

安全報告書

2015

平成27年9月
北海道旅客鉄道株式会社

安全報告書 2015

目次

1	はじめに	1
2	安全方針	2
3	安全管理体制	4
4	J R北海道再生推進会議	7
5	安全確保のための取り組み	8
6	事故等の発生状況と再発防止措置	19
7	輸送の安全に関する事業改善命令及び事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令	30
8	事業改善命令・監督命令により講じた措置	33
9	お客様、地域の皆様との連携	37
10	「安全報告書2015」へのご意見	39

1 はじめに

当社は、平成23年5月27日に石勝線において、会社発足以来の最も重大な事故である列車脱線火災事故を起こし、その後も様々な事故等を発生させ、お客様の信頼を大きく損ないました。

このような状況の中、平成25年度には車両トラブルを連続して発生させたほか、函館線大沼駅構内における貨物列車脱線事故により、整備基準値超過箇所の未補修や軌道検査データの書き換えが判明するなど、お客様、地域の皆様からの信頼を失う事態となりました。これら一連の事故、トラブル等に対して、国土交通省の特別保安監査を受け、平成26年1月には国土交通大臣より「輸送の安全に関する事業改善命令及び事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」を受けるに至りました。

当社は輸送の安全確保が至上命題である鉄道事業者としての基本的な資質を一から問われている状況にあるものと認識しています。ここにあらためまして、お客様、地域の皆様、関係機関の皆様に変なご迷惑とご心配をおかけしておりますことを深くおわび申し上げます。

現在当社は、「輸送の安全に関する事業改善命令及び事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」に対して、平成26年7月と12月に「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」、平成27年3月に「安全投資と修繕に関する5年間の計画」を策定し、安全とコンプライアンスを柱とした企業風土の改革及び安全基盤の再構築に取り組んでおります。

これらの計画は当社にとっては後のない再生計画であり、最重点の取り組み計画であると考えております。計画を着実に実施することで1日も早く安全で信頼される鉄道事業者へ再生すべく不退転の決意で実行してまいります。

この安全報告書には、事業改善命令等に対する取り組み、平成26年度に実施した安全の取り組み及び事故・インシデント等に対する取り組みなどを記載しております。ご一読いただき、忌憚のないご意見を賜りますようお願い申し上げます。

平成27年9月



北海道旅客鉄道株式会社
代表取締役社長

島田 修

2 安全方針

当社は、安全に関する基本方針として「安全綱領」を定めています。このほか、「JR北海道グループ経営理念」、「社是」等を含めて安全方針として定めています。

平成27年4月1日より、安全最優先、コンプライアンスを徹底するため、「JR北海道グループ経営理念」、「社是」の内容を見直すとともに、新たに行動指針として「私たちの誓い」を制定しました。

2-1 安全綱領

当社は、「安全綱領」として、社員が服ようすべき運転の安全に関する規範を定めています。

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。

2-2 JR北海道グループ経営理念

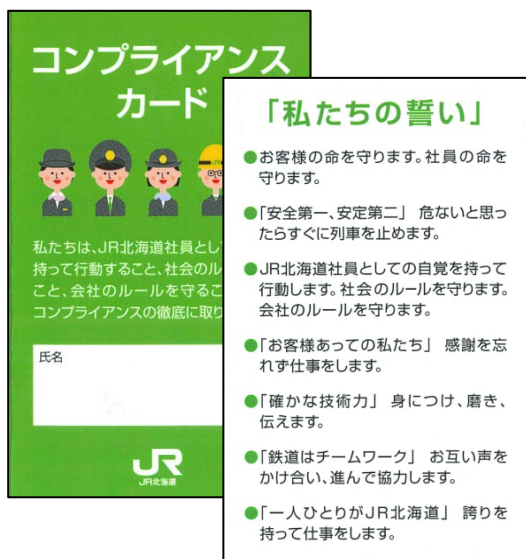
「安全」、「コンプライアンス」を前面に打ち出し、社員へ浸透させ、日々の業務につながっていくものに見直しました。

- JR北海道グループは、
- ・お客様の安全を最優先に取り組みます。
 - ・コンプライアンスの徹底をはじめ、企業に求められる社会的責任を果たします。
 - ・安心してご利用いただけるサービスを提供し、お客様満足の向上をめざします。
 - ・北海道に根ざす企業グループとして、地域の発展に貢献します。
 - ・個人の創造力とチームワークを高める企業風土を醸成し、社員の充実感の向上とグループとしての成長をめざします。

2-3 「私たちの誓い」

「命を守る」「社会のルール、会社のルールを守る」「技術を身につけ伝える」等、鉄道マンとして求められる行動を当社で働く全員が徹底していくための行動指針として、従来の「JR北海道グループ行動指針」を廃止し、新たに「私たちの誓い」を定めました。

- ・お客様の命を守ります。社員の命を守ります。
- ・「安全第一、安定第二」 危ないと思ったらすぐに列車を止めます。
- ・JR北海道社員としての自覚を持って行動します。
社会のルールを守ります。会社のルールを守ります。
- ・「お客様あつての私たち」 感謝を忘れず仕事をします。
- ・「確かな技術力」 身につけ、磨き、伝えます。
- ・「鉄道はチームワーク」 お互い声をかけ合い、進んで協力します。
- ・「一人ひとりがJR北海道」 誇りを持って仕事をします。



「私たちの誓い」や判断に迷ったときによりどころとなる「セルフチェックテスト」などを記載した「コンプライアンスカード」を社員全員が携帯し、安全意識の浸透及びコンプライアンスの徹底に取り組んでいます。

