

# 安全報告書

2009



平成21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、安全の確保が事業運営の根幹であり、何よりも優先すべきとの認識の下、安全対策に取り組んでまいりました。

しかしながら、平成20年度には、1閉そく区間に2個列車を進入させるという重大インシデント（信号違反）を発生させた他、設備故障や冬期間の吹き溜まりによる踏切での列車脱線事故等により列車の運休や遅れを発生させ、多くのお客様にご迷惑をおかけしました。また、「基本動作・基本作業」の欠如による社員の取り扱い誤りも発生しており、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、お客さま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、常にお客様第一を実践し、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 安全性向上への取り組み

## 1. 重点安全対策

### (1) 安全マネジメント態勢の強化

グループ会社を含めた各現場の管理者を対象として、「安全管理規程」及び「安全マネジメント態勢構築に係わるガイドライン」について教育を実施することにより、安全マネジメント態勢の強化を図っております。

平成20年度は、岩見沢・帯広・函館の3地区27箇所の現場管理者とグループ会社9社、22事業所の管理者を対象として実施しております。



(安全診断時における「安全管理規程」等の教育の状況)

### (2) 事故防止「三本柱」の定着

#### ア 会社幹部と現場社員との意見交換会の実施

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、テーマを定めて年2回実施しております。意見交換の場に出された意見や問題点について、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、本社安全推進委員会の場において、その概要を報告しております。

今後も継続して意見交換会を実施し、現場社員とのコミュニケーションを図り、安全最優先の風土づくりに努めてまいります。



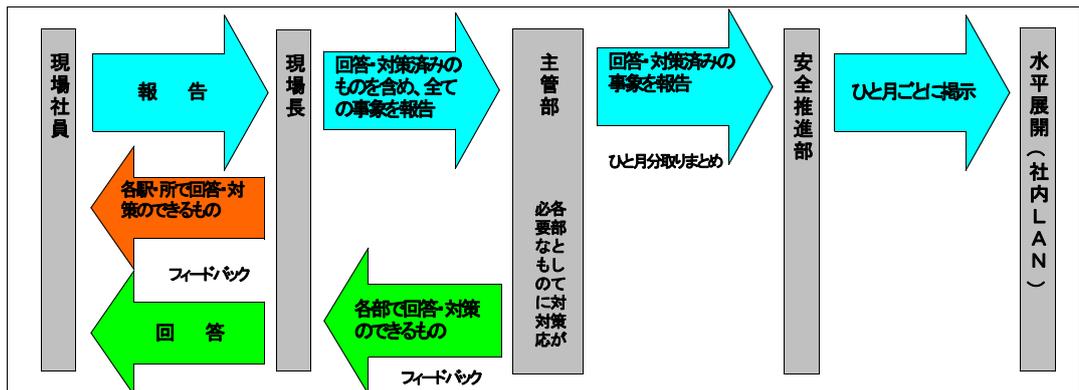
(会社幹部と現場社員との意見交換会の様子)

## イ 「ヒヤリ・ハット」情報の水平展開による事故防止

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20年度に寄せられた「ヒヤリ・ハット」報告件数は総件数で956件となりました。内訳は、運転事故関係が511件、労働災害関係が417件、その他が28件となっております。

### 【「ヒヤリ・ハット」活動フロー図】



また、設備の改善、ルール・仕組みの見直し及び作業環境の整備等が行われた改善成果事例を紹介することにより、更なる活性化に取り組んでおります。

### 【ヒヤリ・ハット改善成果の一例】

- ・列車停止位置目標の移設

札幌駅4番線ホームの停止位置目標「8・10」は中継信号機の陰となっているため見えづらいという社員からの「ヒヤリ・ハット」報告を受け、停止位置目標を下げ、見やすくしました。



(移設前)



(移設後)

### (3) 社員の取り扱い誤り防止対策

#### ア 信号機のLED化

信号機のLED化により視認性を向上させ、信号冒進事故の防止に努めております。また、入換信号機の白色灯を赤色灯に取替え、入換の際の信号冒進対策も併せて実施しております。



(実施前：白色灯の表示灯)



(実施後：赤色化の表示灯)

#### イ ワンマンドア扱い不良対策

ホームと反対側のドアを誤って開ける取り扱い誤り事故を防止するため、運転席の計器盤の中央に接近して設置されていたドアスイッチを左右に分離いたしました。

(134両対策完了)



#### ウ 運転士見習い教育の充実（現車を使用した機器扱い訓練等）

運転士見習いの機器取り扱い誤りを防止するため、各運転所等において、現車を使用した訓練を実施しております。訓練においては、ドアスイッチ等の機器扱いや車両連結時等の基本動作・基本作業について指導教育を行っております。



