事故防止啓発活動の推進 等
2 異常時体制の強化	<ul style="list-style-type: none"> ○ 重大事故発生時におけるお客様の救護、救助を最優先とした訓練の実施 等
3 冬期安定輸送の確保	<ul style="list-style-type: none"> ○ バラスト飛散防止対策 ○ ポイント不転換防止対策 等
4 JR北海道グループ会社と一体となった安全確保の取組み強化	<ul style="list-style-type: none"> ○ JRグループ事故防止専門委員会・部会を通しての事故防止体制の強化
5 労働災害の防止	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「基本動作・基本作業」の取組み継続 ○ 触車事故の絶滅 等

ア 事故防止対策等の強化

(ア) ヒヤリ・ハット活動の推進

安全確保のためには、ハード面やソフト面の対策と並んで、事故の「芽」をまさに「芽」のうちに摘み取ることが重要なことから、「ヒヤリ・ハット」活動を活性化させ、全社レベルで水平展開して情報を共有化し、事故を未然に防止することを目的に取り組んでおります。

平成18年8月～平成19年3月までの報告件数は1,170件で、運転関係が511件、労働災害関係が613件、その他が46件となっております。



(イ) 確認会話事例集の発刊

言葉の省略等意思疎通の不足に起因した過去の事故例をもとに、事故に陥りやすい注意点を整理して、望ましい会話を例示した「確認会話事例集」を平成19年5月に発刊しました。

各職場で事例内容を共有するとともに「確認会話」を習慣付けることで事故防止に努めております。



(確認会話事例集)

(ウ) 会社幹部等と現場社員との意見交換

平成17年4月から社長をはじめとする会社幹部等と現場社員との意見交換を、テーマを定めて上期と下期の年2回実施しております。各現場における意見や問題点等を集約し、各主管部が中心となって対応策を現場に回答するとともに、その概要を本社安全推進委員会に報告しております。

今後も継続して、現場社員とのコミュニケーションを図るとともに、事故防止に対する意見を汲み上げ安全態勢づくりに努めてまいります。



(社員との意見交換)

(エ) 安全診断の実施

グループ会社を含めた現場における事故防止に関わる指導・教育・訓練の実施状況と取組み上の問題点・課題等に加え、現場の作業実態の把握と安全作業標準等に基づく指導の強化に努めることとしております。



(現地における安全診断)
・車両の分割作業点検状況

イ 強風対策

(ア) 防風柵の設置

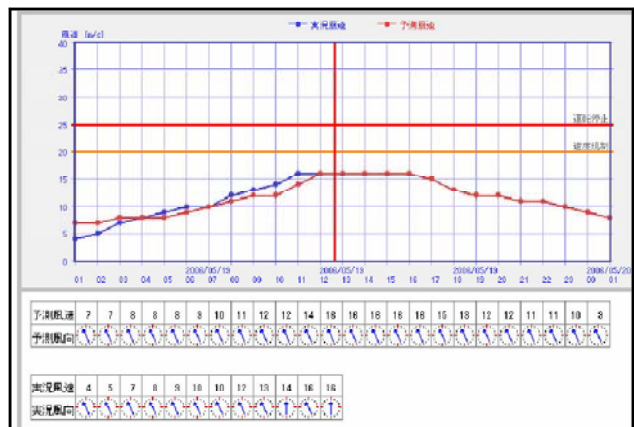
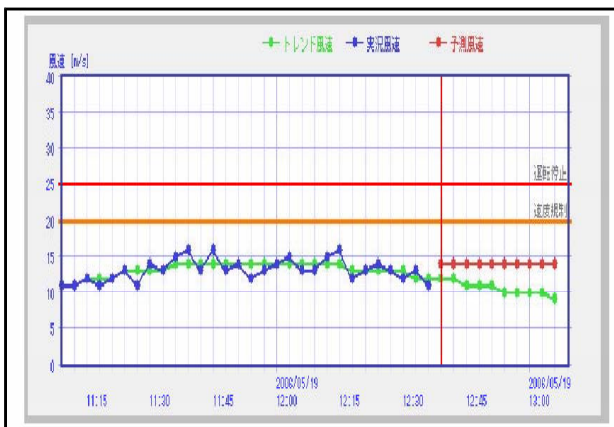
根室線広内～西新得間においては、平成17年度までに防風柵の設置が完了し、輸送障害（運転中止、徐行）の抑制に効果を発揮しております。さらに、石勝線ホロカ～トママ間においても防風柵の設置工事を進め、平成19年8月31日から使用を開始しております。



(ホロカ～トママ間防風柵)