2-4 社是

当社が安全を徹底していくことを第一に考えることを示すため、「安全輸送に徹します」を「安全に徹します」に改め、「社是」の第一項目に置くことに見直しました。

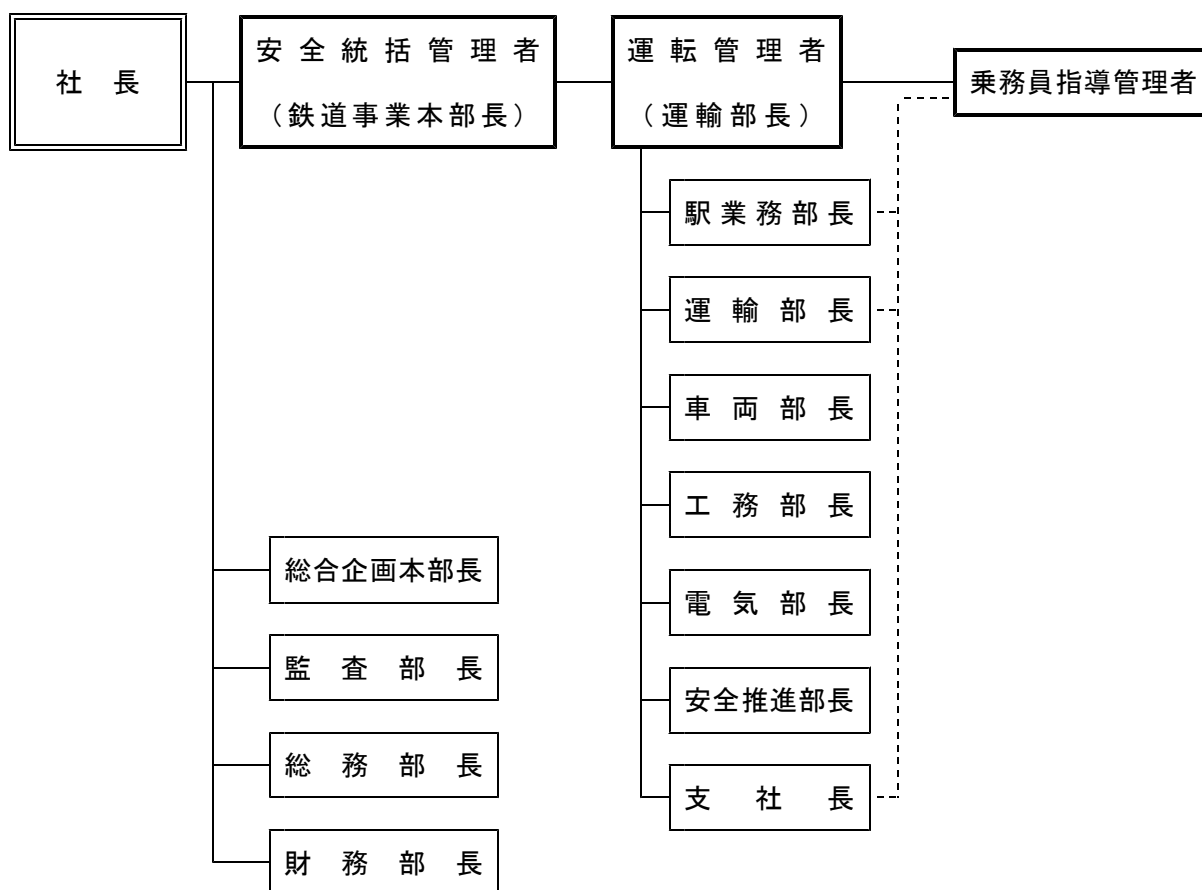
私たちは
安全に徹します
お客様を大切にします
知恵と活力を結集します

3 安全管理体制

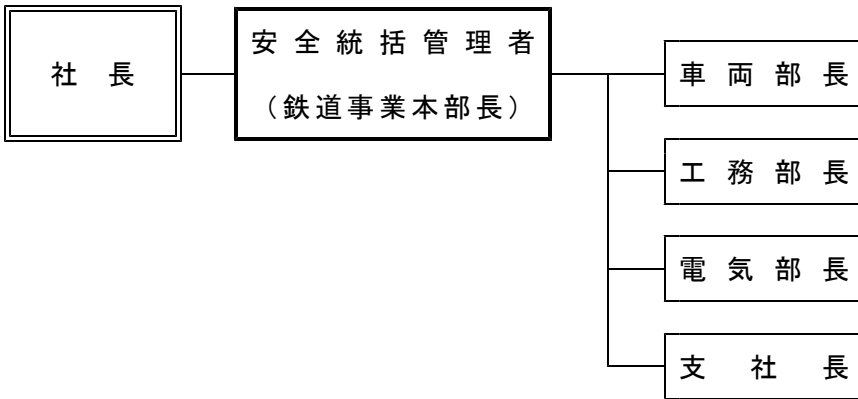
3-1 輸送の安全を確保するための管理体制

当社は輸送の安全を確保するため、鉄道事業法に基づき安全管理規程を定めています。同規程は、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います。

〔運転管理体制図〕



〔施設・車両の管理体制図〕



〔主な管理者の責務〕

社 長	輸送の安全を確保するための業務全般を総理します。
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、各管理部門を統括管理します。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ます。
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します。 輸送の安全の確保に関する業務のうち、運転に関する業務について関係部長等に指示します。
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します。