## (6) グループ会社と一体となった安全確保の取り組み

グループ会社と一体となって安全を確保するため、年度初にJRグループ事故防止専門委員会を開催し、各社の事故防止の取り組み等について意見交換を実施しております。

また、現場実態の把握と現場作業者の資質の向上を目的として安全診断を実施しております。平成20年度は、岩見沢、帯広、函館の3地区49箇所の現場の基本動作・基本作業の実施状況を点検し、指導を行っております。



(JRグループ事故防止専門委員会)



(車両併結作業の診断)



(マクラギ交換作業の診断)

## (7) 冬期安全・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、除雪能力を向上させた高性能排雪モーターカーへの更新や、車両からの落氷雪によりバラストが飛散するのを防ぐバラストネットの設置及び線路への吹き溜まりを防ぐための防雪柵の設置等の対策を実施しております。



(高性能排雪モーターカー)



(防雪柵)

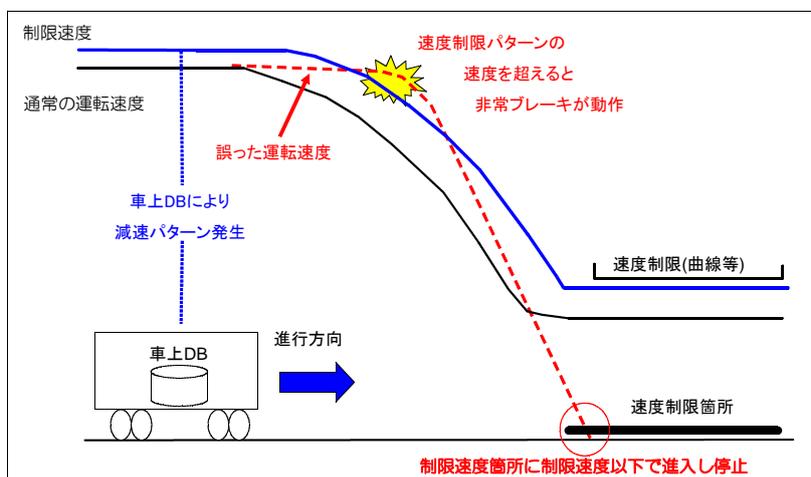


(バラストネット)

## (8) 技術基準改正に伴う安全性向上対策の推進

従来のATSの機能に加え、線路の条件（曲線区間、分岐器区間、速度を制限している構造物区間、線路終端部、下り勾配区間）に応じた速度制限パターンに基づき、許容速度を越えた場合には非常ブレーキを動作させ、列車を止めるATS-DNの開発に取り組んでまいりました。

平成20年度に函館線江別～岩見沢駅間において現車試験を行い、全ての機能について良好な結果を得ることができましたので、平成21年度から車両改造等の工事に着手しております。



(ATS-DNの動作パターン)

## (9) 防災対策

のり面崩壊を防ぐための「格子枠工」や、波による路盤の浸食を防ぐための護岸工事の他、落石防止対策として落石危険箇所の除去等を実施しております。



(のり面格子枠)



(護岸壁)



(落石危険箇所の除去前)



(落石危険箇所の除去後)

## (10) 踏切事故防止対策

踏切の保安度の向上に向け、関係自治体との協力のもと、立体交差化を進める他、踏切設備整備を計画的に実施しております。また、踏切構造改良時には、踏切の安全対策として踏切警報灯の両面化やオーバーハング型警報装置の整備等を併せて実施しております。

### 【踏切数の推移】

踏切箇所数	1種踏切	3種踏切	4種踏切	合計
平成19年度初	1,568	84	157	1,809
平成20年度初	1,569	79	156	1,804
平成21年度初	1,564	79	155	1,798

※踏切数の減少は、立体交差化等により踏切を廃止したためです。

### 【踏切警報機（警報灯）の両面化】

踏切の視認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。見通しの悪い箇所、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の両面化を行い、踏切の保安度を高めております。



(両面化の踏切警報機〔警報灯〕)

### 【オーバーハング型（門型）警報装置】

電化区間において高さ制限をオーバーしたユニック車等が送電線を切断する事故を防止するとともに、踏切警報機の視認性を向上するためオーバーハング型（門型）警報装置を整備しております。



## (11) 労働災害の防止

労働災害防止プロジェクトメンバーにより42箇所の職場巡回を行い、触車事故防止を中心とした労働災害防止の指導を行いました。

また、平成20年度は、4現場8名の社員が全国産業安全衛生大会の場において、自箇所の労働災害防止についての取り組みや研究成果を発表しました。



(全国産業安全衛生大会での発表の様子)

## (12) 異常時対応力の強化

万一事故が発生した場合に備え、毎年、負傷者及びお客様の救護を最優先に、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20年度は、実車を使用し、本社、釧路支社、旭川支社において、踏切で列車と乗用車等が衝突したことによる列車脱線事故を想定した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、吉岡海底駅においてお客様の避難・誘導訓練を実施しました。



(本社：307名参加)



(釧路支社：105名参加)



(旭川支社：190名参加)



(函館支社：175名参加)

