

安全報告書

2008



平成20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。

平成19年度は、安全マネジメント態勢の強化に向け、事故防止三本柱の定着を図るとともに、会社幹部が現場に出向き、社員との意見交換会の実施や、「ヒヤリ・ハット」活動を展開し、安全を最優先とする職場風土づくりに取り組んでまいりました。しかし、残念ながら踏切無しや断や列車防護無線機の誤作動及びレール破断等により、多くのお客様にご迷惑をおかけする輸送障害を発生させた他、「基本動作・基本作業」の欠如による社員の取り扱い誤りが発生しており、これまで以上に安全に対する取り組みが必要と認識しております。今後とも、お客様に安心してご利用いただけるよう安全対策に全力で取り組んでまいります。

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。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19年度の重点安全施策

(1) 重点実施事項

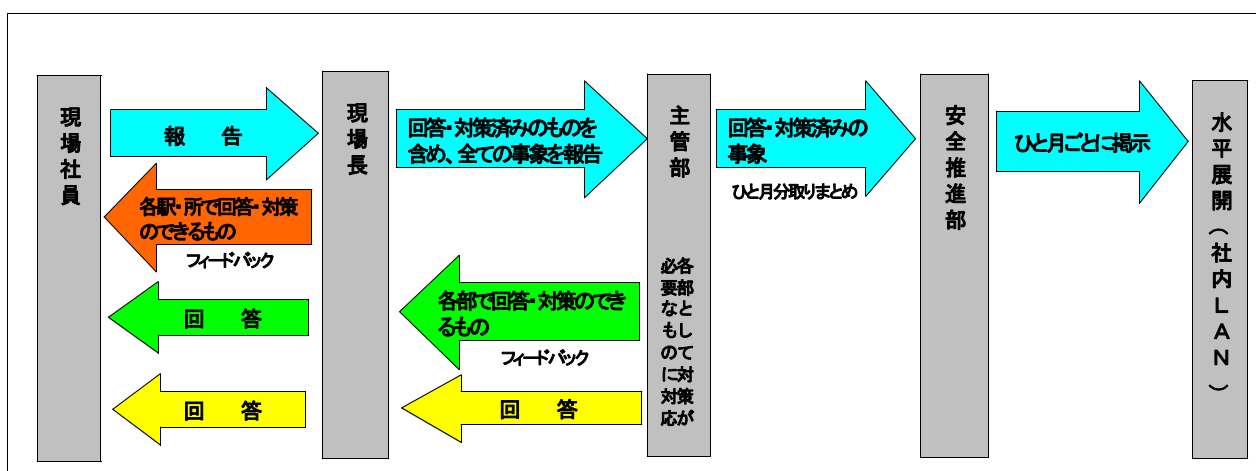
ア 事故防止対策等の強化

(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19年度の報告件数は1,232件で、運転関係が572件、労働災害関係が599件、その他が61件となっております。

【ヒヤリ・ハット活動】



(イ) 会社幹部と現場社員との意見交換会

平成17年4月から社長をはじめとする会社幹部と現場社員との意見交換会を、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、安全風土づくりに努めてまいります。



(現場社員との意見交換会)

(ウ) 安全診断の実施

グループ会社と一体となった事故防止の取り組みを強化するとともに、現場作業者の資質の向上を図るため安全診断を実施しております。基本動作・基本作業の実施状況を主眼とした作業実態の把握を行っており、平成19年度は47箇所の安全診断を実施しました。



(現地における安全診断)
・踏切の動作確認点検状況



(現地における安全診断)
・保線機械作業事前調査状況

イ 技術基準改正に伴う安全性向上対策の推進

従来のATS-SNの機能に加え、地上設備からの情報により、車上で停止信号機まで速度パターンを作成し、運転速度がパターンを超過した時には、自動的にブレーキを動作させる次世代ATS（仮称ATS-DN）の開発を進めております。

ウ 強風対策

強風による運転規制が多く発生していた石勝線ホロカ～トマム駅間に防風柵を新設し、風に対する早め規制区間を解除し、一般区間扱いとしました。

この結果、平成18年度には運転中止が16回、速度規制が226回であったものが、防風柵設置後の平成19年9月以降は、運転中止が1回のみとなりました。



(ホロカ～トマム駅間防風柵)

エ 防災対策

のり面を強化するための格子砕工や、落石、雪崩から列車を防護する落石止擁壁や雪崩止柵の設置などの防災対策を行っております。



(のり面格子砕工)



(落石止擁壁)



(雪崩止柵)



(護岸壁)

オ 踏切無しや断対策

踏切無しや断が多発したことから、踏切の総点検を行った他、緊急の対策として一度降下したしや断桿が、列車が踏切を通過し終わるまで上昇しないようリレー電圧調整や、回路変更、更に老朽化した踏切制御子（列車検知装置）の更新を実施しました。また、これまで計画的に行ってきた踏切しや断の信頼度向上対策についても計画を繰り上げて実施しております。

カ 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)



(LED式特殊信号発光機)

※ 踏切支障報知装置とは、「非常ボタン」を押すことにより、踏切内の異常を列車の運転士に知らせ列車を緊急に停止させるものです。

○ 踏切警報機（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、踏切しや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、視認性の向上により踏切の保安度を高めております。