(イ) 強風予測システム

気象庁の気象予測値と総合防災情報システム(アリス)の実況値を用いて計算する強風予測システムを風による運転規制が想定される3区間に追加導入しました。この予測システムの結果を参考として列車の運転規制等の計画をたて、お客様に周知することにより、お客様へのご迷惑を最小限に抑えております。



(風速・風向の予測値)

(ウ) 風速計の増設

過去のデータから強風が想定される区間（速度規制区間）に風速計を増設し、風速計の信頼性を向上しました。



(風杯型風速計)



(風杯型風速計)

ウ 地震発生時の保安度向上

地震に対する保安度の更なる向上を目指し、「落橋防止工」(ストッパー)を設置しております。



「落橋防止工」(ストッパー)

エ 踏切事故防止対策

(ア) 踏切設備整備

■ 踏切支障報知装置の整備



※ 踏切支障報知装置とは、「非常ボタン」を押すことにより、異常を列車の運転士に知らせるものです。

■ 踏切警報灯の視認性の向上

踏切の安全性向上対策として踏切警報機(警報灯)の両面化を実施しております。視認性の悪い箇所、事故歴がある箇所、踏切しゃ断桿折損が多発している箇所等、危険度の高い箇所から順に両面化を行い、視認性の向上による踏切の保安度の向上を図っております。



■ オーバーハング型（門型）警報装置の整備

警報機の視認性向上とともに、高さ制限を逸脱したユニック車等による送電障害事故の防止を図るために整備しております。



■ 踏切事故防止啓発活動

主な実施内容

- ・ 鉄道沿線に近い小学校・幼稚園に対し「線路で遊ばないこと」を指導
- ・ 駅構内における踏切事故防止の呼びかけ
- ・ 踏切通行車に対する踏切手前での一旦停止と安全確認の呼びかけ
- ・ テレビ・ラジオでの踏切事故防止運動広告（各踏切事故防止キャンペーン期間中）



（踏切事故防止リーフレット）



（踏切事故防止キャンペーン）

オ 異常時体制の強化

万一、事故が発生した場合、併発事故の防止とお客様の救護を最優先とし速やかに初動体制をとることや関係箇所への連絡、お客様への対応方法などを具体的に定めたマニュアルの見直しを行いました。これらを体得し、検証する目的から警察、消防等の協力のもと総合復旧実設訓練を実施しております。

平成18年度は、本社直轄、釧路支社、旭川支社において実車を使用しての総合復旧実設訓練を実施しました。また、函館支社では、青函トンネル内での列車火災を想定し、竜飛海底駅でお客様の避難・誘導訓練を実施しました。



(本社直轄)



(本社直轄)



(釧路支社)



(旭川支社)



(函館支社)

カ 冬期安定輸送の確保

冬期における安全安定輸送を確保するため、分岐器不転換対策（圧縮空気式分岐器除雪装置及びスイッチアジャスター下部パネルヒーター増設等）、高性能排雪モーターカーへの更新による除雪能力の向上や車両から落下する雪によりバラストが飛散するのを防ぐため、バラスト飛散防止ネットの整備等を行っております。



(圧縮空気式分岐器除雪装置)



(スイッチアジャスター下部パネルヒーター)



(排雪モーターカーの更新)



(バラスト飛散防止対策)

- ・ ネットでバラストの飛散を防ぎます。

キ 安全研修室の設置

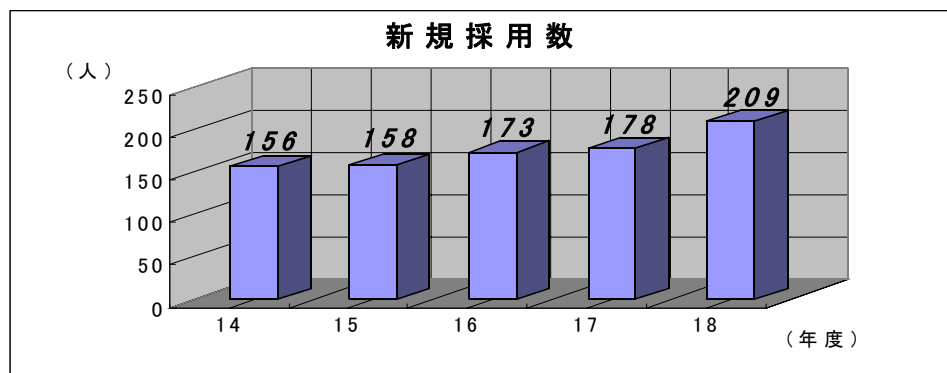
社員研修センター実習館2階に、弊社発足以来発生した14件の災害や運転事故について、概況・原因・対策を記載したパネルを展示し、事故教訓の風化防止と事故経験のない社員の教育を目的とした「安全研修室」を平成19年5月に開設しました。