### (13) テロ対策

鉄道テロ等の対処方法のマニュアルを作成し社員に周知を図りました。また、「北海道洞爺湖サミット」に向け、関係機関と合同のテロ対処訓練等を実施した他、社長を本部長とした「北海道洞爺湖サミット警備対策本部」を立ち上げ、警備体制の強化を図りました。

【化学剤テロ対処訓練（新千歳空港駅〔地下駅〕）】 【不審物を想定したテロ対処訓練（札幌駅）】



(負傷されたお客様の救護の様子)

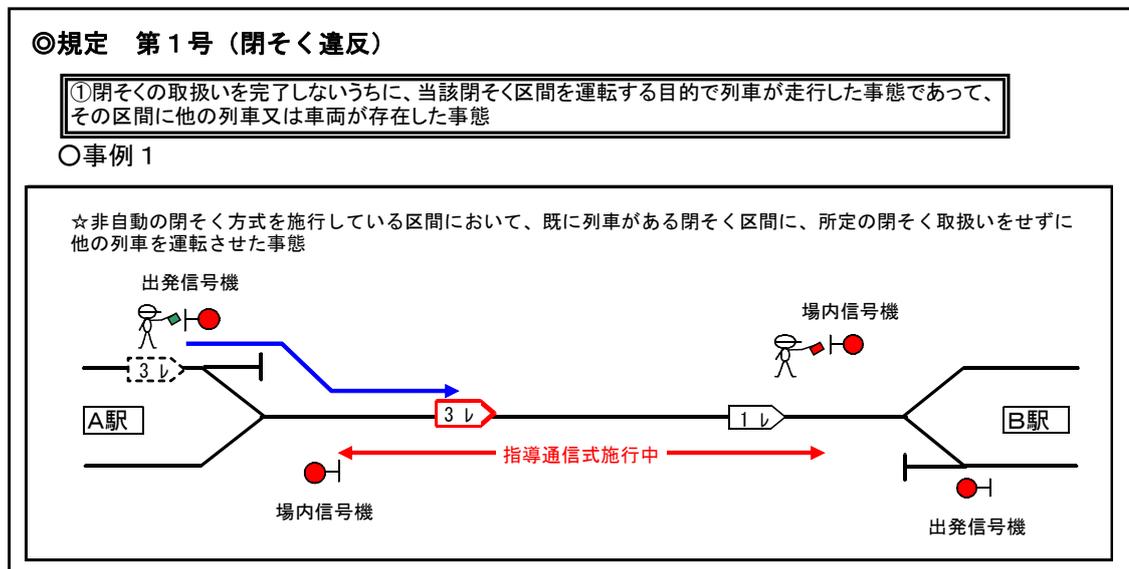


(不審物搜索の様子)

### (14) 平成20年度に発生した事故の対策

#### ア 重大インシデント発生後の取り組み

平成21年1月15日函館線江部乙～滝川駅間における重大インシデント（信号違反）の発生を受け、本社・各支社管内において緊急現場点検を実施するとともに、緊急現場長会議を開催し、問題点、緊急対策の周知を行いました。また、「インシデントに関する解釈運用及び事例集」を基に図解事例集を作成し、インシデント事例の教育やインシデント発生時における迅速かつ的確な対応や取り扱いについても教育を実施しております。



(インシデントの図解事例集)

#### イ 踏切における列車脱線事故発生後の取り組み

平成21年2月14日釧網線南斜里～中斜里駅間の踏切における列車脱線事故の発生を受け、当面の対策として、列車頻度が少ない線区で大型自動車の通行が多くフランジウェイ部が圧雪となるおそれのある踏切において、初列車前における踏切除雪及び踏切端部の吹き溜まり除去を実施するとともに、列車間隔が長い時間帯における巡回の実施により吹き溜まり発生の再確認及びフランジウェイ部の監視を強化しております。

## 2. 人材の育成と確保

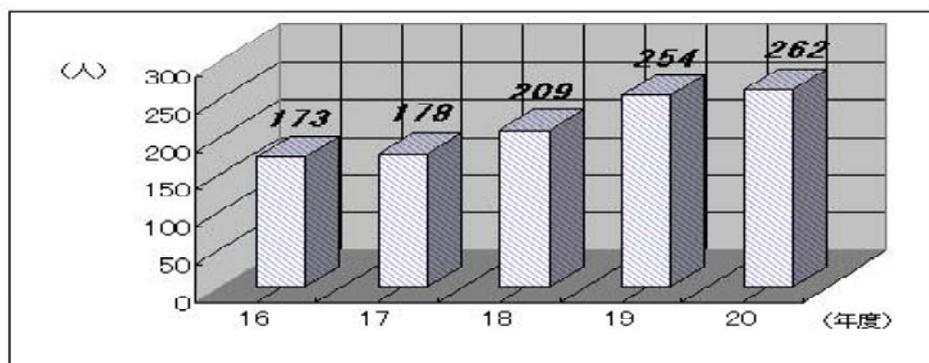
安全の確保のためには、鉄道固有の技術継承を図るとともに、安全・事故防止に関する教育に取り組むことが重要と考えております。このため、弊社では計画的な新規採用を行っているほか高齢者（エルダースタッフ）等の能力活用により若手及び中堅層の育成に取り組んでおります。