3-2 安全管理に関する会議等

○安全推進委員会

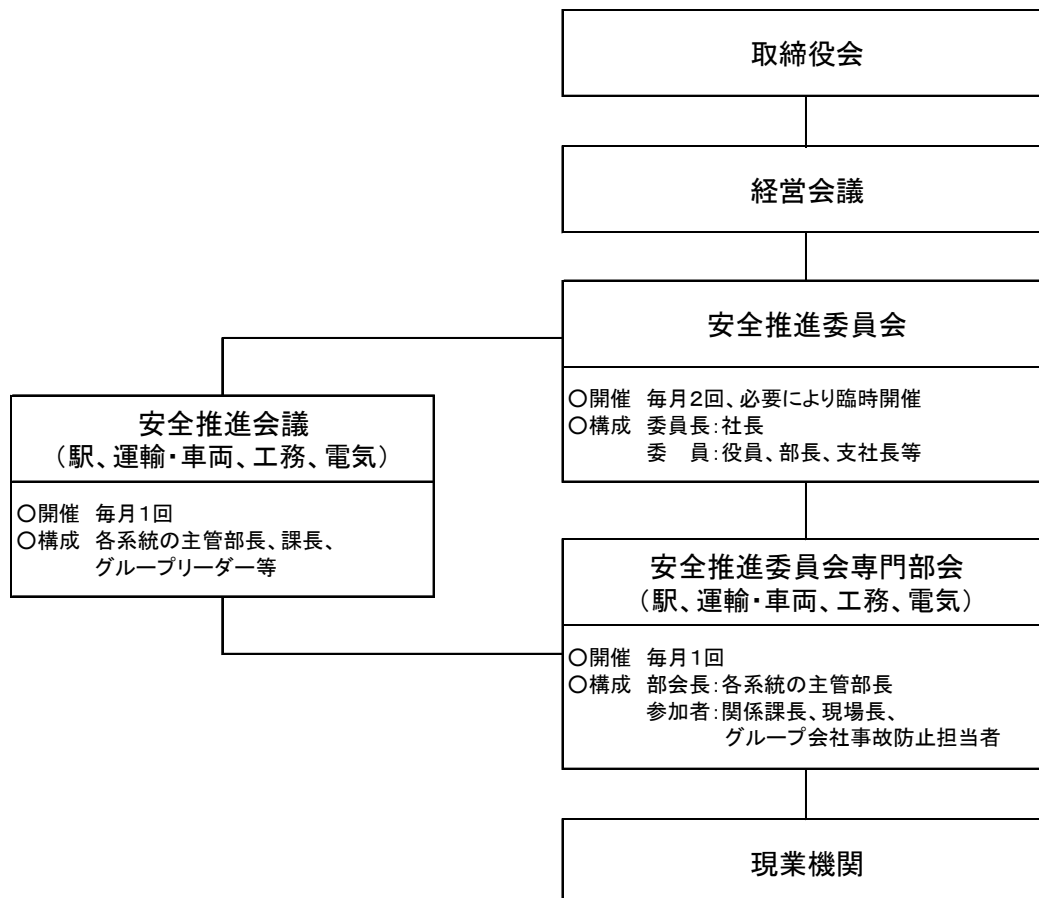
鉄道の事故防止及び労働災害防止に関する事項を総合的に検討し、安全確保上有効かつ適切な対策を樹立し、これを強力に推進することを目的として本社に安全推進委員会を設置しています。

○安全推進会議

安全推進会議を各系統に設置し、安全推進委員会で議論すべき内容の徹底した検討を行うとともに、安全推進委員会で取り上げなかった事象についての原因究明、対策の検討並びに他社で発生した重大事故・インシデントについての討議を行っています。

○安全推進委員会専門部会

安全推進委員会において原因究明、対策を検討した事象について、現場長と専門的な議論をする場として各系統に安全推進委員会専門部会を設置しています。



4 JR北海道再生推進会議

第三者による外部からの視点に基づき、再生に向けて、安全対策等の実行に関して監視し、助言を行うとともに将来に向けた追加対策等の提案をいただくことを目的に、平成26年6月12日に「JR北海道再生推進会議」を設置しました。委員には、安全マネジメント、コンプライアンスなどの有識者の方々に就任していただいております。

平成26年度は、7月と12月に「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」、平成27年3月に「安全投資と修繕に関する5年間の計画」について審議していただき国土交通大臣に報告しました。また、「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」の四半期ごとの進捗状況についてもその都度ご審議いただいたうえ国土交通大臣に報告しております。

会議のほか現地調査も行い、当社の安全の取り組みについて現場の実態をつぶさにご視察いただき、当社の安全に対する取り組みについてご提言・ご助言をいただいております。

○委員	議長	宮原 耕治	日本郵船(株)代表取締役会長	高橋はるみ	北海道知事
		桶谷 治	桶谷法律事務所弁護士	高向 巖	北海道商工会議所連合会会頭
		上浦 正樹	北海学園大学大学院工学研究科長	向殿 政男	明治大学名誉教授
		國廣 正	国広総合法律事務所弁護士	吉見 宏	北海道大学大学院経済学研究科長

(メンバー・役職は平成26年6月12日時点のものです)



安全対策について提言する委員の方々



厳冬期駅構内除雪作業現地調査（手稲駅）



安全対策の説明を受ける委員の方々（大沼駅）



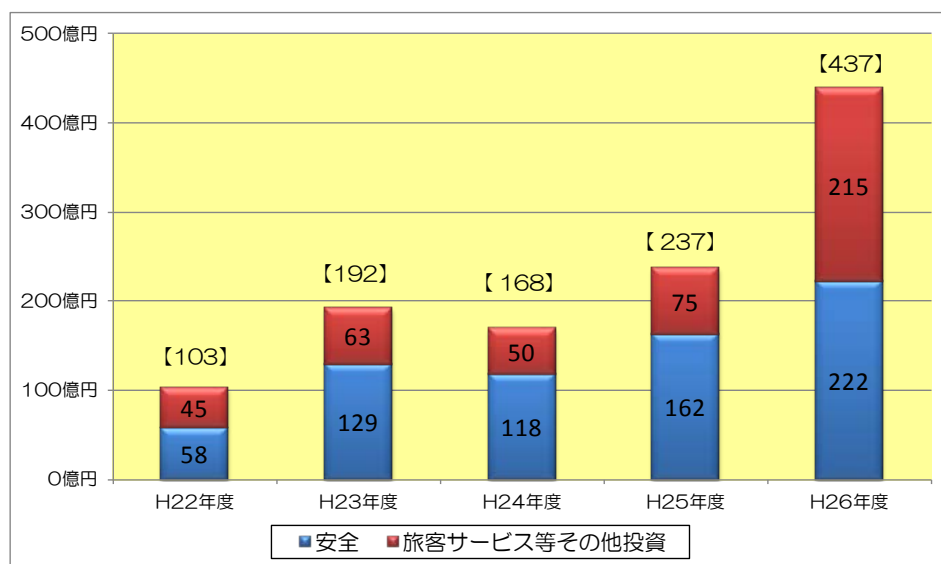
青函トンネル設備の現地調査

5 安全確保のための取り組み

5-1 安全関連設備投資

平成26年度は、お客様の安全を最優先に取り組む観点から、車両や地上設備など安全基盤の強化に重点を置いた設備投資を実施しました。

なお、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定における利益剰余金等を活用した支援措置のうち、鉄道施設等の更新又は整備に係る無利子貸付け及び助成金（平成23～32年度 600億円 無利子貸付1/2、助成金1/2）の交付を受けて、電車等の老朽取り替え、PCマクラギ化等、安全基盤の強化に関わる設備投資を行いました。