○ オーバーハング型（門型）警報装置の整備

踏切警報機の視認性向上とともに、高さ制限をオーバーしたユニック車等が架線に接触すること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。



キ 異常時体制の強化

万が一、事故が発生した場合に備え、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定めたマニュアルを作成しております。毎年、マニュアルを体得し検証する目的で、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19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、津軽今別駅及び知内駅でお客様の避難・誘導訓練を実施しました。



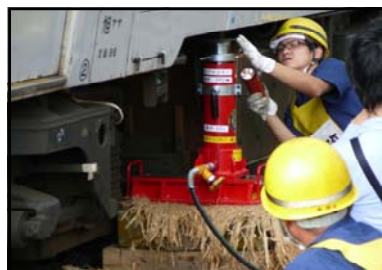
(本社直轄)



(本社直轄)



(釧路支社)



(旭川支社)



(函館支社)

ク 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、分岐器不転換防止対策として圧縮空気式分岐器除雪装置の設置及び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、線路内に吹き込む雪を防ぐ防雪柵の整備等を行っております。



(圧縮空気式分岐器除雪装置)



(排雪モーターカーの更新)

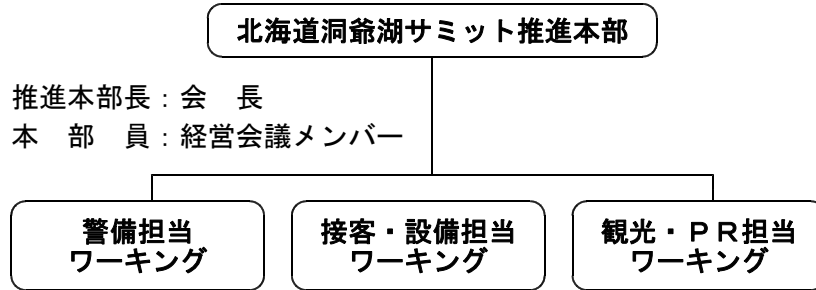


(防雪柵の設置)

ケ その他

(ア) 北海道洞爺湖サミットに向けて

平成20年7月7日～9日に開催された「北海道洞爺湖サミット」に向け、平成19年10月より準備を進め、さらに平成20年3月に「北海道洞爺湖サミット推進本部」を立ち上げ、様々な取り組みを行い対処してまいりました。



(イ) 列車防護無線機の誤作動による輸送障害対策について

平成19年12月に札幌近郊で発生した列車防護無線機誤作動による輸送障害を受け、従来のアナログ方式の列車防護無線機をデジタル方式へ変更しました（平成20年6月）。

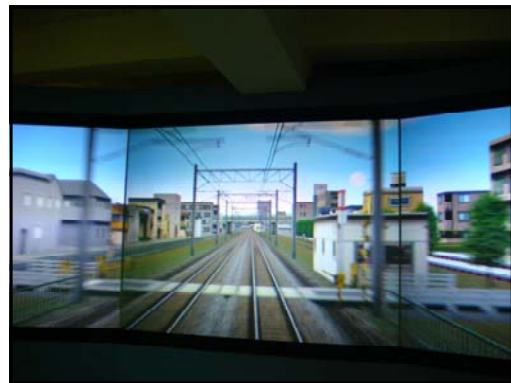
(2) 人材の育成と確保

安全の確保のためには、鉄道固有の技術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、弊社では計画的な新規採用を行っているほか高齢者（エルダースタッフ）等の能力活用により若手及び中堅層の育成に取り組んでおります。

また、社員研修センターでは、車掌・運転士の養成の他、経験年数に応じた教育を実施しております。シミュレータ訓練施設においては、コンピュータグラフィックスを使用し、踏切事故等の異常時を再現し、異常時対応能力の向上に向けて実践的な訓練を実施しております。

さらに、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て、平成19年5月、社員研修センター内に安全研修室を開設しました。災害や事故の状況を示すパネルの他、鉄道事故事例を学習することができるパソコンを使用したCAI教材を導入し、安全教育に活用しております。

※CAI (computer aided instruction) : コンピュータ支援教育



(乗務員シミュレータ訓練風景)

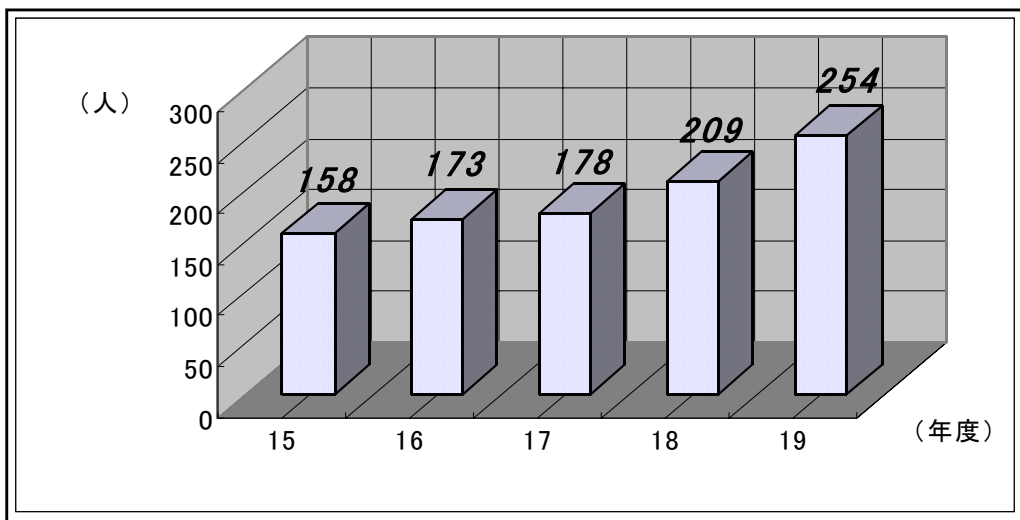


(安全研修室：全体)