また、社員研修センターでは、各種の事故防止に向けた集合研修を実施しているほか、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、新入社員への貴重な経験の継承を目的として、社員研修センター内に安全研修室を開設し、災害や事故の状況を示すパネルを展示しているほか、事故事例を学習することができるC A I教材を活用した安全教育を実施しております。平成20年度は、平成19年12月に札幌駅近郊で発生した列車防護無線機誤作動による輸送障害等2件の事故事例を追加し、内容の充実を図りました。平成20年度は年間で1,815名（前年1,196名）に利用されております。

※C A I：コンピュータ支援教育（Computer Aided Instruction）

【新規採用者数の推移（各年度の4月1日時点の採用者数）】



【乗務員シミュレータ訓練】



【安全研修室】



（安全研修室全体）

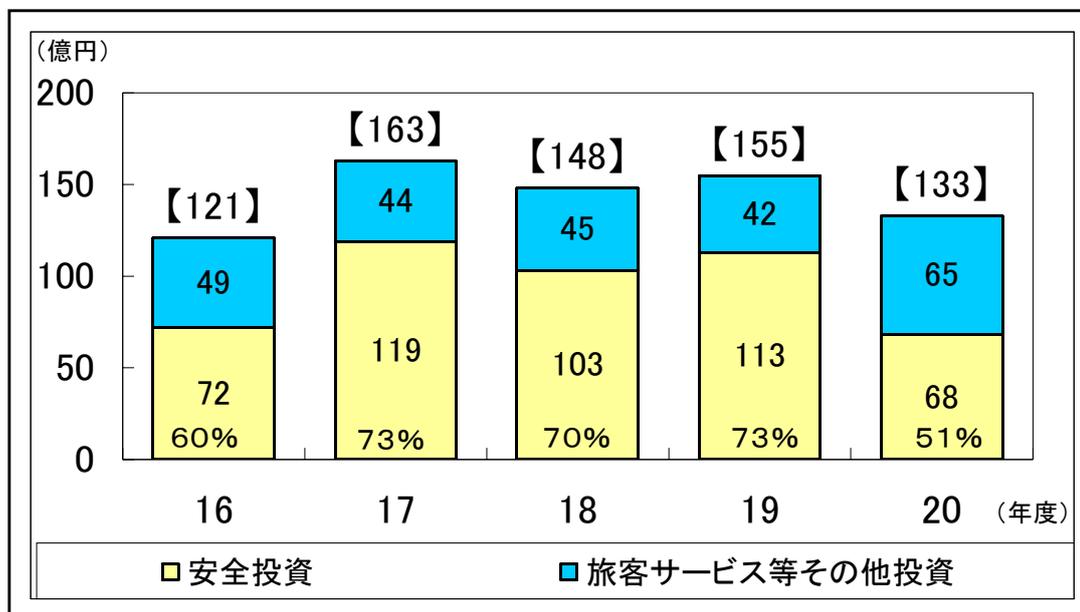
（C A I教材）

### 3. 安全関連設備投資

安全確保に関わる設備投資を計画的に実施しております。

平成20年度は、特急気動車の老朽取替え、輸送障害対策、踏切無しゃ断対策等の安全投資を実施しております。

【安全投資額の推移】



※平成20年度の設備投資における安全投資比率は、平成17年度より平成19年度まで安全投資として車両老朽取替え等を集中的に行ってきたことと、平成20年度の旅客サービス等その他投資がICカード導入等により増加したため、過去3年間に比較し下がりました。

