

安全報告書

2011

平成23年9月
北海道旅客鉄道株式会社

安全報告書 2011

目次

1	はじめに	1
2	安全基本方針	2
3	安全管理体制	3
4	安全性向上への取り組み	5
5	事故等の状況と再発防止措置	17
6	お客様との連携	20
7	安全報告書への意見募集	21
8	平成23年度の取り組み（抜粋）	22
9	石勝線列車脱線火災事故	23

1 はじめに

弊社は、平成23年5月27日石勝線の清風山信号場において列車の脱線火災事故を起こし、ご乗車されていた多くのお客様にお怪我を負わせるとともに、煙の充満した暗いトンネルから大変な恐怖のなか避難していただいたことに対して、心から深くお詫び申し上げます。お怪我を負われたお客様の一日も早い回復を心から願っております。

また、平成23年6月18日には、列車脱線火災事故やその後にも相次いで事故などを発生させたことから、国土交通大臣から事業改善命令、国土交通省鉄道局長から改善指示を受けました。

このことを真摯に受け止め、今回の一連の事故を教訓として、今一度原点に立ち返り、安全を最優先とする会社として再スタートすべく現状の洗い出し、問題点の抽出を行い、再発防止のため講じた改善措置とあわせて安全性向上のための基本的な考え方を定めた「安全性向上のための行動計画」を、平成23年9月16日に国土交通大臣に報告いたしました。

これからも、お客様が安心して鉄道をご利用いただけますよう、「安全は輸送業務の最大の使命である」ことを社員一同再認識し、気を引き締めて、日々の安全・安定輸送に努めるとともに、この行動計画を確実に実施していくことをお約束いたします。

今回の安全報告書では、平成22年度の取り組みとあわせて、石勝線列車脱線火災事故の概要などについてご報告いたします。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。

代表取締役会長

小池 明夫

2 安全基本方針

鉄道事業においては、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、「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」を定めております。

○ 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。

○ 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。

○ 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

○ 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。

○ 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

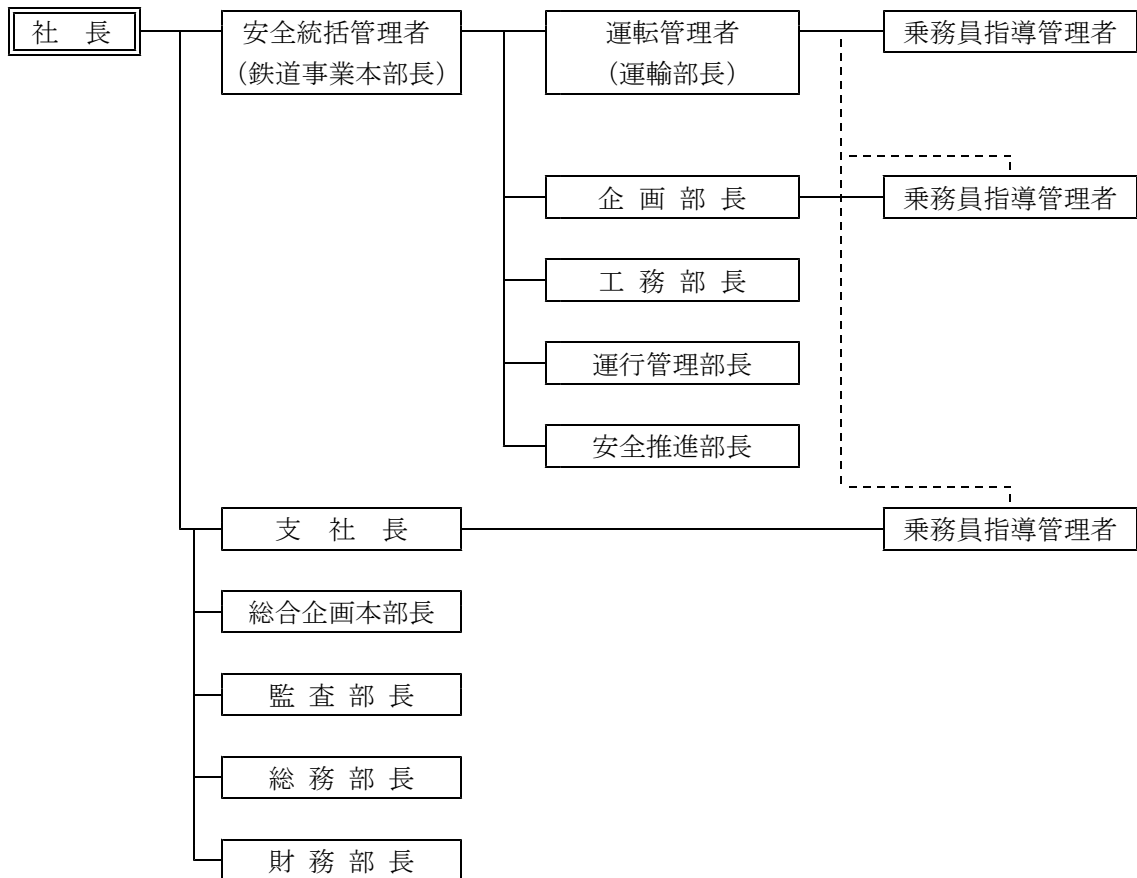
3 安全管理体制

1. 輸送の安全を確保するための管理体制

輸送の安全を確保するために遵守すべき事項を定め、安全管理体制を確立し、輸送の安全性の向上を図ることなど、安全マネジメント態勢の構築を目的として、安全管理規程を制定しております。