(安全研修室：C A I教材)

【新規採用者数の推移】



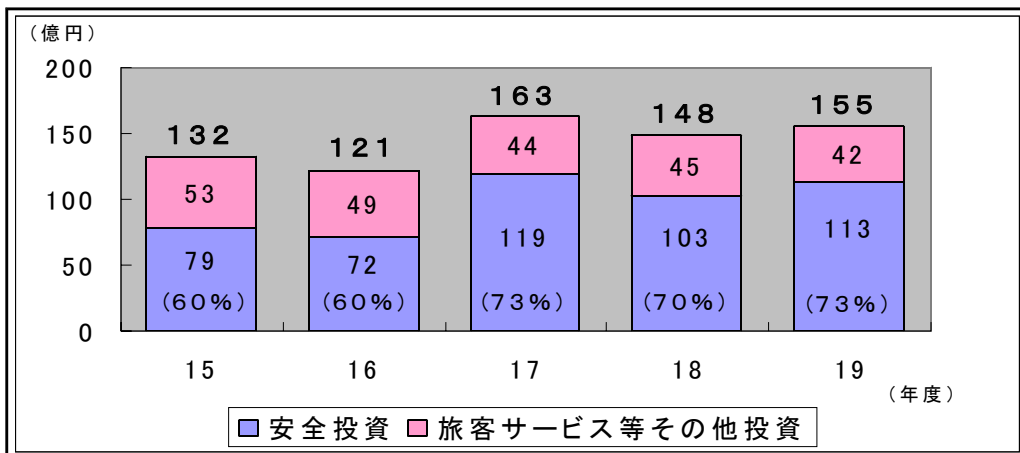
※新規採用者数：各年度の4月1日時点の採用者数

(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。

冬期対策として圧縮空気式分岐器除雪装置の設置等を実施した他、防風柵の設置や踏切無しゃ断対策及び列車防護無線機のデジタル化等の安全投資を実施しております。

【安全投資額の推移】



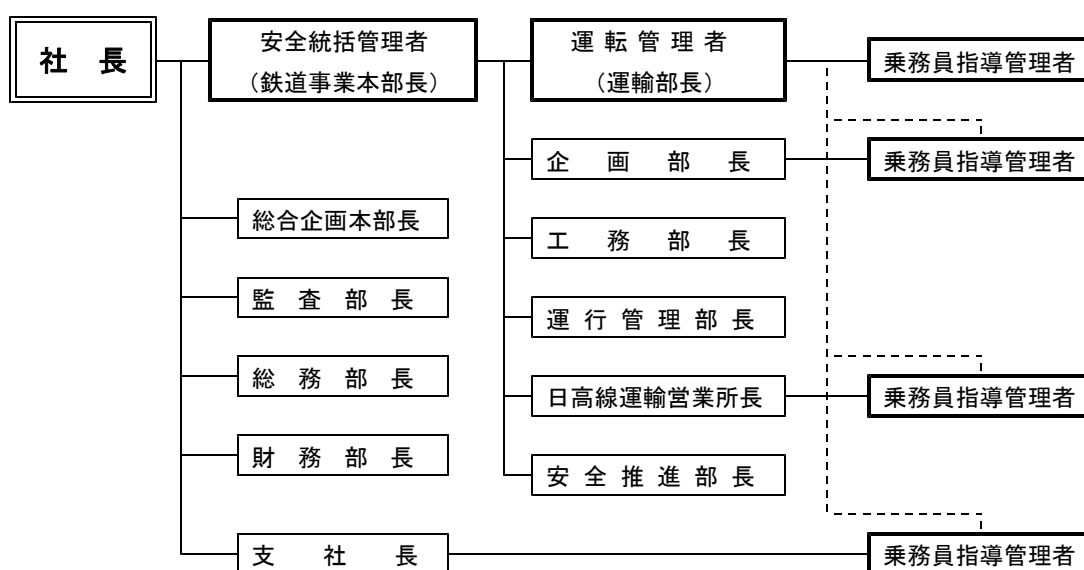
4 安全管理体制

(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、平成18年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順守すべき事業の運営方針、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。

この安全管理体制により、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り、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。