(安全研修室)

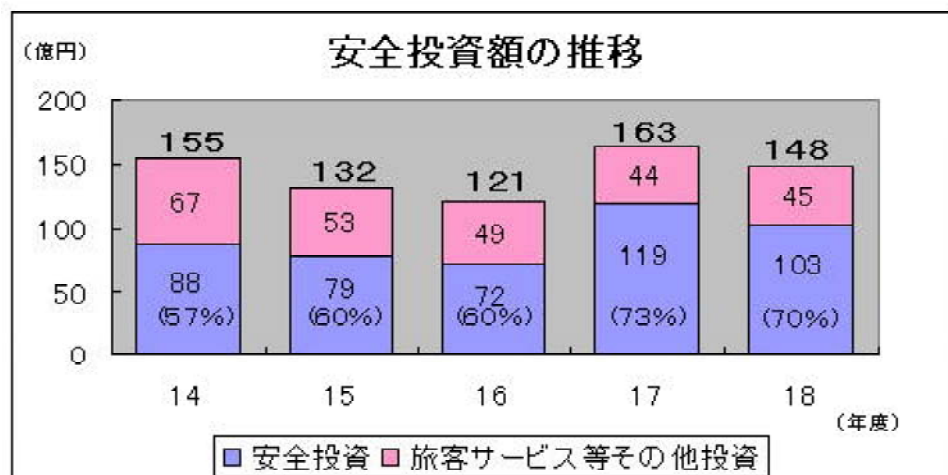
(2) 安全を支える人材の確保

安全確保のためには、鉄道固有技術の継承を図るとともに、安全・事故防止に関する教育に取り組むことが重要と考えております。このため、弊社は着実な新規採用を行っているほか高齢者等の能力活用や雇用の多様化により指導者を確保し、若手及び中堅層の育成に取り組んでおります。