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、輸送の安全の確保に取り組んでおります。

【輸送の安全を確保する体制図】



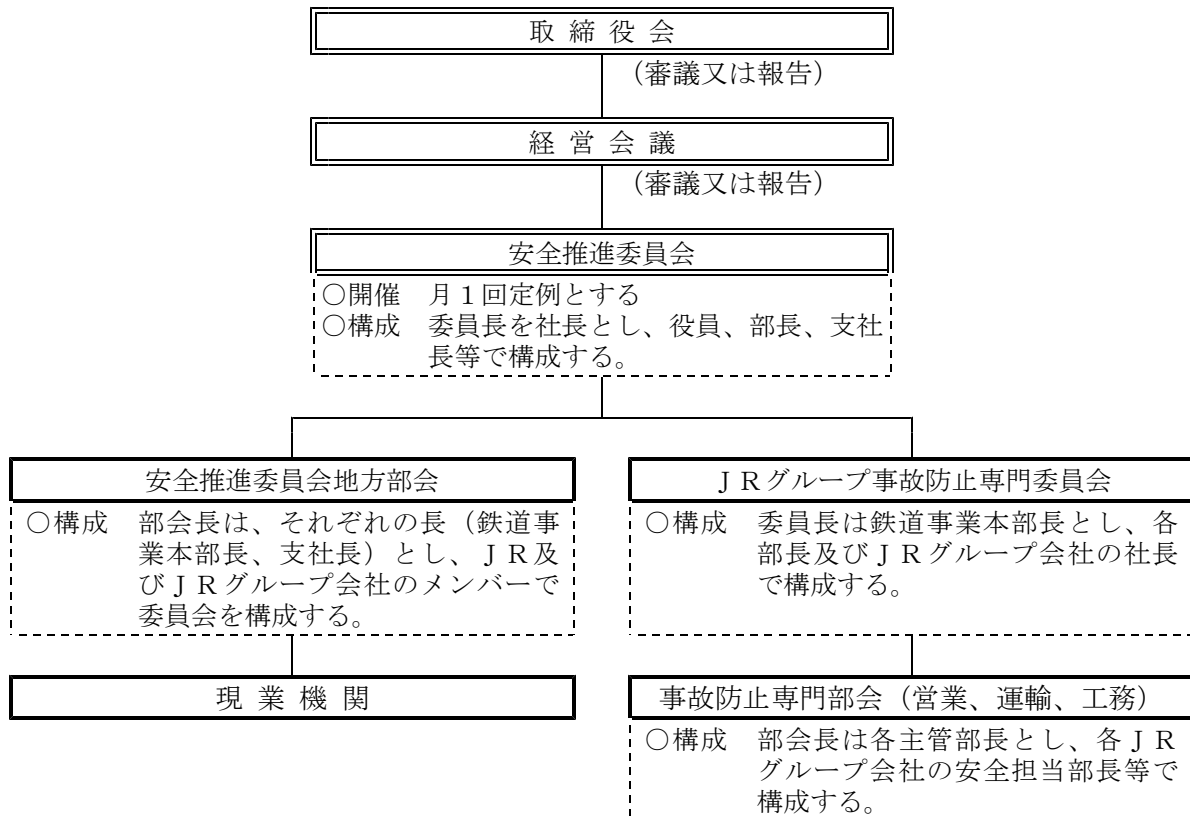
【主な管理者の役割】 ※ 安全管理規程より抜粋

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	輸送の安全を確保するための業務について、各管理部門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	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、関係部長等が掌理する輸送の安全の確保に関する当該業務について、必要により状況を把握し、関係部長等に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ものとする。

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。



4 安全性向上への取り組み

1. 安全重点施策

(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し、安全マネジメント態勢の強化を図っております。平成22年度は、札幌・小樽、北見・網走、名寄・稚内地区などの35箇所の現場管理者と、グループ会社11社32事業所の管理者を対象として教育を実施しました。

現場管理者教育を実施してから3年が経過し、全地区での教育が終了しました。今後は、さらに理解が深まるよう身近な事例での教育に取り組んでまいります。



(管理者に対する安全管理教育)

(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。意見交換は、各職場で身近に発生した事故事例に基づき行い、出された意見や問題点等については、主管部が中心となって対応策をまとめ現場に回答するとともに、その概要を安全推進委員会において報告しております。

今後も、全社員にすべての業務がお客様の安全のためにあるという意識が浸透するよう、実施方法などについて改善を図ってまいります。



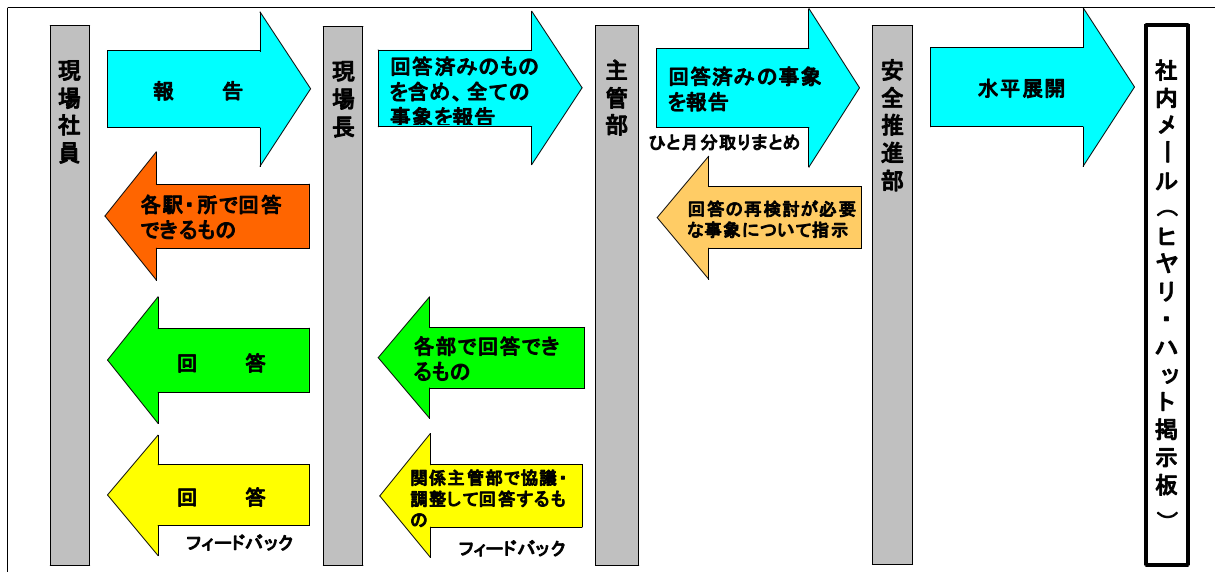
(会社幹部と現場社員との意見交換会)