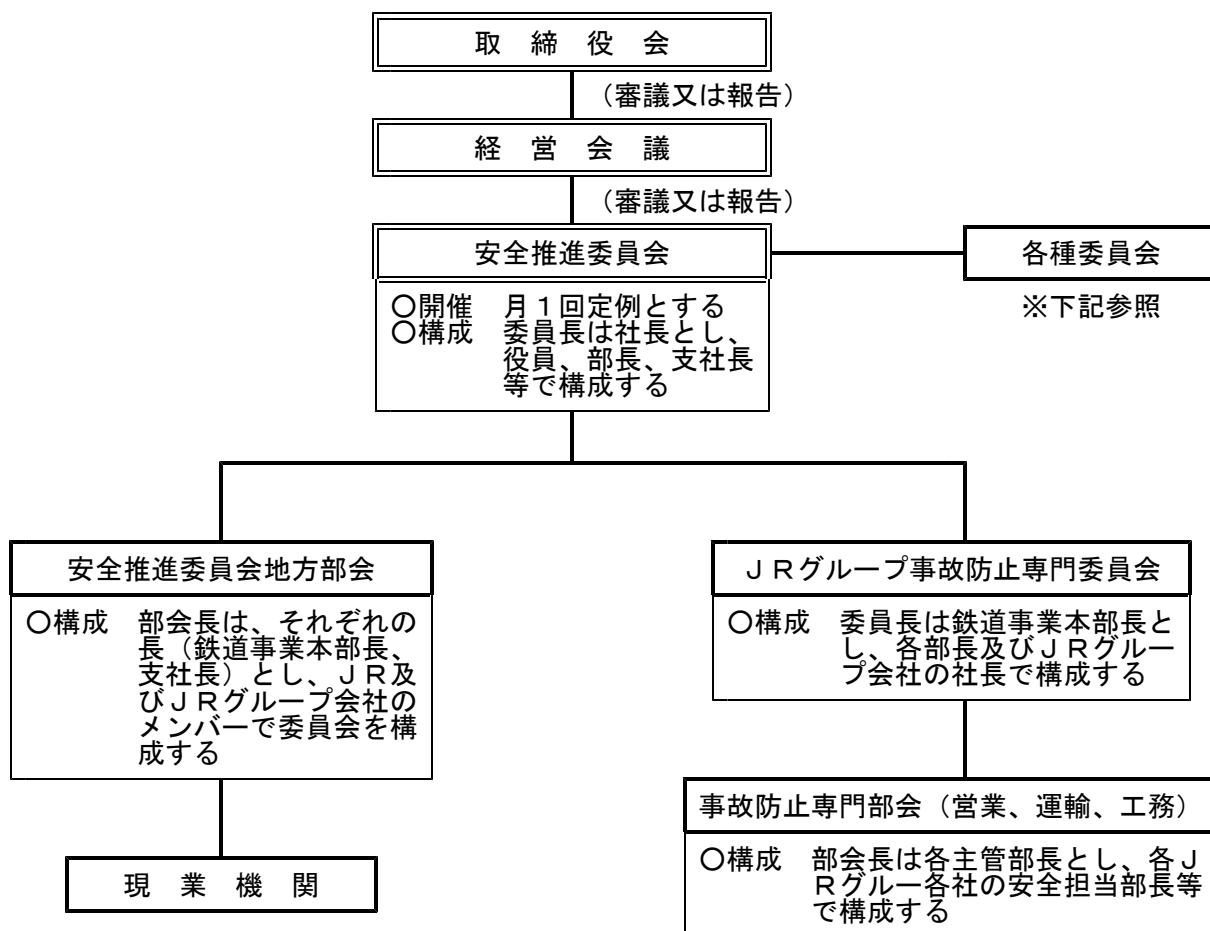
【主な管理者の役割 安全管理規程より抜粋】

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順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。

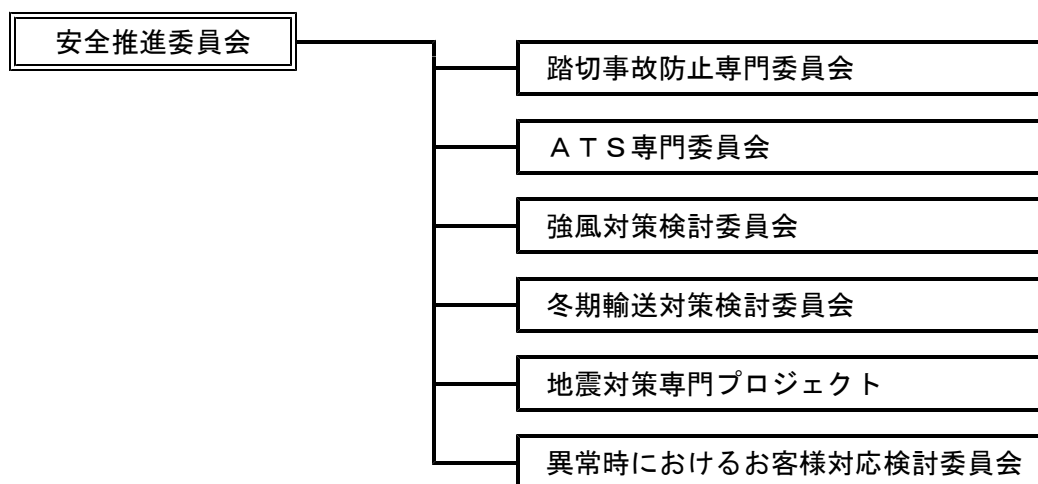
(2) 安全管理に関する会議等の構成

輸送の安全確保に係る取り組みについては、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、弊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