(3) 安全関連設備投資

安全確保に関わる設備投資を優先的に実施しております。

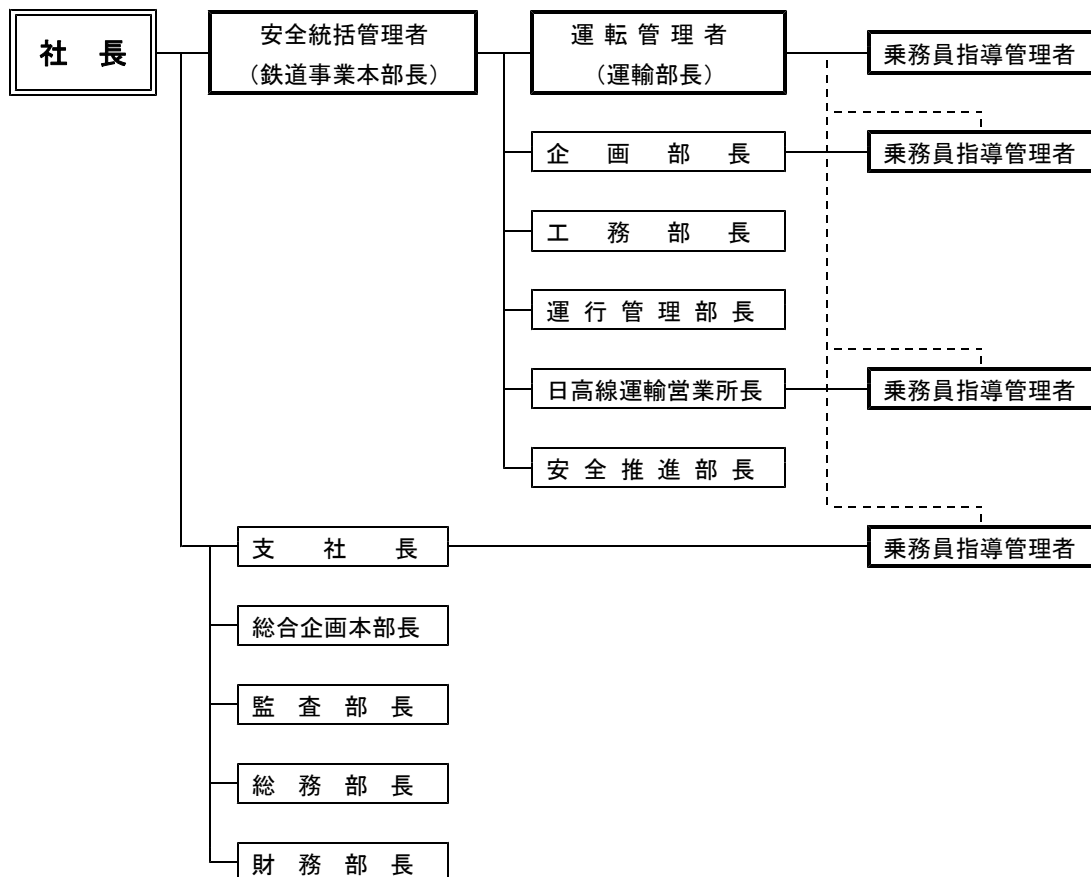


4 安全管理体制

(1) 輸送の安全を確保するための管理体制

平成18年3月の鉄道事業法改正を受け、10月に「安全管理規程」を制定しました。

この規程は、輸送の安全を確保するために遵守すべき事業の運営の方針、事業の実施及び管理体制、方法を定めることにより、安全管理体制を確立し、輸送の安全性の維持及び向上を図ることを目的としております。