イ 「ヒヤリ・ハット」情報の水平展開による事故防止

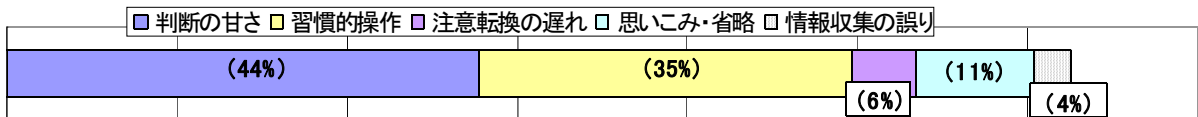
安全確保のためには、ハード面やソフト面の対策と並んで、事故の「芽」をまさに「芽」のうちに摘み取ることが重要であります。「ヒヤリ・ハット」活動はこの考え方にに基づき、全社レベルで「ヒヤリ・ハット」情報を水平展開して危険を共有化し、事故を未然に防止することを目的に取り組んでおります。平成22年度の報告件数は780件となりました。

平成22年度は、報告された労働災害につながる「ヒヤリ・ハット」を、同種要因での再発防止に役立たせることを目的として、鉄道労働科学研究所の資料を参考に5つ（判断の甘さ、習慣的操作、注意転換の遅れ、思い込み・省略、情報収集の誤り）の要因に細分化した結果や、改善成果事例を安全推進委員会で紹介し、活性化に取り組みました。

これまで、「ヒヤリ・ハット」活動の定着・浸透に着目して、報告件数や参画職場などに主眼を置いてきましたが、今後は基本に立ち返り、事故の「芽」を摘むための分析の強化を図ってまいります。



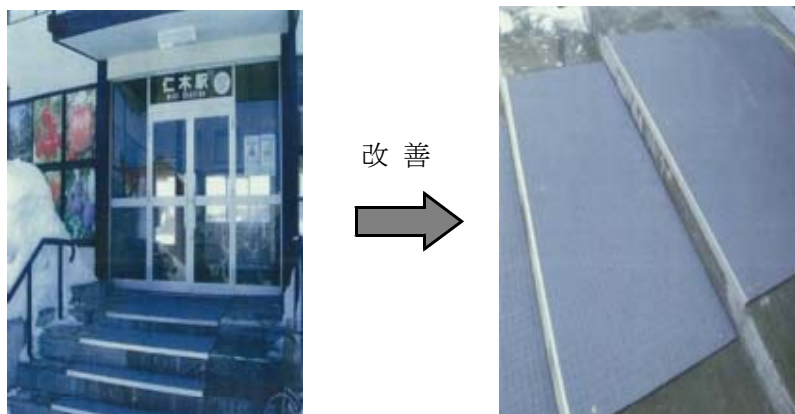
（「ヒヤリ・ハット」活動フロー）



（労働災害につながる「ヒヤリ・ハット」の要因細分化）

【「ヒヤリ・ハット」改善成果の一例】

駅の階段に設置されているアルミ製の板で雪により足を滑らせました。お客様のご使用時にも足を滑らせる恐れがあるため、ゴム製の滑り止めマットを新たに取り付けました。



(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

「請負工事事務防止会議」に社長が出席し、請負会社に事故防止指導を実施したほか、「JRグループ事故防止専門委員会」において、事例検討を通じた安全指導を実施するとともに、各社の事故防止の取り組みについて意見交換を行うなど、グループ会社と一体となり事故防止に取り組んでおります。

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22年度は、札幌・小樽、北見・網走、名寄・稚内地区などの67箇所の現場の基本動作・基本作業の実施状況を点検し、指導を行いました。

今後もグループ会社と一体となった安全確保を推進すべく、それぞれの取り組みの反省を踏まえて安全確保の取り組みを継続してまいります。



(請負工事事務防止会議)



(JRグループ事故防止専門委員会)



(車両連結業務の診断)



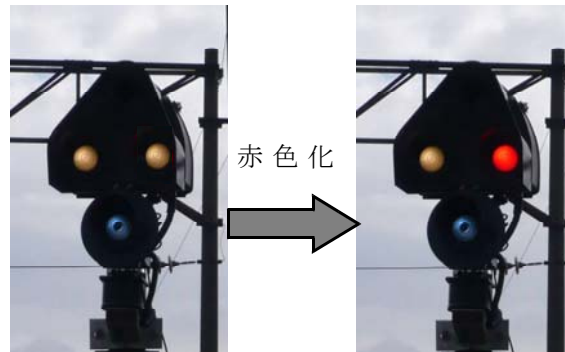
(構造物検査業務の診断)

(4) 各種事故防止対策

ア 社員の取扱い誤り事故防止対策

○ 視認性向上に向けた入換信号機の赤色LED化

入換時における信号冒進事故の防止対策として、白色灯から赤色灯への変更とLED化を実施しております。平成22年度は旭川駅に17箇所、札幌運転所構内などの20箇所の入換信号機に対して実施しました。



(入換信号機の赤色LED化)

○ 改良型運転操縦支援装置の試行

駅進入時における基本動作の定着などを目的として設置された運転操縦支援装置について、列車進入時の各場面に応じたモニター表示や音声による支援を提供できるよう改良を実施し、2編成に搭載し機能等を検証しました。平成23年度も継続して試行を行ってまいります。