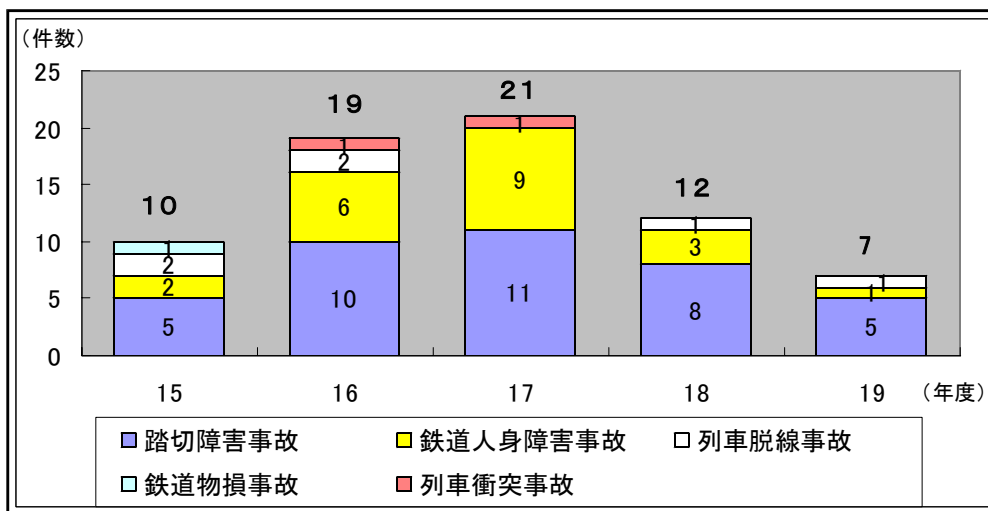


5 事故等の状況と再発防止処置

(1) 鉄道運転事故

平成19年度の鉄道運転事故は7件の発生で、前年度と比較し5件減少しました。

【鉄道運転事故の推移】



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10月21日(日) 12時19分
- ・ 発生場所 釧網線 浜小清水駅構内
- ・ 列車 普気9304D列車 (DMV-912号)
- ・ 概況 DMV (デュアル・モード・ビークル) が、道路モードから軌道モードにモードチェンジを行い移動を開始した際に脱線しました。
- ・ 負傷者 なし。
- ・ 運転再開 平成19年10月21日(日) 15時20分
- ・ 対策 「DMV停止」看板の位置が誤っていたため、正規の位置に移設し、モードチェンジ内走行路に停止位置の目印をつけるとともに、モードチェンジ後に列車運転士が目視により前後鉄車輪の踏面が確実にレール上に乗っていることを確認することとしました。



イ 踏切障害事故

踏切障害事故は、平成20年3月25日留萌線瀬越～礼受駅間の長谷川踏切において踏切手前で一旦停止せず進入した軽トラックと列車が衝撃し、軽トラックの運転手が死亡したものの他、4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5月21日函館線江部乙駅構内において、線路内に立ち入った公衆と列車が衝撃したものが1件発生しました。

(2) インシデント

平成19年度は、インシデントが10件発生しました。この内9件が踏切無しや断であり、前述のとおり、踏切の総点検を行うとともに、緊急に踏切無しや断対策を実施しました。

※ 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。

事故種別	インシデント内容等		
インシデント	4月16日 (6時20分)	室蘭線 苫小牧駅構内	入換(回電第4454M 列車となる車両)
【概況】 苫小牧駅7番線へ入線予定で、電留線から北1番線へ移動を開始、速度約23km/hで惰行運転中、軌間が拡大したため進行右側に脱線したものの。			
【対策】 側線における軌道狂いの緊急点検を実施するとともに、点検結果に基づき軌道整備を実施しました。また、側線における整備基準値と整備期限を定め、検査及び補修を行うこととしました。			

事故種別	インシデント内容等		
インシデント	5月25日 (6時50分)	宗谷線 日進～北星駅間	普気第4325D列車 名寄駅発音威子府駅行き
【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。			

事故種別	インシデント内容等		
インシデント	7月26日 (6時47分)	富良野線 上富良野～西中駅間	普気第721D列車 旭川駅発富良野駅行き
【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。			

事故種別	インシデント内容等		
インシデント	7月29日 (9時13分)	室蘭線 東室蘭～本輪西駅間	特急気第5004D列車 札幌駅発函館駅行き
【概況】 出発代用手信号による列車扱い時に、踏切代用てこを扱わなかったため、列車が踏切を無しや断で通過したものの。			
【対策】 「出発信号機故障時取扱手順書」に踏切代用てこの取り扱いを明記するとともに、指令室においてもチェックリストを作成し、踏切代用てこの取り扱いをチェックすることとしました。			