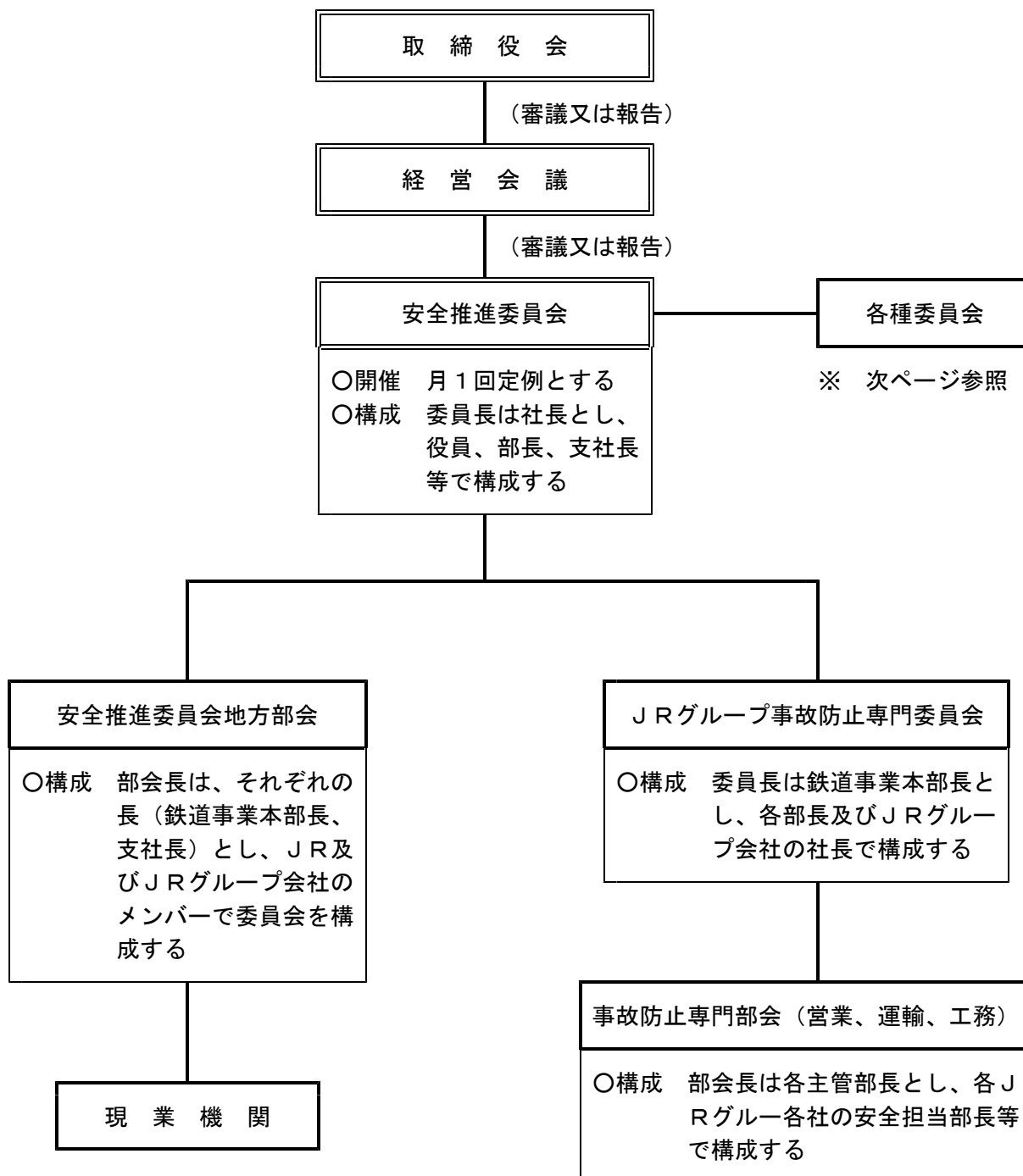
【主な管理者の役割 安全管理規程より抜粋】

役 職	役 割
社長	輸送の安全を確保するための業務全般を総理し、安全統括管理者の意見を尊重するものとする。 また、社員等に対して関係法令等の遵守と安全第一の意識を徹底させるものとする。
安全統括管理者 (鉄道事業本部長)	輸送の安全を確保するための業務について、各管理部門間を統括的に管理する。 また、輸送の安全の状況を把握し、必要により社長、運転管理者及び関係部長等に対して、輸送の安全の確保に関する意見を述べるとともに、年度毎に定め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ものとする。
運転管理者 (運輸部長)	輸送の安全を確保するための業務のうち、運行計画や乗務員の資質の維持その他運転に関する業務を総括する。 また、輸送の安全の確保に関する当該業務を掌理する関係部長等について、必要により状況を把握し、意見を述べるものとする。
乗務員指導管理者	自箇所に所属する乗務員の適性、知識、技能その他の資質の維持及び向上に関する業務を行い、資質の充足状況を定期的に確認し、必要に応じ運転管理者に報告を行う。