設備投資額と安全関連設備投資額の推移

(1) 車両の新製

733系電車36両（6両編成×5、3両編成×2）を新製し、老朽化した711系電車42両（14編成）の老朽取り替えと予備車の確保を進めました。

これにより、国鉄時代に導入した711系電車の老朽取り替えが完了しました。



711系電車



733系電車

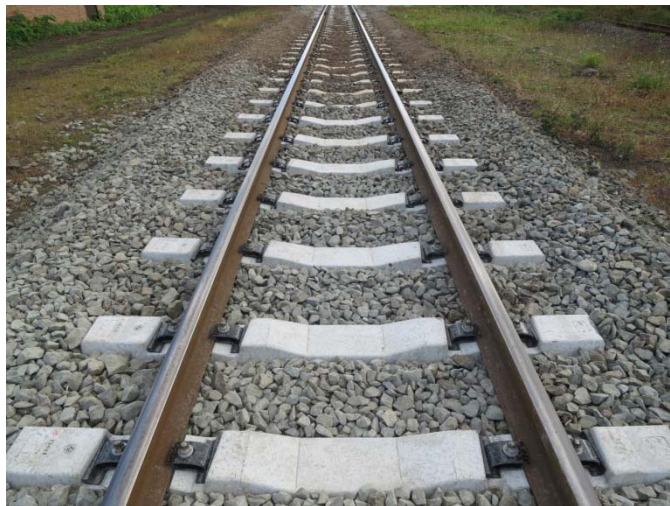
(2) PCマクラギ化の推進

函館線大沼駅～森駅間（渡島砂原経由）「通称：砂原線」、根室線新得駅～釧路駅間などにおいて、マクラギを木製から、重く安定性があり、腐食・腐朽がない耐用年数の長いコンクリート製（PCマクラギ）へ置き換える工事を進め、軌道の安全性を向上させる取り組みを進めています。

なお、砂原線の本線は平成26年度に完了しました。

平成26年度主な工事实績

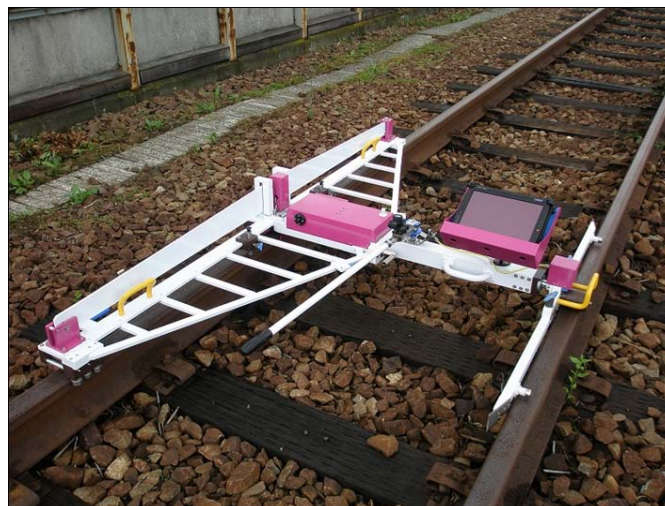
《砂原線：約27千本、根室線：約10千本（平成27年度以降も継続）》



PCマクラギ化（函館線 鹿部駅構内）

(3) トラックマスターの増備

平成25年度に駅構内の待避線等の軌道変位を測定して適切な補修を行うため、簡易型軌道検測装置（トラックマスター）を全道に18台配備して軌道変位の測定を行いました。平成26年度はトラックマスターをさらに8台増備し、分岐器の軌道変位を測定できる体制になり、検査データの信頼性向上や記録の徹底を行いました。



トラックマスター

(4) A T S - D N の設置拡大

A T S とは自動列車停止装置 (Automatic Train Stop) の略であり、列車が停止信号を超えて進行しようとした場合に、自動的にブレーキを動作させることで衝突や脱線事故を未然に防ぐために設けられている運転保安設備です。当社では「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」の改正に伴い、速度制限機能を有する A T S - D N 形と呼ばれる A T S の整備を進めています。平成 26 年度は室蘭線苫小牧駅～東室蘭駅間の工事を実施しました。

(5) ホームにおける安全対策

平成 26 年度は、札沼線八軒駅のホームにおいて、目の不自由な方をはじめとするお客様のホームからの転落を防止するため、ホーム上に内方線等の整備を行いました。

今後も、バリアフリー整備に合わせて計画的に整備していきます。



内方線の整備

(6) 踏切設備の整備

平成 26 年度は、道路管理者との協議により、道路幅幅等に伴う踏切構造改良や踏切の視認性向上のため踏切警報灯の全方向化等を行いました。また、踏切内で立ち往生した自動車等を自動的に検知し停止信号を現示する障害物検知装置を函館線の踏切に新設したほか、信号炎管の L E D 化など踏切設備の保安度の向上に取り組みました。

さらに、今年度から障害物検知装置は、濃霧や積雪など天候に左右されず、保守等についても従来方式よりも優位である三次元レーザーダ式を導入しました。今後は、この方式を主軸として計画的に整備していきます。



三次元レーザーダ式障害物検知装置 (函館線 発寒駅～発寒中央駅間)

(7) 4種踏切の事故防止対策

当社には踏切警報機及びしゃ断機の無い踏切である4種踏切が平成26年度末で142箇所あります。その多くは列車本数の少なく比較的列車速度の低い地域にあり、踏切無視等による踏切障害事故が発生しています。

そこで、平成26年度は4種踏切における踏切無視に対する注意喚起を強化するため、太陽電池によって点滅する「ストップサイン」を51箇所を設置するなどの取り組みを行いました。



ストップサイン



4種踏切の一例

(8) 踏切事故防止の取り組み

当社は春・秋・冬・厳寒期の年に4回、北海道運輸局、北海道、北海道警察、交通関係協力団体のご協力をいただき、「踏切事故防止キャンペーン」を実施しています。期間中は、ポスターの掲出、踏切・駅頭等におけるポケットティッシュ・リーフレットの配布、主要駅や列車内での放送による事故防止の協力要請、自動車運送事業者の運行管理者に選任されている方を対象とした「運行管理者講習会」での踏切事故防止講習を通して、踏切事故防止へのご協力を呼びかけています。