(改良型運転操縦支援装置)

イ 地上設備故障防止対策

シェリング（走行する列車の車輪とレールの接触により、レール頭頂面の金属疲労から生じる疲労き裂）によるレール破断防止対策として、平成22年度は札幌圏を優先的に9.4kmのレール交換を実施しました。平成23年度は、部分交換からロングレール単位への交換に変更し、予防保全の観点から累積通過トン数管理体系に基づくレール交換を実施してまいります。

また、レール探傷車を使用したシェリング検査を行い管理の徹底に取り組むとともに、レール削正車を使用し、シェリング発生防止を目的としたレール削正や、波状磨耗箇所の削正を行い、レールの延命化に努めております。

(5) 事故防止教育の強化

ア 駅・保線系統社員の保守用車取扱いに関する合同訓練

平成21年12月28日に発生させた根室線富良野駅構内での列車と排雪モーターカーの衝突事故の反省として、保守用車の取扱いに関して、ルールが制定された経緯など、意味や必要性についての教育が不十分でありました。

この反省に基づき、新たにルール制定の経緯や関係する事故事例を盛り込んだ教育資料を作成するとともに、これまで駅社員、保線社員と別々に行われていた保守用車に関する訓練を、25地区において現車を用いて合同で行いました。



(駅・保線社員の保守用車取扱いに関する合同訓練)

イ 事故分析手法教育

事故の分析に関し、背後要因を含む体系的な分析手法の確立に向け、鉄道総合技術研究所が推奨する「鉄道総研式ヒューマンファクタ分析法」を事故分析に活用するために、社員研修センターの講師を鉄道総合技術研究所が主催する鉄道技術講座に受講させたほか、鉄道総合技術研究所から講師を招き、本社・支社の事故防止指導を担当する管理者などを対象とした講習会を開催いたしました。

今後は、定期的に社員研修センターにおいて計画部門社員、現場管理者への教育を実施し、会社全体に事故分析手法が身に付く体系を確立してまいります。



(事故分析手法講習会)

（6）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排雪モーターロータリーへの取り替えや、車両からの落氷雪によるバラスト飛散を防止するためバラストネットの設置などを実施しております。

また、平成21年2月に釧網線の踏切において、踏切内のレール面上やフランジウェー部の圧雪のために列車が脱線した事故を受け、踏切内に設置された護輪ラバーの点検・整備を1546箇所踏切で実施するとともに、吹き溜まりの防止対策として、要注意踏切として選定した7箇所踏切に対して初列車前の踏切除雪や列車巡回などによる監視体制の強化に取り組みました。



（排雪モーターロータリー）



（バラストネット）

（7）技術基準の改正に伴う安全性向上対策の推進

ア ATS-DN導入工事の推進

列車の速度を連続的に照査し、曲線や分岐器などにおける速度超過を防止することができるATS-DNの整備を進めております。

平成22年度は函館線岩見沢駅～奈井江駅間の地上設備の工事を実施するとともに、車両改造を車種ごとに進めてきました。平成23年度は、ATS-DNを一部使用開始するとともに、引き続き地上設備工事及び車両改造を実施してまいります。

イ 運転状況記録装置の設置

列車の運転状況（列車の運転速度やブレーキ操作の状況等）を記録するための装置の設置工事について、平成22年度までに対象車両すべて（594両）の工事を完了しました。

(8) 防災対策

落石対策や、波による侵食を防ぐために設置されている海岸沿いの護岸の改良などを実施し、災害の防止に努めております。



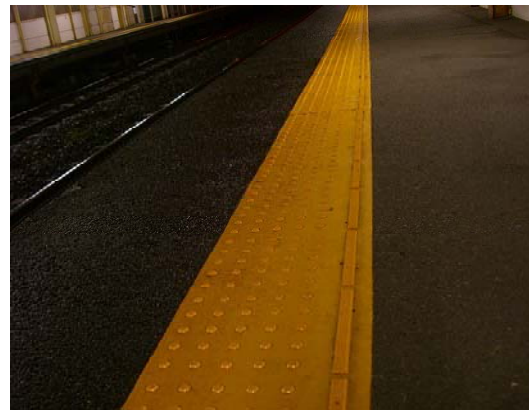
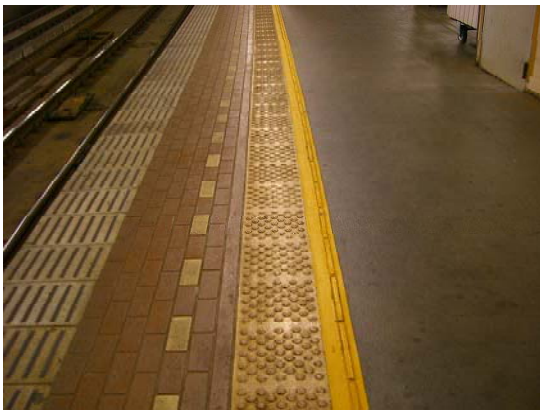
(落石止擁壁 (根室線 白糠駅～西庶路駅間))



(護岸 (室蘭線 豊浦駅～洞爺駅間))

(9) ホームにおける安全確保

ホームにおける安全性を向上させるため、新たに9駅にホームの内側を示す線状突起を設置しました。また、一部の点状ブロックが分かりにくいものとなっていた6駅に対して、点状ブロックの改良を実施しました。



(ホーム上点状ブロック)

(10) 踏切事故防止

踏切の保安度の向上に向け、関係自治体の協力のもと、立体交差化を進めているほか、踏切設備整備を計画的に実施しております。

また、踏切の視認性向上対策として、見通しの悪い箇所、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などにおいて踏切警報灯の全方向化を図り、保安度を高めております。平成23年度においても、踏切警報灯の全方向化により踏切の視認性向上を図ってまいります。