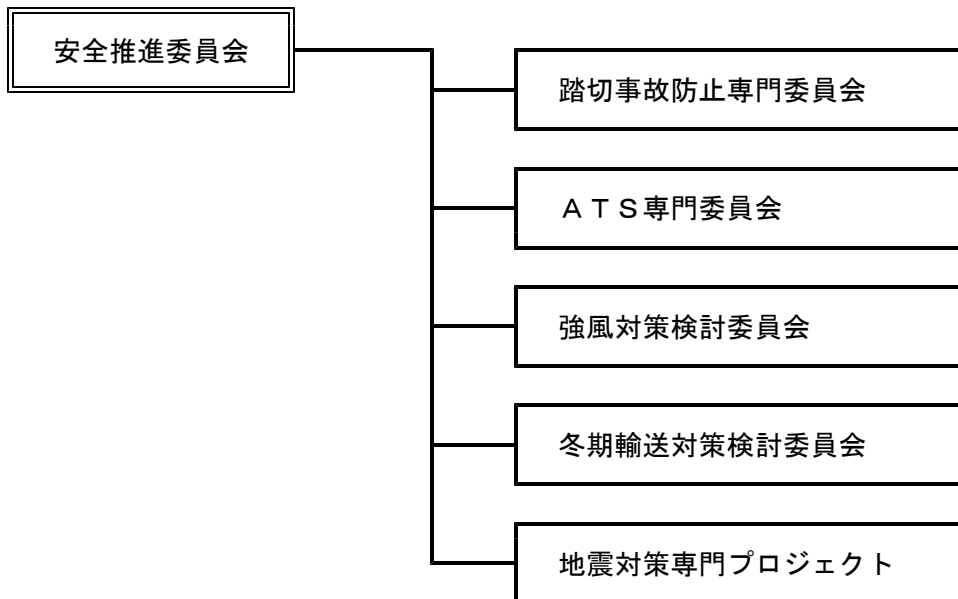
(2) 安全管理に関する会議等の構成

輸送の安全確保に係る取組みについては、安全推進委員会に諮った後、経営会議に諮り、重要な事項は取締役会に諮って決定しております。

安全推進委員会では、毎月自社で発生した事故等の発生状況ならびに原因を報告し、再発防止対策を議論し、決定することにより安全性の向上に努めております。

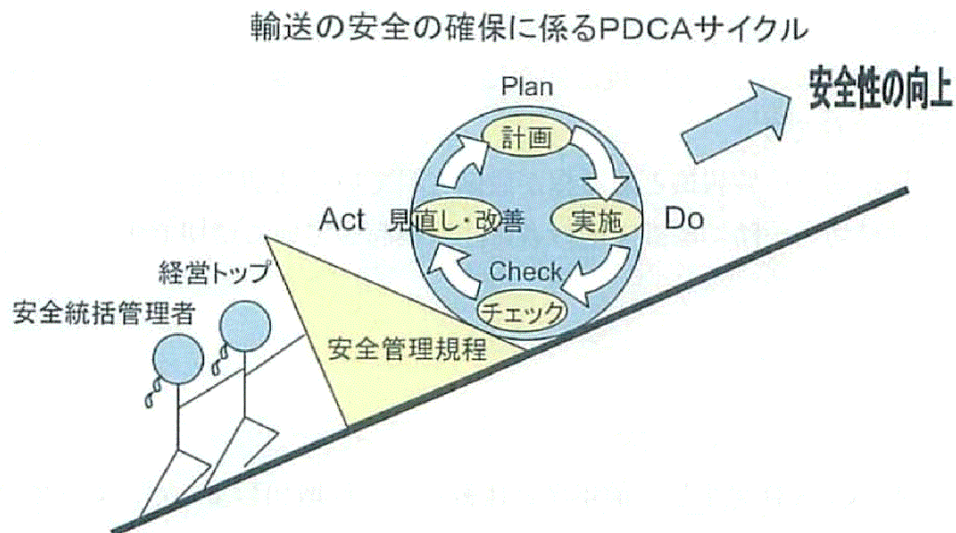


安全推進委員会に付属する各種委員会等



(3) 安全マネジメント態勢強化の取組み

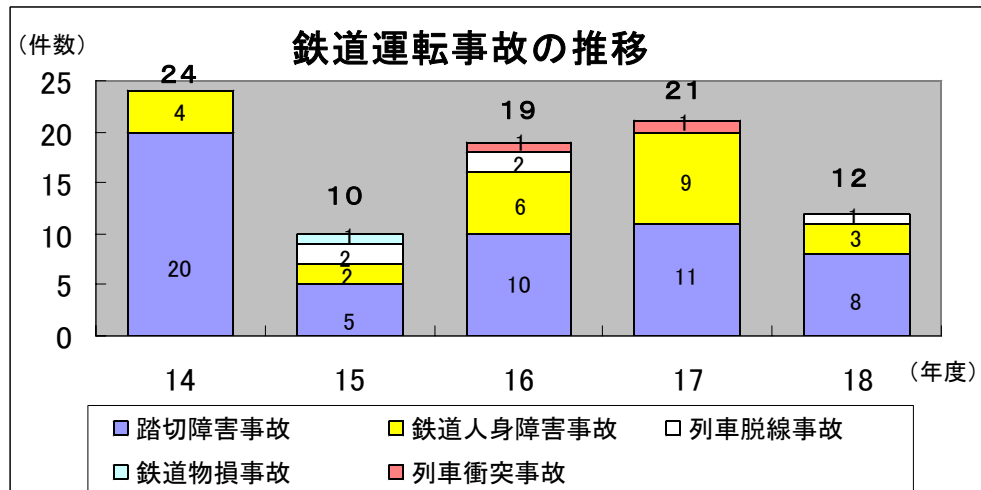
安全最優先の方針の下、経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築を図るため、PDCAサイクル（輸送の安全に関する方針等の策定、実行、チェック、改善のサイクル）を機能させ、輸送の安全のための取り組みを継続して向上させてまいります。



5 事故等の状況と再発防止処置

(1) 鉄道運転事故

平成18年度の鉄道運転事故は12件の発生で、前年度と比較し9件減少しました。



ア 列車脱線事故

列車脱線事故は1件発生しました。

- ・ 発生日時 平成19年3月1日（木） 8時18分
- ・ 発生場所 石北線 美幌～緋牛内駅間
- ・ 概況 踏切内に直前進入した大型トレーラーと衝撃し脱線した
- ・ 負傷者 乗客50名、JR運転士1名
- ・ 運転再開 平成19年3月2日 1時45分
- ・ 対策 トラック協会に対し、踏切事故防止指導を要請



イ 踏切障害事故

踏切障害事故は、平成18年10月22日千歳線島松駅構内の南21号線踏切において踏切内に停止していた乗用車と衝撃し、乗用車の運転手が死亡したものを含め、8件発生しました。