また、厳寒期の踏切事故防止キャンペーンでは、列車内ポスター掲出に加え、JR北海道バスなどの公共交通機関でのポスター掲出による踏切事故防止啓発を実施しました。



踏切事故防止ポスター

5-2 労働災害防止対策

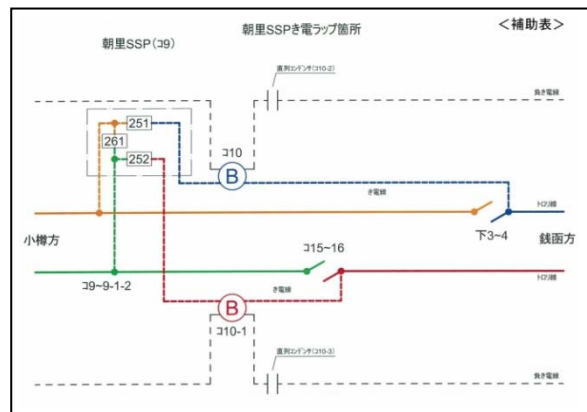
触車・感電・墜落の三大労災の撲滅に向け、取り組みを進めています。

当社の苗穂工場には、作業現場に潜む危険の再確認と、特に若手社員への危険に対する意識付けを目的に開設した教育施設「安全道場」があります。この「安全道場」では作業現場で起こりうる事象を装置により模擬体験できる教育を実施しており、苗穂工場の社員のほか、当社とグループ会社の新入社員や若手社員の研修・教育に取り入れています。

また、労働災害は冬期に多発しており、特に2月に多くの死亡労働災害が発生したことから、2月を「労働災害防止強化月間」と定め、絶対に起こしてはならない取り組みとして触車事故防止に的を絞って、労働災害防止の取り組みを強化しました。なお、期間中、本社・支社計画部門の担当者が現業機関の安全点検を実施し、労働災害防止の指導を行いました。



「構内除雪携帯型ハンドブック」を構内除雪作業時に作業員全員が携帯し、触車事故防止に取り組んでいます



電源システムの複雑な箇所では系統図のほかに系統ごとに色分けした「補助表」を作成し、感電事故防止に取り組んでいます



高所など墜落のおそれがある箇所に墜落防止のために柵を設けるなどの取り組みを進めています



「歯車挟まれ体験装置」割り箸を挟んで体験します（苗穂工場 安全道場）

5-3 自然災害対策

当社では、雨・風・雪、津波など自然災害に備えた取り組みを進めています。

(1) 津波発生時のお客様の安全確保

当社は、列車または駅をご利用のお客様の安全を確保することを目的に、自治体が公表している「津波浸水予測図」及び「ハザードマップ」に基づいて津波警戒区間や避難場所及び避難経路等を記載した「津波対応マニュアル」を制定しています。

平成26年度は自治体や警察のご協力を得て、マニュアルに則った訓練を1回実施しました。

今後も、自治体のハザードマップ更新にあわせて、マニュアルの見直しを行うとともに、津波被害に備えた訓練を実施していきます。

また、津波浸水区域内や隣接する駅に「海拔表示板」及び「津波避難場所案内板」を設置し、駅をご利用いただくお客様に海拔情報等を提供しています。今後は自治体のハザードマップの更新状況に応じて「津波避難場所案内板」等の設置を進めていきます。



津波避難誘導訓練
(平成26年10月釧路支社管内)



津波避難場所案内板

(2) 冬期対策

北海道の厳しい冬にお客様に安心してご利用いただくため、冬期安全安定輸送に向けた取り組みを行っています。

○除雪対策

除雪車両の配備 126台

新型除雪車両の増備・取替による除雪体制の強化を進めています（平成26年度3台取替）

○ポイント不転換対策

①ポイント融雪ピット式の設置 63箇所（平成26年度1箇所新設）

②ポイントマットヒーターの設置 234箇所

③圧縮空気式ポイント除雪装置 101箇所

○駅間等における吹きだまり対策

①防雪柵の設置 77, 712m（平成26年度791m新設）

②降雪モニターカメラの設置 92箇所（平成26年度2台新設）



排雪モーターロータリー
（除雪車両）



降雪モニターカメラ映像による吹き溜まり
状況の把握（室蘭線 志文駅～岩見沢駅間）

特に、平成26年度からは、冬期積雪期にひとたび発生すると重大事象につながりかねない事象を5点抽出し、「絶対に起こしてはならない事象」として社員間で共有するとともに、「過去の発生事例」「二度と起こさないためにどうしていくか」具体的取組内容を整理し、徹底して取り組んでいます。

①安全対策

◇お客様安全

- ・排雪保守用車（除雪車両）と列車を衝突させない。

短絡走行での排雪保守用車（除雪車両）による除雪作業

排雪保守用車（除雪車両）の移動・除雪作業時における全ての信号機の停止現示

- ・雪に乗り上げて脱線させない。

雪害で列車が長時間運転中止になった区間における初列車前の踏切除雪の実施

定期的な駅構内の除雪状況の点検と必要な除雪作業の実施

◇労働災害防止

- ・ 除雪作業中の触車事故を起こさない。

触車事故防止マニュアルに基づく社員への安全教育の実施

②安定輸送対策

◇救護できない場所で長時間お客様を閉じ込めない。

荒天が予想される場合、特急列車を始発から運休

運転している列車からの降雪情報をもとにした除雪作業の実施

◇天候回復後の運転再開情報が二転三転するのを防ぐ。

一定時間毎の除雪作業の進捗状況報告に基づく余裕を持った列車の運転計画の実施

5-4 事象報告・ヒヤリハット活動の取り組み

平成26年度から、安全上重要なテーマを見逃さないため、列車の遅延等に関係なく発生した「事故」「事象」はすべて報告することとしました。このうち、鉄道運転事故・インシデント・危険事象に至らなかった事象は、安全推進委員会専門部会で再発防止策を検討しています。