さらに、平成22年1月29日に発生した函館線深川駅～妹背牛駅間の踏切での列車脱線事故（列車とダンプが衝突）を受けて、自動車運転者へ早めのブレーキを促すための『踏切注意』踏切予告看板を設置いたしました。今後も道路管理者など関係機関の協力を得ながら踏切事故防止に努めてまいります。

踏切数の推移

年 度	1 種踏切	3 種踏切	4 種踏切	合計数
平成21年度初	1, 5 6 4	7 9	1 5 5	1, 7 9 8
平成22年度初	1, 5 6 3	7 9	1 5 4	1, 7 9 6
平成23年度初	1, 5 6 2	7 9	1 5 4	1, 7 9 5



(全方向踏切警報灯)



(踏切予告看板)

(11) 労働災害防止

平成21年度は経験の浅い若手社員の労働災害が多く発生したことから、新人社員も含めた若手社員を対象に苗穂工場内の安全道場を活用した労働災害体験型学習などを実施し、労働災害の減少に取り組みました。

また、本社の労働災害防止プロジェクトメンバーにより92箇所の職場巡回を行い、労働災害防止の指導を行いました。



(安全帯着用時の負荷体験 (安全道場))



(労働災害防止プロジェクトメンバーによる職場巡回)

(12) 異常時対応力の強化

ア 総合復旧実設訓練の実施

万一事故が発生した場合に備え、毎年、警察、消防など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22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などが衝撃し脱線したことを想定し、負傷者の救護訓練や情報収集訓練などを実施しました。函館支社では青函トンネル内での列車火災を想定し、海底駅における消火活動やお客様の避難誘導訓練などを実施しました。

今後は、石勝線列車脱線火災事故を踏まえ、青函トンネル以外においてもトンネル内の列車火災を想定した訓練を行ってまいります。



(本社 参加329名)



(釧路支社 参加116名)



(旭川支社 参加113名)



(函館支社 参加182名)

イ 駅輸送業務センターによる実設訓練

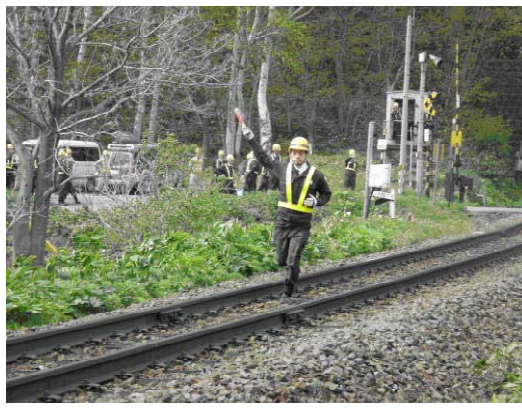
駅係員の運転取り扱い業務の技量向上、技術継承を目的として設置した「駅輸送業務センター」を11箇所拡大し、机上教育を実施するとともに現地現物による指導・訓練を実施しております。



(駅輸送業務センターによる教育)

ウ 列車防護訓練

万一の事態に対応できるようにするため、新人社員教育や現業機関において、列車防護の重要性の教育や信号炎管による列車防護訓練を行っております。



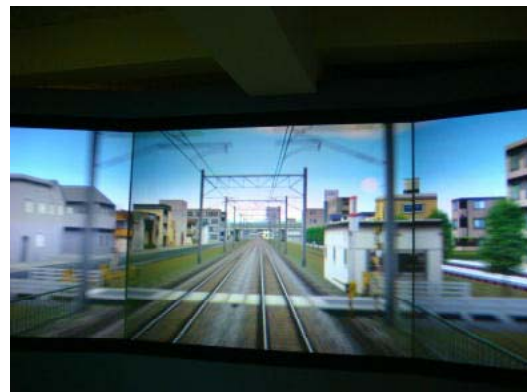
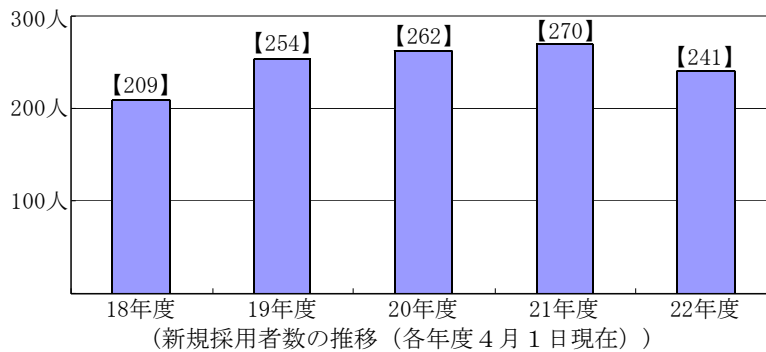
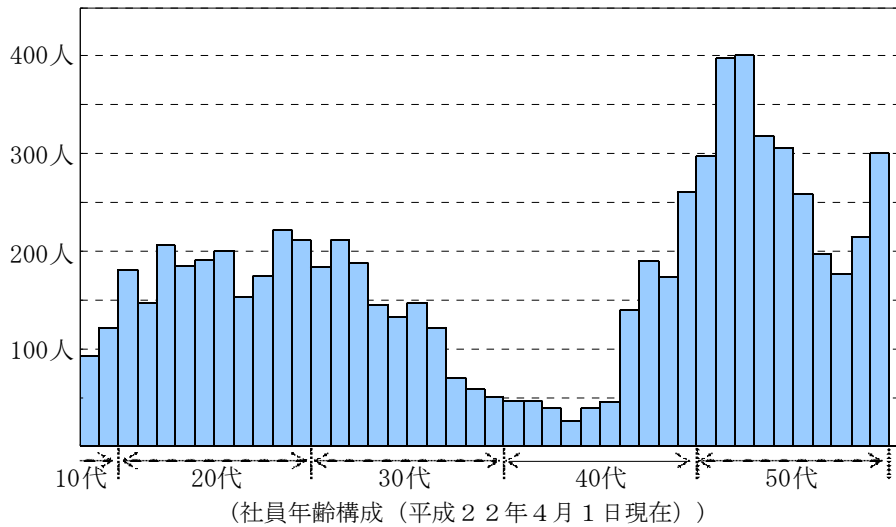
(列車防護訓練)