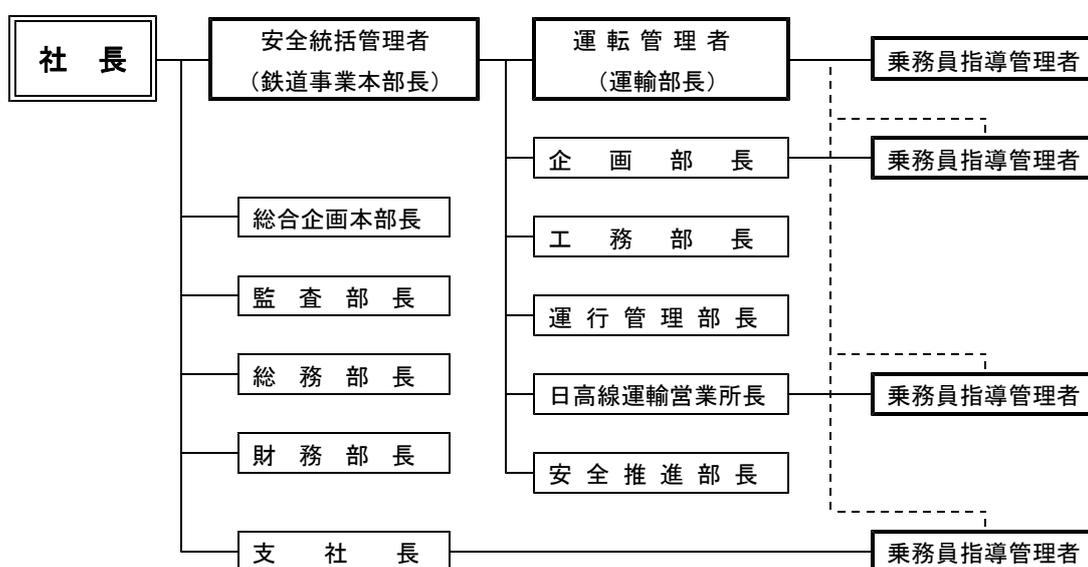
# 4 安全管理体制

## 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。



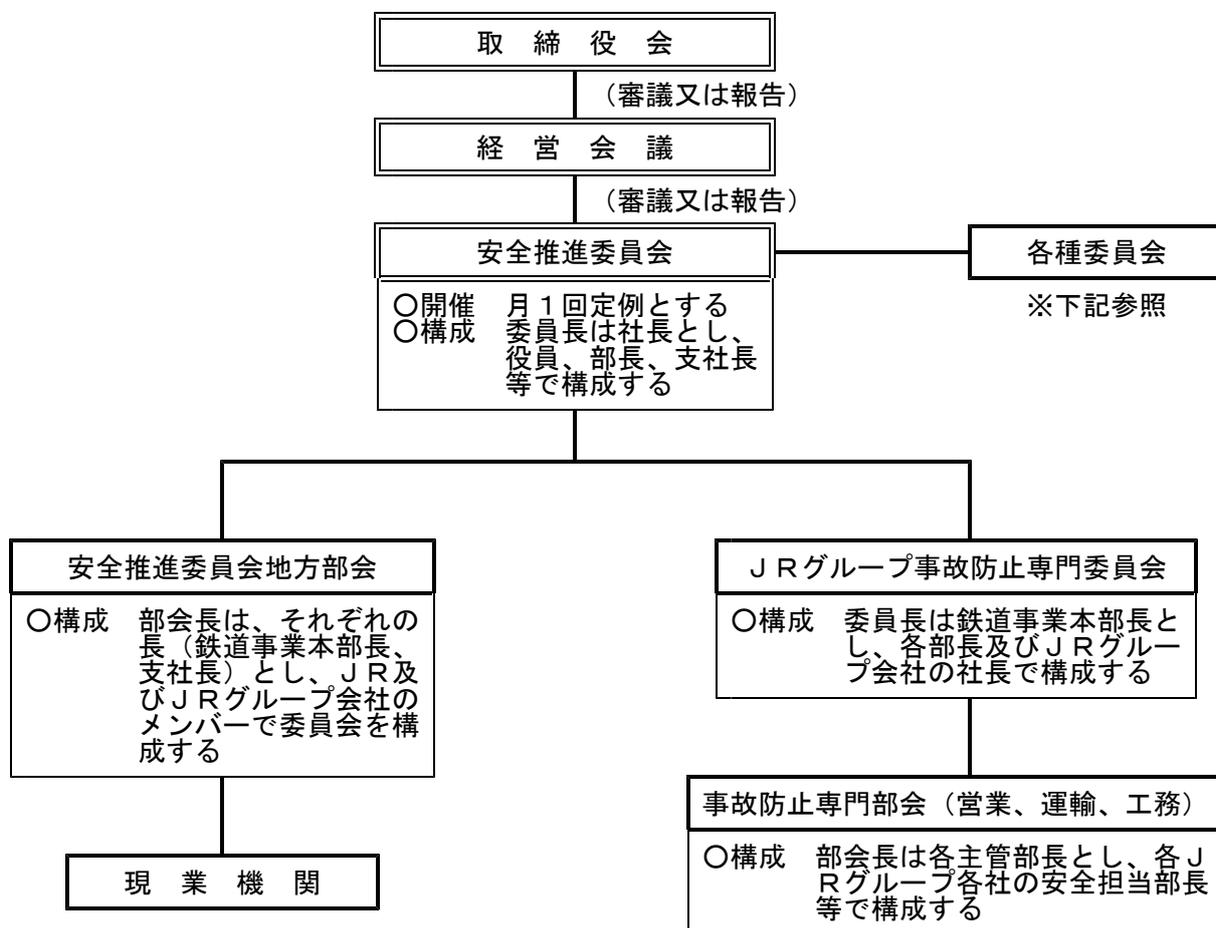
【主な管理者の役割 安全管理規程より抜粋】

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。

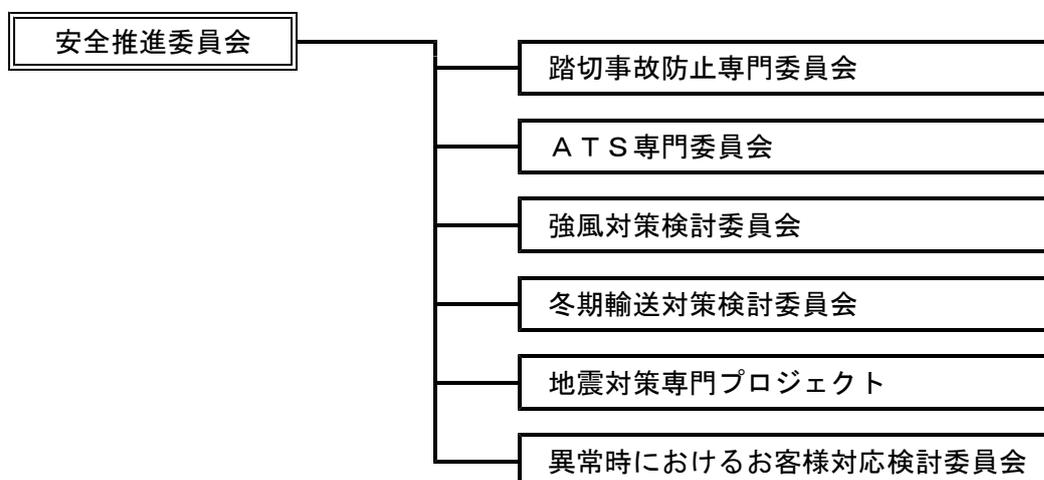
## 2. 安全管理に関する会議等の構成

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

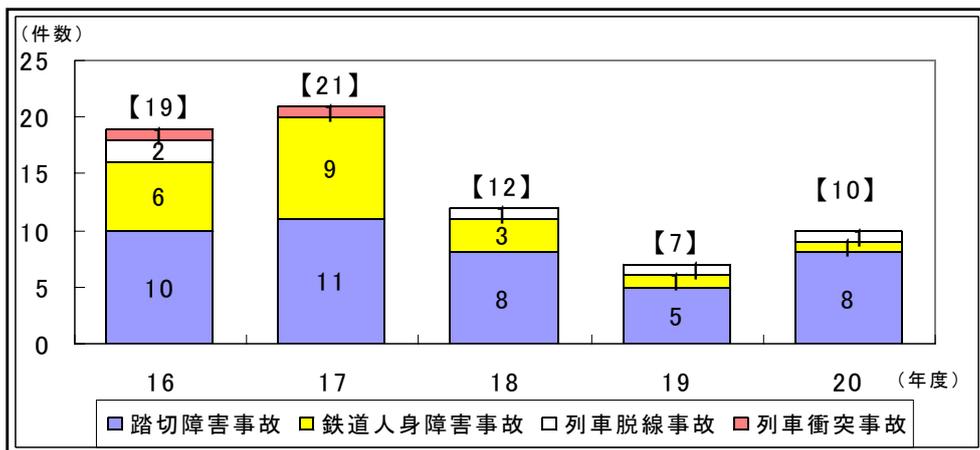


# 5 事故等の状況と再発防止処置

## 1. 鉄道運転事故

平成20年度の鉄道運転事故は、10件発生しました。内訳は、列車脱線事故が1件、鉄道人身障害事故が1件、踏切障害事故が8件となっております。

【鉄道運転事故の推移】



### (1) 列車脱線事故

踏切において列車脱線事故が発生しました。

- ・ 発生日時 平成21年2月14日(土) 8時29分
- ・ 発生場所 釧網線 南斜里～中斜里駅間
- ・ 列車 普気4726D列車(釧路駅発 網走駅行)