さらに、事故の芽をまさに芽の段階で摘み取るため、その一歩手前の経験についても情報を全現場に水平展開し、鉄道運転事故や労働災害の防止に活かす取り組みを行っています。

5-5 人材育成

(1) コンプライアンス教育の実施

社員全員が鉄道会社の社員としてお客様及び社会との関わりを意識し、コンプライアンスに適った行動を取れるようになることを目的として、全社員を対象にコンプライアンス教育を実施しています。

○主な研修・講習会等

- ・ 現場長・管理者研修

現場長及び管理者が、職場でのコンプライアンス徹底に必要な知識や意識及び職場内講習会で討議をするための進行要領を習得しました。

- ・ 基礎講習（eラーニング等）

eラーニング（パソコン教材）の受講等により、コンプライアンスや職業倫理の重要性を学びました。

- ・ 職場内講習会（討議形式）

職場の良い慣行・慣例やコンプライアンス違反事例をもとに討議し、コンプライアンス意識を浸透させ、職業倫理観を共有しました。

(2) 安全研修の実施

社員一人ひとりが石勝線列車脱線火災事故の反省と教訓とすべき課題を直視し、事故の事実から反省と課題を学び取り、事故に遭遇した列車に乗車していた社員だけではなく全社員が共有すべきもので、万が一事故に遭遇した場合には自分にも行動が求められることを確認するとともに、事故に遭遇したお客様の状況やお声から、「多くのお客様の尊い人命をお預かりしている」という使命感を学ぶ取組を目的として、安全研修を実施しています。この安全研修は、社員研修センターに保存した本件事故で焼損した車両から事故の悲惨さを感じることを、煙道体験装置で煙の充満した暗いトンネルから大変な恐怖のなか避難をしていただいたお客様のお気持ちに近づくこと等のカリキュラムで構成されており、平成25年度から3年計画で全社員に対して実施しています。



石勝線列車脱線火災事故 焼損車両



煙道体験装置

(3) お客様避難誘導訓練の実施

お客様の安全を最優先とする観点から、異常時に臨機応変な対応ができる能力を高めることを目的として、本社及び各支社で、実際の列車を用いて、トンネル内に停車した列車からお客様を避難・誘導する訓練を実施しています。



トンネル内避難誘導訓練（平成26年6月 富良野地区）

5-6 安全推進委員会の見直し等

○安全推進委員会の開催回数の見直し

安全推進委員会については、平成25年度まで月1回の開催であったため、急を要するものは毎週開催される経営会議へ報告する場合があります。安全推進委員会が当社における安全に関する議論の場とならないことがありました。このため、平成26年度より月2回の開催を定例とし、状況に応じて臨時に開催することとしました。このことにより、安全諸施策の推進及び再発防止の取り組み等について、従来より時間をかけて議論することができるようになりました。

○安全推進委員会で調査・審議すべき事項の見直し

これまで事故・事象の報告のルールは、輸送影響や関係者の責任度合いが基準となっており、調査・審議すべき事項に重大な事故に至る可能性があるものが取り上げられていない場合があります。

このため、安全上重要なテーマを見逃さないよう列車の遅延等に関係なく発生した「事故」「事象」は、すべて報告することとし、「安全」と「安定」を区別できるよう報告ルールを見直しました。併せて、安全推進委員会で調査・審議すべき事項を鉄道運転事故、インシデント、列車に遅延が生じていなくても重大な事故に至る可能性がある事象及び他社で発生した重大事故・インシデントに絞り込み、徹底的に原因・対策を議論することとしました。

○再発防止のための取り組みの推進

安全推進委員会で検討した再発防止策の取り組み状況のトレースを「半年後」「2年後」に行うことにより鉄道運転事故等の再発防止を図ることとしました。

トレースの結果、できていなかった事項については、「なぜできていなかったのか」を究明し、改善もしくは指導を強化することにより、PDCAサイクルを回し安全の向上を図っています。

○各系統における安全推進会議の設置

各系統の主管部に安全推進会議を設置し、安全推進委員会で議論すべき内容の徹底した検討を行うとともに、安全推進委員会で取り上げなかった事象についての原因究明、対策の検討、並びに他社で発生した重大事故・インシデントについての討議を行っています。

○安全推進委員会専門部会の設置

従来の安全推進委員会地方部会は、各系統の現場長が出席するため専門的な議論を行うことが難しかったことから、安全推進委員会で調査・審議した結果、各系統の主管部にて原因究明、対策を検討した事象について、系統ごとに現場長と専門的な議論をする場として、安全推進委員会専門部会を設置しました。なお、この会議には関係するグループ会社も出席しています。

5-7 その他

(1) 膝詰め対話の実施

安全風土を社内に醸成することを目的に経営幹部が社員と意見交換を行う膝詰め対話を実施しています。現場で明らかとなった課題等は社内で共有し、解決に向け取り組んでいます。平成23年度から実施しておりますが、平成26年度は約3,900人の社員に対して実施しました。