2. 人材の育成と確保

(1) 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。社員の年齢構成や今後の大量退職が見込まれる状況を考え、計画的な新規採用を行うとともに、定年に達した社員を再雇用し、ベテラン社員としての能力を活用した若手及び中堅層の育成や技術継承に取り組んでおります。

また、社員研修センターでは、運転士・車掌の養成のほか、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、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。



(乗務員シミュレータ訓練)

(2) 安全研修室の活用

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月に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CAI教材を配置し、安全教育を実施しております。

平成22年度は、平成21年12月28日の富良野駅構内での鉄道人身障害事故、平成22年1月29日の深川駅～妹背牛駅間の踏切での列車脱線事故のパネルを追加し、内容の充実を図りました。グループ会社も含めた577名（累計3,209名）の安全教育に活用されております。

また、石勝線列車脱線火災事故のパネルについても平成23年8月に追加設置し、社員教育への活用を図っております。

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



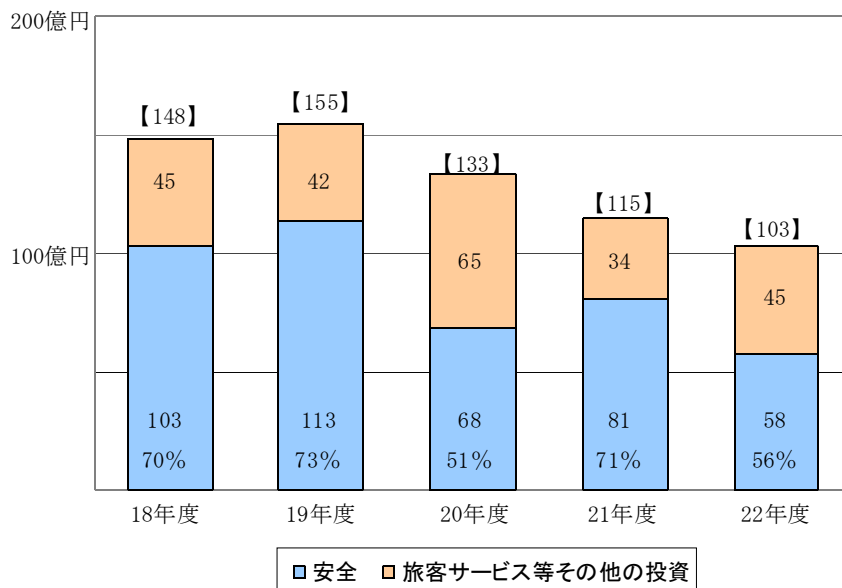
(安全研修室)

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22年度は、老朽設備の更新や防災工事などの安全投資を実施しております。

【安全投資額の推移】



5 事故等の状況と再発防止措置

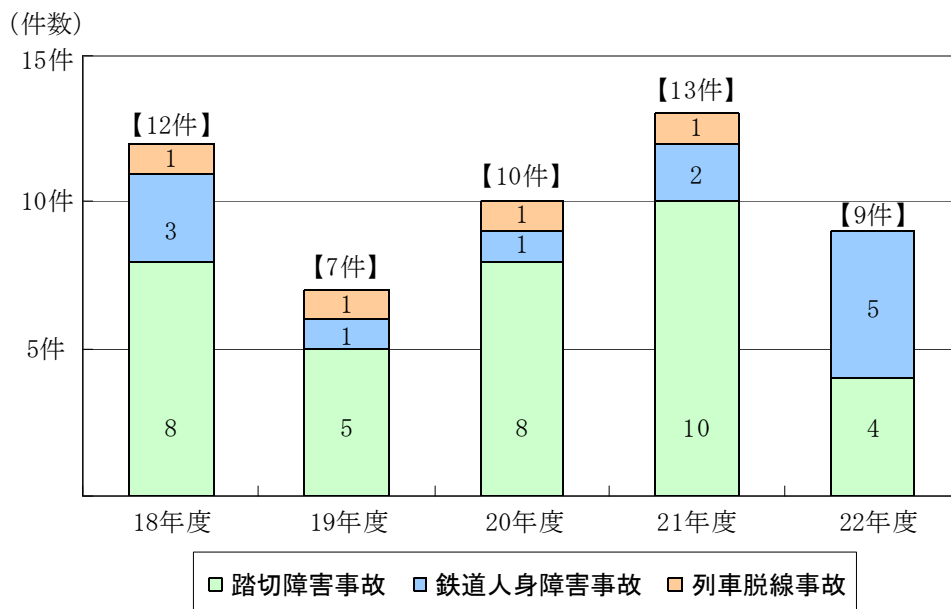
1. 鉄道運転事故

平成22年度の鉄道運転事故は9件発生し、前年度と比較し4件の減少となりました。内訳は、踏切障害事故が4件、鉄道人身障害事故が5件となっております。

踏切障害事故については、乗用車などと衝撃したものが3件、自転車と衝撃したものが1件となっております。

鉄道人身障害事故については、線路内に立ち入った公衆と衝撃したものが4件、ホーム上の旅客と衝撃したものが1件となっております。

【鉄道運転事故の推移】



2. インシデント

平成22年度は重大インシデントが1件発生、インシデントが3件発生しました。重大インシデントが前年度と比較し1件の増加、インシデントが前年度と比較し1件の増加となりました。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恐れのある事態
重大インシデント・・・運輸安全委員会の調査の対象となるインシデント