- ・ 概況 本列車、速度約65km/hの惰行運転から停止ブレーキを扱い、東1線道路踏切を通過した際、突然車体が進行左側に揺られ、1両目前2軸が脱線しました。
- ・ 負傷者 なし。
- ・ 運転再開 平成21年2月15日(日) 7時02分
- ・ 対策 列車頻度が少ない線区で大型自動車の通行が多くフランジウェイ部が圧雪となるおそれのある踏切において、初列車前における踏切除雪及び踏切端部の吹き溜まり除去を実施するとともに、列車間隔が長い時間帯における巡回の実施により吹き溜まり発生の再確認及びフランジウェイ部の監視を強化しました。



## (2) 踏切障害事故

踏切を直前横断しようとした軽ワゴン車と列車が衝撃したものを含め8件（乗用車等と衝撃したもの7件、公衆と衝撃したもの1件）発生しました。

## (3) 鉄道人身障害事故

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

インシデントが3件（内1件は重大インシデント）発生しました。発生原因を究明し、再発防止対策を実施することにより、一層の事故防止に努めております。

インシデント・・・省令に定められた鉄道運転事故等が発生するおそれのある事態  
重大インシデント・・・インシデントの中でも、列車の衝突、脱線又は火災が発生する危険性が特に著しい故障、損傷、破壊等が生じたものや、特に異例と認められるもの