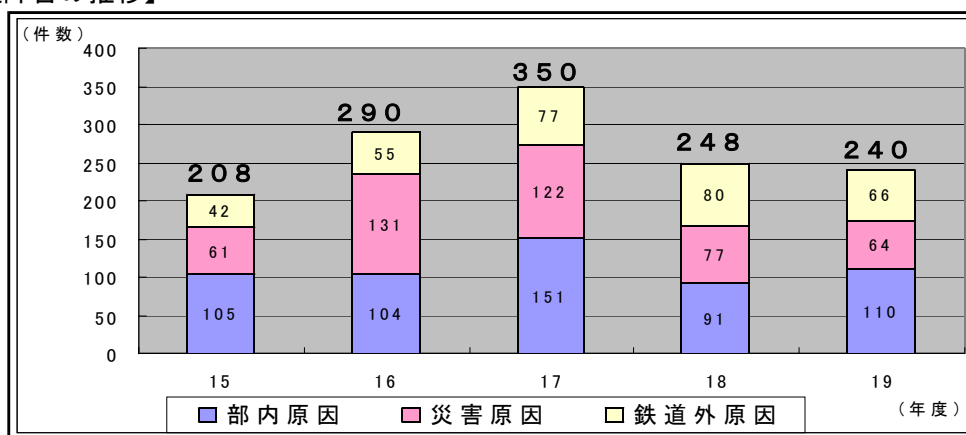
事故種別	インシデント内容等		
インシデント	8月3日 (13時42分)	函館線 苗穂駅構内	入換
【概況】 入換作業の際、駅社員が踏切鳴動押しボタンを扱わなかったため、入換車両が踏切を無しゃ断で通過したもの。			
【対策】 入換作業の進路構成と連動して、踏切がしゃ断となるよう設備を改良しました。			
事故種別	インシデント内容等		
インシデント	8月25日 (3時44分)	函館線 苗穂駅構内	入換(回気第9251D 列車となる車両)
【概況】 運転士が、入換信号機を冒進したため入換車両が踏切を無しゃ断で通過したもの。			
【対策】 入換信号機の視認性向上のため、入換信号機の赤色化を実施しました。			
事故種別	インシデント内容等		
インシデント	9月9日 (6時05分)	釧網線 美留和～川湯温泉駅間	回気第4750D列車 摩周駅発川湯温泉駅行き
【概況】 本列車が踏切通過時に、一度降下したしゃ断桿が一時的不短絡により、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。			
事故種別	インシデント内容等		
インシデント	10月11日 (14時34分)	宗谷線 天塩中川～歌内駅間	普気第4329D列車 名寄駅発幌延駅行き
【概況】 本列車が踏切通過時に、一度降下したしゃ断桿が一時的不短絡により、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。			
事故種別	インシデント内容等		
インシデント	10月23日 (5時52分)	釧網線 摩周～南弟子屈駅間	普気第4721D列車 摩周駅発釧路駅行き
【概況】 一時的に不短絡が発生したため列車が踏切を無しゃ断で通過したもの。			
【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。			
事故種別	インシデント内容等		
インシデント	12月21日 (22時57分)	札沼線 石狩当別駅構内	入換
【概況】 車掌が駅担当者の進路構成完了前に入換を開始したため、入換車両が踏切を無しゃ断で通過したもの。			
【対策】 入換合図を行う前に駅担当者と車掌による打合せを対面で行うよう、駅担当者及び車掌の作業手順を変更しました。			

(3) 輸送障害

輸送障害は240件発生し、前年度と比較し8件減少しました。

※ 輸送障害とは、列車に運休又は30分以上の遅延を生じたものをいいます。

【輸送障害の推移】



ア 部内原因

部内原因とは、設備の故障や社員の取扱い誤りが原因のもので110件発生しました。車両設備によるものが69件、地上設備によるもので36件発生し、社員の取扱い誤りによるものは5件の発生でした。