(1) 重大インシデントの概況

平成22年5月29日	函館線 稲積公園駅～手稲駅間	普電2731M
概況	運転士が手稲駅進入時に運転席モニタに乗降口扉異常が表示されたのを確認しましたが、そのまま運転を継続し所定停止位置に停止しました。ホームにいたお客様から最後部ドアが約20cm開いたまま進入したと申告を受けました。	
対策	同型車両の戸閉めスイッチの固渋の有無、ピストンストロークの状態検査を緊急で実施することや、戸閉めスイッチ固渋と経年との因果関係を分析し、管理方法や取替のあり方策について検討するなどの対策を実施しました。	

(2) インシデントの概況

平成23年1月19日	函館線 深川駅構内	臨高速貨第8081
概況	深川駅構内上り本線を旭川方へ排雪仕業中の排雪モーターカーロータリーのウィングが、下り本線を通過中の貨物列車と接触しました。	
対策	片側1.9mを超えて排雪仕業を行う場合及び軌道中心間隔が3.5m未満の箇所については、線路閉鎖などにより隣接線に列車を進入させない処置を講ずるなどの対策を実施しました。	

平成23年2月5日	江差線 七重浜駅～東久根別駅間	特急電4028M
概況	速度約25km/hで惰行運転中、踏切にさしかかったところで踏切警報機が鳴動していないこと及びしゃ断桿が降下していないことを認めました。直ちに停止手配をとりましたが、当該踏切を約60m行き過ぎて停止しました。	
対策	当該踏切を電子踏切制御器に変更するとともに、同事象が発生するおそれのある踏切に対しても制御方式を変更するなどの対策を実施しました。	

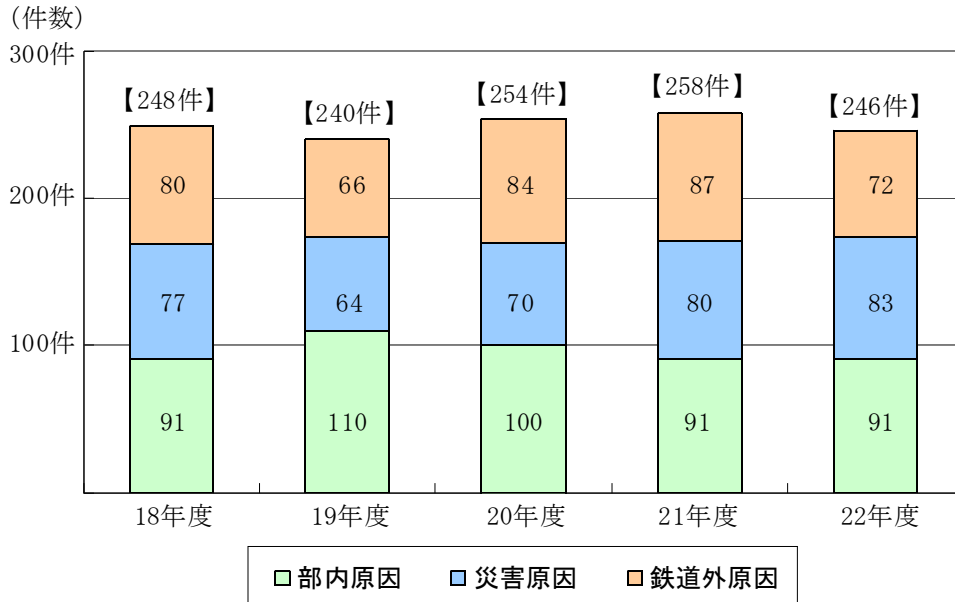
平成23年2月15日	知床斜里駅構内	臨客第9732
概況	車掌が発車後に駅員から「止まれ」の声を聞いたため、直ちに停止手配を行い、本列車は約60m走行して停止しました。状況を確認したところ、氷塊が挟まった影響で、1号車側のドアが開いたまま走行していることがわかりました。	
対策	乗務員に対し、車側灯の滅灯確認は「滅灯」を指差称呼で確実に確認するよう指導を行うなどの対策を実施しました。	

3. 輸送障害

輸送障害は246件発生し、前年度と比較し12件の減少となりました。

※ 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（前年91件）発生しました。この内、車両によるものが55件（前年57件）、地上設備によるものが23件（前年26件）、鉄道係員によるものが13件（前年8件）となっております。

(2) 災害原因

災害原因とは、降雨、強風、地震、雪などの自然災害が原因によるもので83件（前年80件）発生しました。この内、降雨によるものが25件（前年14件）、雪によるものが34件（前年29件）となっております。

(3) 鉄道外原因

鉄道外原因とは、列車妨害、公衆や動物などを発見して列車が停止したものなどが原因によるもので72件（前年87件）発生しました。この内、鹿との接触によるものが29件（前年45件）となっております。

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・幼稚園などを対象に、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。
- 事業用自動車の運行管理者及び自動車教習所の管理者への踏切事故防止講習を実施。



(踏切事故防止リーフレット)



(踏切事故防止キャンペーン)



(テレビCM)

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。

関係社員などによる巡回警備や防犯カメラなどの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



(防犯カメラ作動中周知掲示物)



(不審物の発見時の対応方法掲示物)

(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22年度は新たに北見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。(設置駅合計：24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。



(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「お問い合わせ・ご意見」の「その他ご意見・ご要望など」欄にお寄せ下さい。

8 平成23年度の取り組み(抜粋)

平成23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努めるとともに、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、事故防止三本柱に基づく各種事故防止対策を進め、安全性の向上に継続して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を継続して実施するとともに、「ヒヤリ・ハット」情報に基づいた設備改善を推進し、活動の活性化を図るほか、「確認会話」の重要性がよりいっそう理解できるように「確認会話事例集」の記載方法を見直すなど、安全風土づくりに継続して努めていきます。