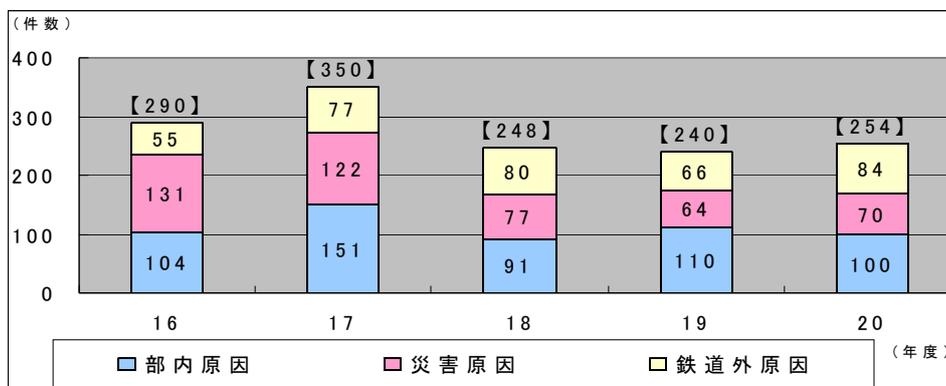
事故種別	インシデント内容等		
インシデント	5月28日 (7時13分)	函館線 茶志内駅構内	普電第138M列車 滝川駅発手稲駅行き
【概況】 本列車が踏切通過時に、信号機器室と踏切器具箱間の信号ケーブルが鼠害による混触となり、無しゃ断状態となったもの。			
【対策】 鼠害等の損傷等により芯線間が混触状態となっても、関係反応リレーが不正動作を継続しないよう、反応リレーの両極電源側に本体リレーを挿入し、踏切が無しゃ断とならないよう配線変更を実施した。			
事故種別	インシデント内容等		
インシデント	8月19日 (6時20分)	石北線 伊香牛駅構内	普気4524D列車 上川駅発旭川駅行き
【概況】 故障車両の入換作業を行う際、当該踏切を無しゃ断状態のまま入換車両が通過したもの。			
【対策】 臨時入換作業における駅構内踏切のしゃ断方について、踏切警報てこが設置されている駅と、踏切警報てこが設置されていない駅での扱いの指導を徹底した。			
事故種別	インシデント内容等		
重大インシデント	1月15日 (14時36分)	函館線 江部乙～滝川駅間	普電第2192M列車 旭川駅発岩見沢駅行き
【概況】 本列車が上り第1閉そく信号機の内方に進入する際、前方に貨物列車が停止しており、当該信号機が停止信号現示となるべきところ、注意信号を現示したもの。			
【対策】 信号機構取替え等、施工後の確実な動作確認と記録の管理を実施することとした。			

### 3. 輸送障害

輸送障害は254件発生し、前年度と比較し14件増加しました。

※ 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】



#### (1) 部内原因

部内原因は100件（前年110件）発生しました。内訳は、車両故障が49件（前年69件）、地上設備故障が37件（前年36件）、社員の取り扱い誤りが14件（前年5件）となっております。

#### (2) 鉄道外原因

鉄道外原因は、84件（前年66件）発生しました。この内、鹿との接触によるものが30件（前年22件）含まれています。

#### (3) 災害原因

災害原因は、降雨、強風、地震、雪などの影響によるもので70件（前年64件）発生しました。

### 4. 行政指導とその改善措置

平成20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行ってまいります。

受領月日	警 告	対 応
平成21年 2月14日	<p>輸送の安全確保について（警告） （北海道運輸局 鉄道部長から安全統括管理者宛） 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21年2月14日8時29分頃、貴社釧網線南斜里駅～中斜里駅間において、列車脱線事故を発生させた。先月15日には、函館線江部乙駅～滝川駅間において重大インシデントを発生させ、利用者等に対する信頼の回復を図る中で、今般、さらに列車脱線事故を発生させたことは、誠に遺憾であり、嚴重に警告する。</p> <p>本件事故については、現在、運輸安全委員会において調査中であるが、原因究明について、関係機関に協力するとともに、自らも原因を究明し必要な措置を講じられたい。</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>	<p>原因は調査中であるが、当面の対策として以下の対策を実施することとした。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>列車頻度が少ない線区で大型自動車の通行が多くフランジウェイ部が圧雪となるおそれのある踏切において、湿性で吹き溜まりが発生しやすい気象状況の場合には以下の対策を実施した。 <ul style="list-style-type: none"> <li>初列車前における踏切除雪及び踏切端部の吹き溜まり除去の実施</li> <li>列車間隔が長い時間帯における巡回の実施により吹き溜まり発生の再確認及びフランジウェイ部の監視を強化</li> </ul> </li> <li>当該踏切に対してカメラを設置し、天候状況にあわせ踏切の状態監視を行う。</li> </ol>