(2) 現場長による自主監査体制の整備

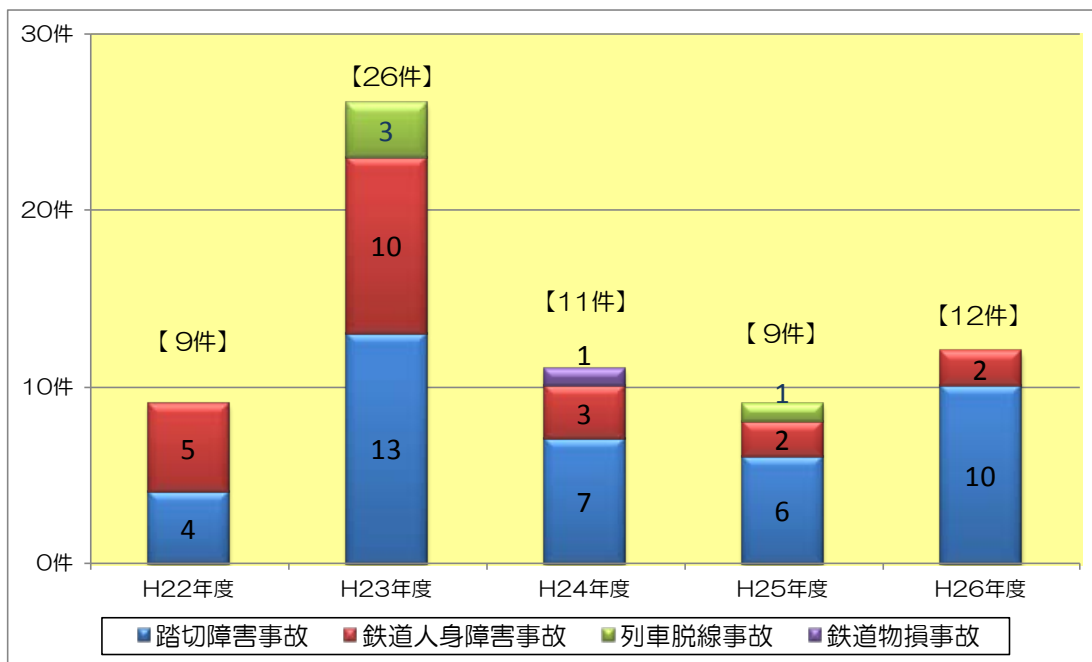
平成26年度から現場長がチェックシートに基づき自箇所(point)の点検を行うこととしました。実施状況は各系統の主管部が把握し、安全推進部が各系統の実施状況を確認しております。さらに、監査部が各系統及び安全推進部の実施状況を確認しております。

6 事故等の発生状況と再発防止措置

6-1 鉄道運転事故等

平成26年度の鉄道運転事故は12件発生し、平成25年度より3件の増加となりました。

【鉄道運転事故の推移】



鉄道運転事故・・・省令に定められた以下に示すような事故

- ・踏切障害事故 踏切道において、列車または車両が道路を通行する人または車両等と衝突または接触した事故
- ・鉄道人身障害事故 列車または車両の運転により人の死傷を生じた事故
- ・列車脱線事故 列車が脱線した事故
- ・鉄道物損事故 列車または車両の運転により500万円以上の物損を生じた事故

(1) 踏切障害事故

平成26年度は10件発生し、平成25年度より4件増加しました。内訳は、乗用車と衝撃したものが6件、公衆と衝撃したものが3件、自転車と衝撃したものが1件となっています。

(2) 鉄道人身障害事故

平成26年度は2件発生し、平成25年度と同数でした。いずれも線路内に立ち入った公衆と衝撃したものでした。

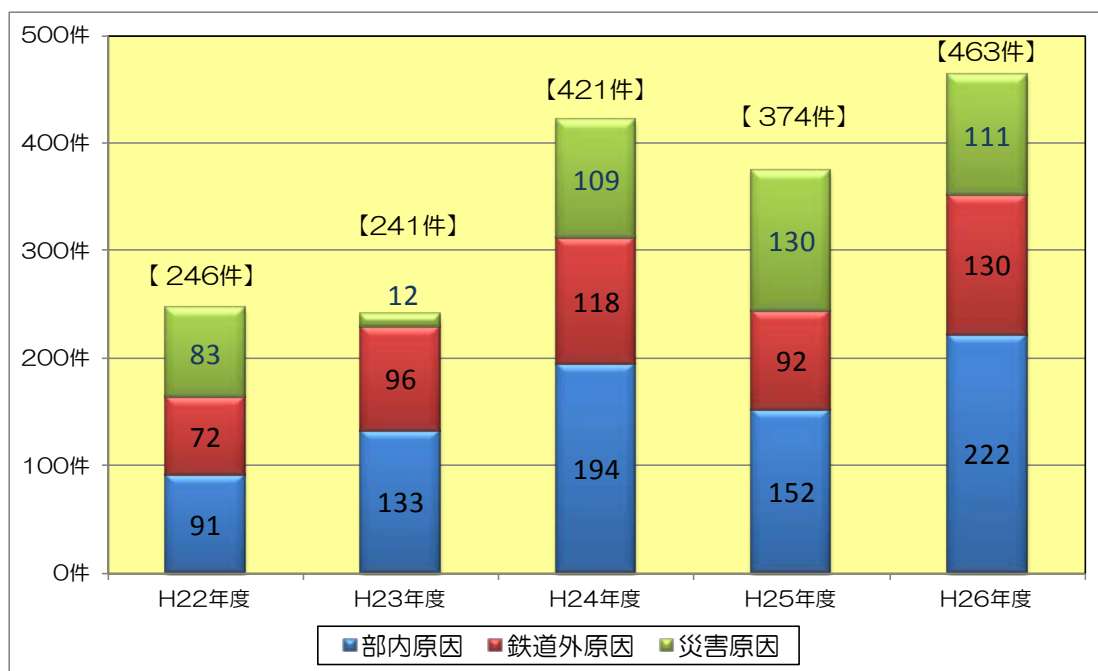
(3) 列車脱線事故

平成26年度は旅客列車の脱線事故は発生せず、平成25年度より1件減少しました。なお、当社が管理する線路において貨物列車の脱線事故が1件発生しました。これは江差線泉沢駅～札苅駅間を走行中貨車が進行方向右側に脱線したものです。原因等は現在運輸安全委員会で調査中です。

6-2 輸送障害

平成26年度の輸送障害は463件発生し、平成25年度より89件の増加となりました。このうち部内原因によるものは222件発生し70件の増加となりました。

【輸送障害の推移】



輸送障害・・・列車に運休または30分以上の遅延が生じたものであり、原因は3種類

- ・部内原因 車両や設備等の故障、社員の取扱い誤りなどが原因のもの
- ・鉄道外原因 列車妨害、線路内支障（線路内立ち入り等）や鹿との衝突などが原因のもの
- ・災害原因 降雨、降雪、地震などの自然災害が原因のもの

部内原因のうち、ローカル気動車の車両故障や車両点検によるものが52件発生し39件の増加、レールのボルト折損や継ぎ目板の破損など土木施設によるものが32件発生し17件増加しました。これら設備の老朽化によるものが原因の大きなウェイトを占めています。