イ 鉄道外原因

鉄道外原因とは、公衆の線路内立ち入りや自殺などによるもので66件発生しました。この中には、鹿や熊等の動物によるものが27件含まれています。

ウ 災害原因

災害原因とは、降雨、強風、地震、雪などの影響により、運転中止や列車の遅延が生じたもので64件発生しました。

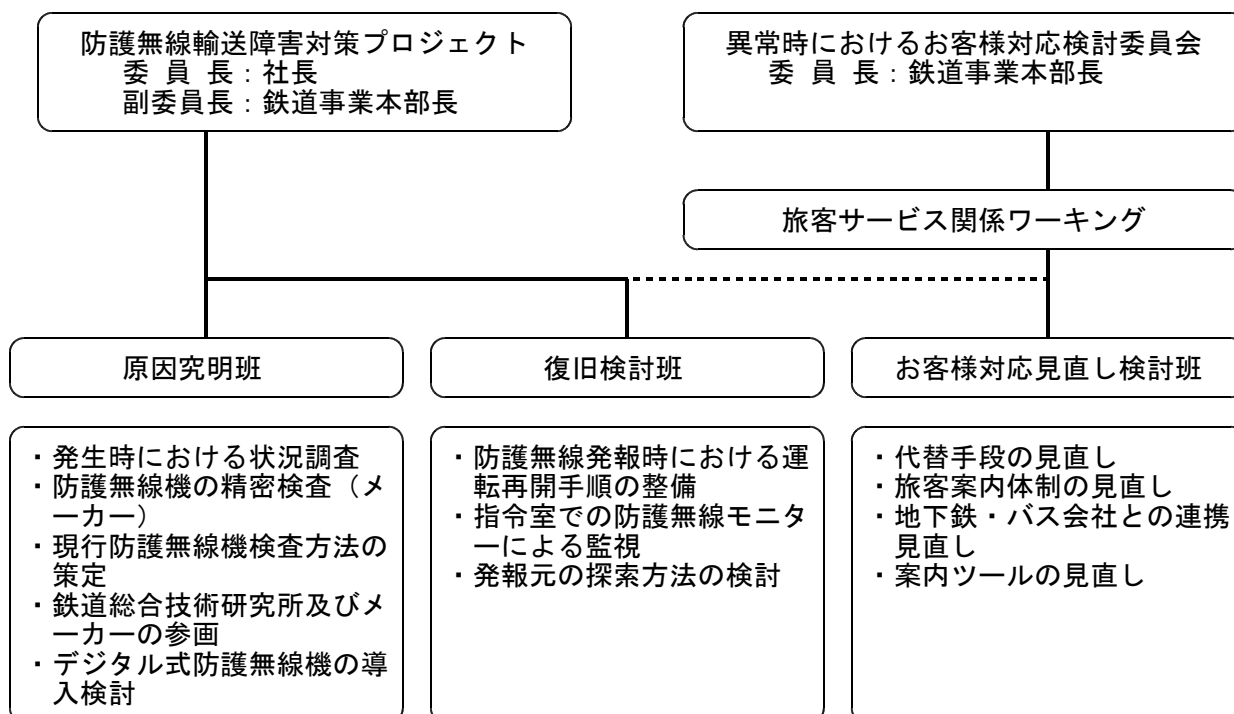
(4) 行政指導とその改善措置

平成19年度は北海道運輸局から2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行ってまいります。

受領月日	警 告	対 応
平成19年 10月22日	<p>輸送の安全確保について（警告） （北海道運輸局 鉄道部長から鉄道事業本部長宛） 鉄道輸送の安全の確保については、機会ある毎に注意を喚起してきたところであるが、平成19年10月21日12時20分頃、貴社釧網線浜小清水駅構内において、列車脱線事故が発生した。幸いにも乗客等に死傷者を生じなかったものの、試験的営業運行中のDMVが脱線したことは、社会的信頼を著しく失墜させるものであり、誠に遺憾である。</p> <p>本件事故については、現在、航空・鉄道事故調査委員会において調査中であるが、原因究明について、関係機関に対し全面的に協力するとともに、自らも速やかに調査を行い、必要な措置を講じるよう警告する。</p> <p>なお、講じた措置等については、速やかに報告されたい。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 「DMV停止」看板を現在の位置より3m手前に移設しました。 モードインターチェンジ内にも停止位置がわかる見やすい黄色と黒色のラインを目印として設置しました。 モードチェンジ後、列車運転士が目視により、前後鉄車輪の踏面が確実にレール上に乗っていることを確認することとしました。

受領月日	警 告	対 応
平成19年 12月17日	<p>長時間にわたる輸送障害について（警告） （北海道運輸局 鉄道部長から鉄道事業本部長宛） 鉄道輸送の安定・安全確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、12月14日、貴社札幌駅近郊において列車防護無線が作動しその復旧に長時間を要し、利用者に多大な影響を与えるなど公共輸送機関としての社会的信頼を失墜させたことは誠に遺憾である。</p> <p>よって、事の重大性を十分認識し、原因を究明し再発防止策を講じるとともに、運転再開に向けた早期復旧体制の確立及び旅客等に対する適切な対応策を講じるよう警告する。</p> <p>なお、実施する具体的措置については、速やかに報告されたい。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 「防護無線輸送障害対策プロジェクト」（下記参照）を立ち上げ、原因究明・復旧手順や代替輸送手段及び旅客案内体制の見直しの検討を行いました。 2 札幌近郊について、防護無線の監視システムを導入し、発報エリアの特定体制を強化しました。 3 輸送障害時のお客様へのご案内について、復旧に長時間を要する場合には、本社からの支援を強化し、お客様へきめ細かなご案内をする体制を整えました。 4 防護無線機をアナログ方式からデジタル方式へ変更しました。

【防護無線輸送障害対策プロジェクト】



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では、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 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・幼稚園を対象に、人身事故を防ぐため「線路で遊ばないこと」の指導と、踏切を指定通学路としている小学校の児童に対する踏切の安全通行に関する啓発活動の実施。
- ・ 踏切を通行するドライバーに対し「踏切手前での一旦停止と安全確認」を呼びかける啓発活動の実施。
- ・ テレビ・ラジオ・ポスターを通じた「踏切事故防止活動のPR（踏切事故防止キャンペーン期間中）」を実施。
- ・ トラック協会等に対して「電車線切断や感電事故防止」を図るため、車両高や積荷高さ制限順守の呼びかけを実施。
- ・ 自動車運転免許証更新者に対して「踏切事故防止リーフレット」の配布。



(踏切事故防止リーフレット)



(踏切事故防止キャンペーン)