# 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. 地域の皆様とともに高める安全

### 【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、車両高さ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)

### 3. お客様とともに高める安全

#### (1) 鉄道テロ対策

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、防犯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
- ・ 防犯カメラの設置
- ・ 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



(▲防犯カメラ警戒強化表示)

(◀「不審物の発見について」のポスター)

#### (2) 「AED」の設置

札幌駅をはじめ、お客様のご利用の多い駅にAEDを設置しております。平成20年度は新たに7駅（小樽駅・琴似駅・江別駅・岩見沢駅・美唄駅北広島駅・千歳駅）に設置するとともに、設置駅の社員に対して、AEDの使用訓練を実施しております。（設置駅：18駅）

※AED：自動体外式除細動器（Automated External Defibrillator）の略で、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。

(駅設置のAED▶)



## 7 安全報告書への意見募集

安全報告書の内容や弊社のご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21年度の取り組み（抜粋）

平成21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、安全管理規程に基づき、安全マネジメント態勢の強化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と一体となり、「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、平成20年度に発生した事故に鑑み、札幌～新千歳空港駅間の連動装置を2重化するなどの設備強化により設備故障時の影響を極力抑えるとともに、レール損傷防止や踏切無しや断対策等の地上設備故障防止対策を継続して実施します。また、車両部品の落失防止を含めた車両故障防止対策を推進するほか、冬期の列車脱線事故防止対策として踏切除雪体制の強化を含めた冬期安全・安定輸送の確保に向けた取り組みを実施することとします。さらに、事故防止教育としてインシデントを見過した場合の危険性を指導・徹底し、事故防止に対する感性を高めていくなど各種事故防止対策に取り組むこととします。

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"> <li>○ 安全診断時における安全管理規程の周知・徹底</li> <li>○ 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)</li> </ul>
2 事故防止「三本柱」の定着	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 各職場での具体的な行動目標の設定と主管部による実施状況の点検</li> <li>○ 会社幹部等と現場社員との意見交換会の実施</li> <li>○ 「ヒヤリ・ハット」情報の水平展開による事故防止</li> <li>○ 最近の事故を踏まえた「確認会話事例集」の追加補充</li> <li>○ 安全診断時の現場作業実態調査による基本動作・基本作業の遵守状況確認 等</li> </ul>
3 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"> <li>○ JRグループ事故防止専門委員会・部会・グループ会社事故防止協議会を通じた事故防止体制の強化</li> <li>○ 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</li> </ul>
4 各種事故防止対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 視認性向上に向けた入換信号機の赤色LED化による信号冒進対策の推進</li> <li>○ 運転士見習い教育の充実（現車を使った機器扱い訓練等）</li> <li>○ 停車駅通過事故防止対策の検討（音声案内装置等） 等</li> </ul>
(1) 社員の取扱い誤り事故防止対策	
(2) 車両故障防止対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ A T S装置部品の計画的な取替え</li> <li>○ 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</li> <li>○ 車両部品の落失防止対策の推進 等</li> </ul>
(3) 地上設備故障防止対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ レール損傷防止対策の推進</li> <li>○ 踏切無しや断対策の推進</li> <li>○ 札幌～新千歳空港駅間の輸送障害の発生減少に向けた地上設備強化の推進 等</li> </ul>
5 事故防止教育の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 鉄道運転事故防止に向けたインシデント事例に基づく教育の強化</li> <li>○ インシデント発生時における迅速かつ的確な対応に関する教育の実施 等</li> </ul>
6 冬期安全・安定輸送の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 気象状況を把握するモニターカメラ設置拡大の検討</li> <li>○ 踏切除雪体制の強化 等</li> </ul>
7 技術基準に合致した安全性向上対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 次世代A T S（A T S－D N）導入に向けての工事推進</li> <li>○ 防護無線のバックアップ電源の設置 等</li> </ul>
8 防災対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 釧路地区を想定した津波警報発令時対応マニュアル（仮称）に基づく避難場所の指定</li> <li>○ 地震発生時の輸送保安度の向上（地震情報一斉伝達システムの導入検討） 等</li> </ul>
9 踏切事故防止	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> <li>○ 関係機関と協力しての踏切事故防止啓発活動の推進 等</li> </ul>
10 労働災害防止	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「整理・整頓・清掃」及び「基本動作・基本作業」の取組み継続</li> <li>○ 労働災害防止プロジェクトメンバーによる四半期毎の安全点検の実施 等</li> </ul>
11 異常時対応力の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 列車脱線事故の反省を踏まえた総合復旧実設訓練等の実施内容の見直し 等</li> </ul>
12 テロ対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 自主警備体制の徹底</li> <li>○ 鉄道施設等の鎖錠確認及び鍵の管理の徹底</li> <li>○ 不審者・不審物発見時の迅速な連絡通報の徹底 等</li> </ul>