また、設備故障防止対策については、予防保全の考え方に基づき、設備の計画的な修繕を実施し、故障防止に努めるほか、取扱い誤り事故防止については、指導事項等が記載された事務連絡の精査を進め、規程・マニュアル等に盛り込むことで社員教育に活用してまいります。さらに、インシデントに対する教育の強化と習熟度の把握についても継続して実施します。

冬期の安全・安定輸送確保については、発生した輸送障害及び保守用車に関わる事故の反省を踏まえ、ポイント不転換防止対策を推進するほか、「基本動作・基本作業」の徹底を図るとともに、除雪技術を確実に継承するなど、再発防止対策を実施します。

さらに、技術基準の改正に伴う安全性向上対策として、ATS-DNを一部区間で使用開始するとともに、使用線区の拡大に向け、車両・地上設備の工事を推進してまいります。また、各種防災対策を実施し、保安度の向上を図るほか、平成23年3月11日に発生した「東北地方太平洋沖地震」に鑑み、津波に対する列車及びお客様等の安全確保についての検討を進めます。

踏切事故防止においては、踏切安全性評価に基づいた踏切保安設備整備を計画的に進めるとともに、踏切事故防止啓発活動を継続して実施します。

労働災害防止に向けては、若手社員を対象とした労働災害体験学習を継続して実施するほか、引き続き、触車事故の撲滅に向け、指導の徹底を図ることとします。

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	○安全診断時における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
2 事故防止「三本柱」の定着	○各職場での具体的な行動目標の設定と主管部による取り組み状況の把握 ○「ヒヤリ・ハット」報告に基づく設備改善の推進 等
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	○JRグループ事故防止専門委員会・部会を通じた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強化 等
4 社員の取扱い誤り事故防止対策	○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 ○運転操縦支援装置の改良に向けた試行の拡大 等
5 予防保全の考え方に基づいた故障防止対策	
(1) 車両故障防止対策	○見直した検査内容及び解体標準による検査及びトレースの実施 ○新技術、管理手法を盛り込んだ検査体系の検討 等
(2) 地上設備故障防止対策	○検査手法、判定基準値の見直し及び修繕・取替えの実施 ○累積通過トン数管理体系に基づくレール交換及びレール削正間合いの検証 等
6 事故防止教育の強化	○過去の事務連絡の規程化、マニュアル化等の推進及び社員教育への活用 ○駅・保線系統が一体となった保守用車取り扱い訓練の実施 等
7 冬期安全・安定輸送の確保	○効率的な除雪体制の確立に向けた除雪機械の更新及び配置箇所の見直し ○ポイント不転換防止対策の推進 等
8 技術基準の改正に伴う安全性向上対策の推進	○ATS-DNの一部使用開始及び整備推進
9 防災対策	○自治体ハザードマップの変更等を考慮した津波対応マニュアル(仮称)の制定 ○防災強度の向上(石狩川橋りょうの防風柵の両面化等) 等
10 踏切事故防止	○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 ○関係機関と協力しての踏切事故防止活動の強化 等
11 労働災害防止	○「整理・整頓・清掃」及び「基本動作・基本作業」の継続取り組み ○若手社員を対象とした体験型教育の実施 等
12 異常時対応力の強化	○総合復旧実設訓練の実施 ○各種実設訓練等の充実 等
13 テロ対策	○自主警備体制の徹底 ○鉄道施設等の鎖錠確認及び鍵の管理の徹底 等

9 石勝線列車脱線火災事故

1. 事故の状況

(1) 発生日時・場所

- 日時：平成23年5月27日 21時56分
- 場所：石勝線 清風山信号場構内

(2) 列車

- 特急気4014D列車
- (釧路駅発札幌駅行き スーパーおおぞら14号
6両編成)



(事故当該車両)

(3) 概況

当該列車が清風山信号場付近を通過している時に、3号車に乗務していた車掌が異音と横揺れを感じ運転士に連絡し、運転士が非常停止を行い「第1ニニウトンネル」内に停止しました。

車内の煙の状況から避難が必要となり、お客様に対する迅速かつ適切な避難誘導ができない状況でお客様がトンネル外へ避難いたしました。この事故は、車両部品が落下し、脱線、火災に至ったと想定されます。

(4) 乗車人員及び負傷者数

- 乗車人員：252名 (内訳 お客様：248名、乗務員：4名)
- 負傷者数：79名 (内訳 お客様：78名、乗務員：1名)
- ※ お客様には私用で乗車していた社員を含む

2. 再発防止に向けた主な取り組み

列車脱線、火災の再発防止対策、お客様の避難誘導に関する問題点や改善策などを、社長を委員長とする「石勝線列車脱線・火災事故再発防止検討委員会」を中心に検討しております。

(1) 列車脱線・火災再発防止対策

一部の部品が落下した動力伝達装置について、部品の取替え周期を短縮するとともに、車両検修における検査の確実な実施を徹底しております。あわせて、車両部品の構造の変更についても検討しております。また、社外の有識者やOBをメンバーに含む「車両メンテナンス検討会」を設置し、今後の車両メンテナンスのあり方について検討しております。

(2) お客様の避難誘導改善策

今回の事故発生時に、迅速かつ適切な避難誘導ができなかった反省に立ち、全社員が共通な認識のもとお客様の避難誘導ができることを目的に、新たに「緊急時のお客様避難誘導マニュアル」を制定するとともに、それに基づいた訓練を、現車を用いて実施しております。

このほか、お客様からのご意見や社内での反省を踏まえ、トンネル内照明の列車進入時の自動点灯化や車両への避難はしごの搭載など、地上設備、車両設備の改善を実施しております。



(避難はしご)

3. 安全性向上のための行動計画（概要）

石勝線列車脱線火災事故を受け、反省と教訓とすべき課題を抽出し、お客様の安全を最優先とする企業として再生すべく、8項目の安全性向上のための基本的な考え方を取りまとめ、それに基づき行動計画を策定しました。