ウ 鉄道人身障害事故

鉄道人身障害事故は、平成19年1月20日石北線端野～緋牛内駅間において、線路内に立ち入った公衆と衝撃したものを含め、3件発生しました。

(2) インシデント

平成18年度は、インシデントが2件発生しました。それぞれに対して、原因を究明し対策を徹底することにより事故の再発防止に努めてまいります。

※ インシデントとは、省令に定められた鉄道運転事故が発生する恐れがあると認められる事態をいいます。

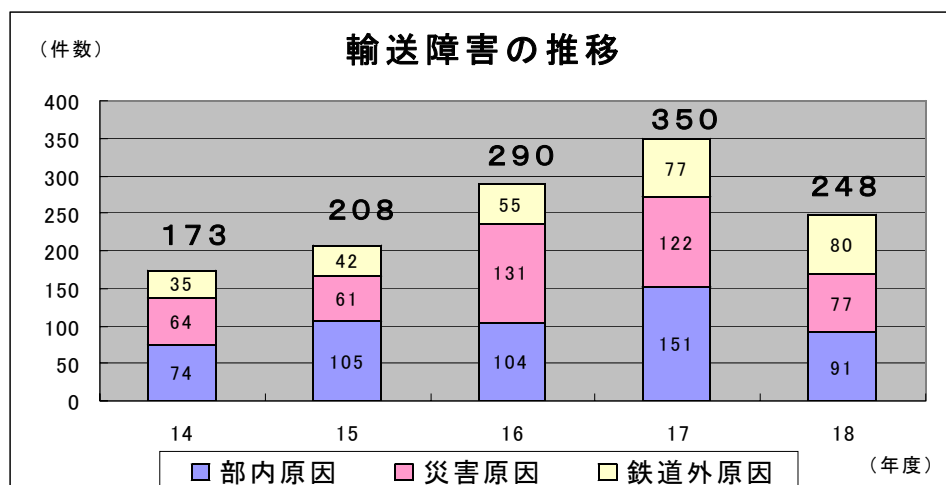
インシデント種別	インシデント内容等		
インシデント	9月28日 (11時12分)	釧網線 清里町～緑駅間	普気第3727D列車 網走駅発釧路駅行き
【概況】 駅長が運転士に対して、降雨による徐行運転の指示を失念したため、当該列車が徐行区間を所定速度で運転したものの。			
【対策】 駅長から運転士に対する指示について、駅運転取扱いマニュアル及び駅の作業要領並びに新人教育指導書に追加し、指導を徹底することとしました。			

インシデント種別	インシデント内容等		
インシデント	11月5日 (6時50分)	宗谷線 天塩中川～下中川駅間	普気第4323D列車 音威子府駅発稚内駅行き
【概況】 本列車が踏切通過時に、一度降下したしゃ断桿が上昇した状態となったもの。			
【対策】 一度降下したしゃ断桿が、列車が完全に通過するまで上昇しないようリレーの結線を変更しました。			

(3) 輸送障害

輸送障害は248件発生し、前年度と比較して102件減少しました。

※ 輸送障害とは、列車に運休又は30分以上の遅延が生じたものです。



ア 部内原因

部内原因とは、車両や設備の故障、社員の取扱い誤りなどが原因のもので91件発生しました。

イ 鉄道外原因

鉄道外原因とは、列車妨害、踏切支障（踏切上で歩行者や自動車等を発見して列車が停止したもの）、列車支障（公衆の線路内立入りなどにより列車に遅延が生じたもの）、その他（鹿等）が原因のもので77件発生し、そのうち41件が鹿によるものでした。

ウ 災害原因

災害原因とは、降雨、強風、地震などの運転中止や雪によるポイント不転換等が原因のもので80件発生しました。

(4) 行政指導とその改善措置

平成18年度は北海道運輸局から1件の警告を受けております。弊社はこの内容を真摯に受け止め、安全対策に最大限の努力を傾注してまいります。

月 日	警 告 内 容	対 応
平成18年 6月9日	<p>輸送の安全の確保について（警告） （北海道運輸局 鉄道部長から鉄道事業本部長宛） 輸送の安全の確保については、かねてから機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、去る5月30日、貴社函館線函館駅構内において、入換信号機を冒進したことによる鉄道人身障害事故が発生し、さらに6月6日には、函館線長万部駅構内において場内信号機を冒進する事象が発生した。</p> <p>列車等を運転する場合、信号を確認し、その現示する条件に従うことは運転取扱いの根本であるにもかかわらず、かかる事故等を連続して発生させたことは、誠に遺憾である。</p> <p>よって、これらの事故等についての原因（背後要因を含む）を究明した上で、函館運輸所をはじめとする関係全職場の総点検を行い、再発防止を図るよう嚴重に警告する。</p> <p>なお、講じられた措置については、速やかに報告されたい。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 入換運転時の基本作業を遵守させるため、添乗指導の強化を図ります。 2 指導訓練の充実を図ります。 3 輸送指令等は、乗務員からの異常申告があった場合又は異常状態を認めた場合は、直ちに乗務員に状況を確認するとともに、躊躇することなく列車防護手配の指示を行うよう再指導を行います。 4 函館駅における信号でこ扱いを見直しました。 5 入換信号機の視認性向上のため、入換信号機の着色（赤）化の試行を行いました。

6 お客様との連携

(1) お客様からのご意見

弊社に対するあらゆるご意見やご要望をいただくご意見箱として、各駅に「グリーンボックス」を設置しております。また、弊社のホームページにもお客様からのご意見・ご質問をいただく窓口を開設しております。

(2) 住民の皆様とともに高める安全

ア 「こども110番の駅」の取り組み

弊社の経営ビジョンに掲げている「地域社会への貢献と共生」の具体的な取り組みのひとつとして「こども110番の駅」を実施し、地域の皆様により一層安心してご利用いただける駅づくりを目指しております。