イ 鉄道テロ対策の実施

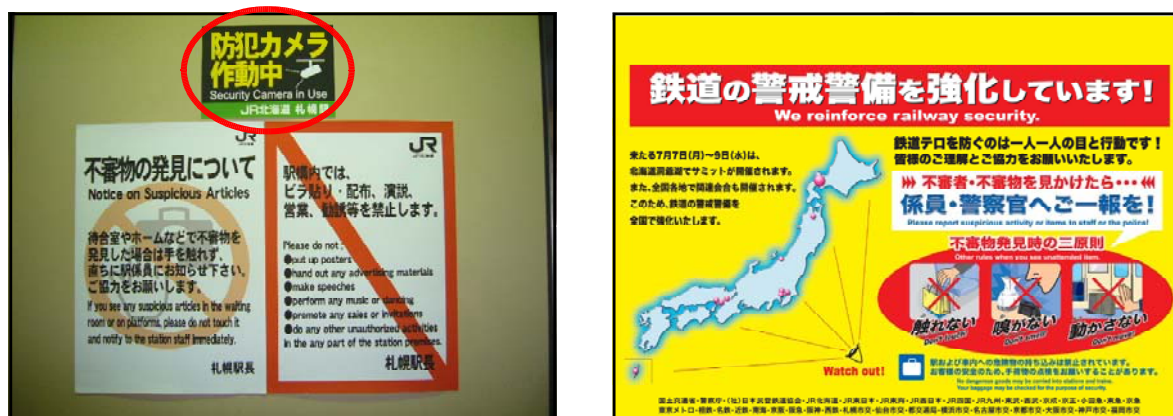
鉄道テロ対策については、国土交通省の指導に基づき様々な取り組みを実施しております。関係社員等による巡回警備の強化や、監視カメラ等設備の増強を行うとともに、駅や列車内において、お客様に対して不審物発見時の通報の協力依頼を行うなど、テロの警戒にあたっております。

【主な実施内容】

- ・ 関係社員等の巡回警備の実施
- ・ 監視カメラの設置
- ・ 駅や列車内において、お客様への不審物発見時の協力放送の実施
- ・ テロ警戒中のお知らせの実施



（「不審物の発見について」のポスター）



（監視カメラ警戒強化表示）

（警戒強化のポスター）

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に対する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20年度の取り組み（抜粋）

平成20年度においても、安全の確保が事業運営の根幹であるとの認識の下、安全管理規程に則り、安全マネジメント態勢を強化し、安全性の向上に継続的に取り組むこととします。

事故防止に向けては、引き続きグループ会社等と一体となって「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」を三本柱とした事故防止対策に取り組むこととします。具体的には会社幹部と現場社員との意見交換会の実施や「ヒヤリ・ハット」情報の水平展開、「確認会話事例集」の活用やグループ会社と一体となった安全診断の実施等の取り組みにより事故防止を図ることとします。また、列車防護無線機のデジタル化や平成19年度に発生したATS機器等の車両故障防止対策、踏切無しや断及びレール破断等の地上設備故障防止対策を早期に実施するとともに、冬期安定輸送に向け、設備や除雪体制の見直しを進めることとします。

重点実施事項	具 体 的 内 容
1 安全マネジメント態勢の強化	<ul style="list-style-type: none"> ○ 安全診断時、安全管理規程の周知・徹底 ○ 事故、災害等における反省、対策を安全推進委員会に報告 等 (P→D→C→Aサイクルの実践)
2 事故防止「三本柱」の定着	<ul style="list-style-type: none"> ○ 各職場での具体的な行動目標の設定と実施状況の点検 ○ 会社幹部と現場社員との意見交換会の実施 ○ 「ヒヤリ・ハット」情報の水平展開による事故防止 ○ 「確認会話事例集」を活用し確認の習慣付けを図る ○ 安全診断時の現場作業実態調査による基本動作・基本作業の順守状況確認 等
3 各種事故防止対策	
(1) 社員の取り扱い誤り事故防止対策	<ul style="list-style-type: none"> ○ 信号機のLED化（入換信号機の赤色化を含む）による視認性向上を図り、信号冒進対策を推進する ○ 運転士見習い教育の充実検討（現車を使った機器扱い訓練等） 等
(2) 車両搭載装置の更新	<ul style="list-style-type: none"> ○ デジタル式列車防護無線機への更新 等
(3) 車両故障防止対策	<ul style="list-style-type: none"> ○ ATS装置部品取り替えの推進 ○ 冬期型故障防止対策（浸水、凍結、結露、氷塊衝撃対策等）の推進 等
(4) 地上設備故障防止対策	<ul style="list-style-type: none"> ○ レール破断対策の推進 ○ 踏切無しや断対策の推進 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り組み	<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 ○ 安全診断の実施による事故防止の取り組みの深度化推進 等
5 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の推進 ○ ポイント不転換対策の推進 等
6 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の開発 等
7 防災対策	<ul style="list-style-type: none"> ○ 津波警報発令時対応マニュアル（仮称）の制定 ○ 建物耐震診断・改修の促進 等
8 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、踏切敷板等の交換等の推進 ○ 関係機関と協力しての踏切事故防止啓発活動の推進 等
9 労働災害の防止	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「整理・整頓・清掃」及び「基本動作・基本作業」の取り組みの継続 等
10 異常時対応の強化	<ul style="list-style-type: none"> ○ お客様の救護を最優先とした総合復旧実設訓練の実施 等
11 テロ対策	<ul style="list-style-type: none"> ○ 北海道洞爺湖サミットへ向けた取り組み ○ 鉄道テロに対する対応ガイドラインに基づくマニュアル等の周知 ○ 不審者・不審物発見時の迅速な連絡通報の徹底 等