「こども110番の駅」のステッカーを見て、こどもが助けを求めてきた場合、こどもを保護し、こどもに代わって110番通報などを行います。



イ 「AED」の設置

お客様に駅を安心してご利用いただける取り組みの一環として、お客様が万が一の場合に備え、札幌駅、手稲駅、新札幌駅、桑園駅、新千歳空港駅の5駅にAED（自動体外式除細動器）を設置しております。

各駅の改札口付近に専用収納ボックスを設置するとともに、5駅の社員については、AEDの使用訓練を含む救命講習の受講を終了しております。



※ AEDとは、心臓の拍動が突然正常なリズムを失い、全身に血液を送り出せない状態に陥った時に、心臓に電気ショックを与えて正常なリズムを取り戻すための医療機器です。

7 安全報告書への意見募集

安全報告書の内容や弊社の取り組みのご意見につきましては、「JR北海道ホームページ」の画面最下段の「ご意見・ご質問」欄にお寄せ下さい。

【<https://www.jrhokkaido.co.jp/mailform/mail1-2.html>】

8 平成19年度の取組み（抜粋）

平成19年度においても、鉄道の安全の確保については、最優先すべき重点実施事項との認識の下、輸送の安全を確保するための事業運営方針、管理体制及び実施方法を定めた安全管理規程に則り、安全マネジメント態勢を確立し、安全性の向上に継続的に取り組むこととしております。

事故防止に向けては、引き続き事故防止の三本柱「基本動作・基本作業に基づいた作業の徹底を図ること」、「指示連絡に対して、それぞれの社員が役割・責任に基づいた確認を行うこと」、「感受性（状況の変化に対応した目配り・気配り）を高めた作業を行うこと」の定着を図るとともに、実施テーマを定めての会社幹部と現場社員との意見交換会を実施していくほか、これまでの事故事例やその対策を開示することにより、自箇所へ置き換えた場合のリスクを点検する取組み（情報の水平展開）や、18年度に全社的に展開した「ヒヤリ・ハット」活動を深度化し、事故を未然に防ぐための情報の共有化を図ってまいります。

さらに、「情報・連絡」の徹底を図るため、「確認会話事例集」を活用して、普段からの習慣付けにより確実な会話を身に付け事故防止に役立ててまいります。

重点実施事項	具 体 的 内 容
1 主な重点安全施策 (1) 事故防止対策の強化	<ul style="list-style-type: none"> ○ 安全管理規程に基づく安全マネジメント態勢の確立 ○ グループ会社等と一体となった事故防止「三本柱」の定着 ○ 過去を含めた事故情報の全社的な開示と事故情報の共有化 ○ 実施テーマを定めての会社幹部等と現場社員との意見交換会の実施 ○ 「ヒヤリ・ハット」活動の深度化 ○ 「確認会話事例集」を活用し、普段からの習慣付けによる事故防止 ○ グループ会社を含めた安全診断の取組み強化（現場の作業実態の把握）
(2) 技術基準改正に伴う安全性向上対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> ○ 次世代ATSの導入検討 ○ 車両への運転状況記録装置の設置 ○ 防護無線のバックアップ電源の設置
(3) 強風対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> ○ 防風柵の設置 ○ 外部機関からの気象情報の取得
(4) 地震発生時の運転保安度向上	<ul style="list-style-type: none"> ○ 建物耐震診断・改修の促進 ○ 津波警報発令時対応マニュアル（仮称）の制定
(5) 車両故障防止対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> ○ 冬期型故障防止対策（浸水、浸雪、凍結、結露、氷塊衝撃対策等）の推進
(6) 踏切事故防止対策の強化	<ul style="list-style-type: none"> ○ 踏切構造改良、視認性向上対策、列車停止手段確保対策の推進 ○ 踏切事故防止啓発活動の推進
2 異常時体制の強化	<ul style="list-style-type: none"> ○ 各種実設訓練等の充実 ○ 重大事故発生時におけるお客様の救護、救助を最優先とした訓練の実施
3 冬期安定輸送の確保	<ul style="list-style-type: none"> ○ バラスト飛散防止対策 ○ ポイント不転換防止対策 ○ 効率的な除雪体制の確立
4 JR北海道グループ会社と一体となった安全確保の取組み強化	<ul style="list-style-type: none"> ○ JRグループ事故防止専門委員会・部会を通しての事故防止体制の強化 ○ 地域別安全診断の実施による事故防止の取組みの深度化推進
5 労働災害の防止	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「基本動作・基本作業」の取組み継続 ○ 触車事故の絶滅