老朽設備の更新については、限りある資金でより有効な対策となるよう優先順位を策定し進めてまいります。

また、安全性をより高めるため軌道変位による運転規制の基準を厳しくしたことも増加の要因となりました。

6-3 インシデント

平成26年度は、インシデントが3件発生しました。インシデントの発生件数は平成25年度と比較し2件の減少となりました。

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象

■インシデントの概況と対策

発生日：平成26年7月20日 発生箇所：札幌運転所構内
関係列車：入換車両（車輪削正後） インシデント：車両脱線

【概況】

札幌運転所構内で車輪削正を終えた本車両を他の線路へ移動中、運転士は異音と共に、車両が進行右側に傾きかけたため、車両を停止させました。床下を確認したところ、先頭車両の前2軸が進行方向右側へ約1m脱線していました。

この事象による怪我人及び輸送影響はありませんでした。

【原因】

調査結果からは、脱線した分岐器付近の線路の状態及び脱線した車両の状態は、規定の整備基準値内であり、管理上の問題はありませんでした。原因としては、分岐器部の左右レール間の平面性変位や継ぎ目部に若干の角折れが存在していたこと、また、車両が車輪削正直後のため、車輪踏面の平滑化による車輪とレールの接触面積の増加等があったことにより、車両動揺や車輪とレール間に働く力（横圧）及び車輪とレール間の摩擦係数の増加などの要因が複合的に影響し、乗り上がり脱線に至ったものと考えられます。

【対策】

駅や運転所構内にある分岐器の中で、車両の走行条件が最も厳しい規格の分岐器の分岐走行側に脱線防止ガードを設置しています（お客様の乗車列車が走行する分岐器、車両の移動に常用する分岐器、車輪削正直後の移動で通る分岐器）。

また、車輪削正後の車輪フランジへの塗油等の実施を検討しています。



脱線状況



脱線防止ガード

発生日：平成26年11月3日 発生箇所：宗谷線 兜沼駅～南稚内駅間

関係列車：普気第4321D列車（幌延駅発 稚内駅行） インシデント：その他

【概況】

当日、宗谷線兜沼駅～南稚内駅間で運転中止となる風速30m/sを記録しました。指令は、列車の抑止手配をすべきところ、風速30m/sになると自動的に警報音を発する「総合防災情報システム」が鳴動せず、強風状態に気がつきませんでした。

その後、隣接する指令からの連絡を受け、運転中止とすべき状態であったことに気づき、兜沼駅を発車直後の下り4321D列車の抑止手配を行いました。

この事象による怪我人等はありませんでした。

【原因】

「総合防災情報システム」の内部スピーカーが故障し、警報音が鳴動しなかったことと、スピーカー故障を想定した設備や整備体制となっていないませんでした。

【対策】

同様の設備体制である駅も含め、「総合防災情報システム」の警報音に加え、視覚性のあるパトライトを設置しました。また、電気設備の保守に関する規程類に「総合防災情報システム」の項目を追加し、継続的に保守する体制としました。

発生日：平成27年2月15日 発生箇所：室蘭線 遠浅駅～早来駅間 富門華通り踏切
関係列車：普気第2641D（苫小牧駅発 夕張駅行） インシデント：施設障害

【概況】

運転士は、本踏切を通過する際に左右全てのしゃ断桿が下がっておらず、警報音及び警報灯も動作していないことを認めたため、非常ブレーキで停止するとともに他の列車が本踏切を走行しない手配を行いました。

この事象による怪我人等はありませんでした。

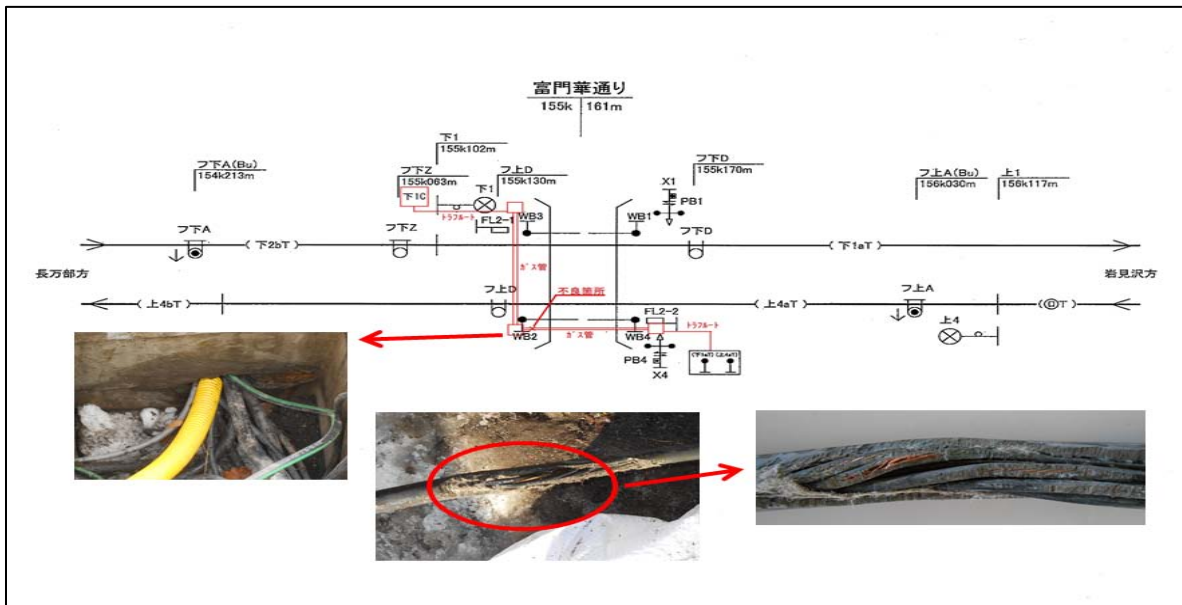
【原因】

踏切を動作させるケーブルの外皮を鼠にかじられ、水分等により絶縁が低下し、電気の流れが変わったため、踏切が動作しなかったと考えられます。

【対策】

当社の全踏切の配線図及び検査データを調査し、今回と同様の原因により踏切が動作しない可能性のある踏切を抽出しました。

再発防止対策として、現在踏切に使用している機器を、他方式の機器への取替によるフェールセーフ化の推進、鼠の害を抑えるケーブルの使用などを進めていくこととしました。

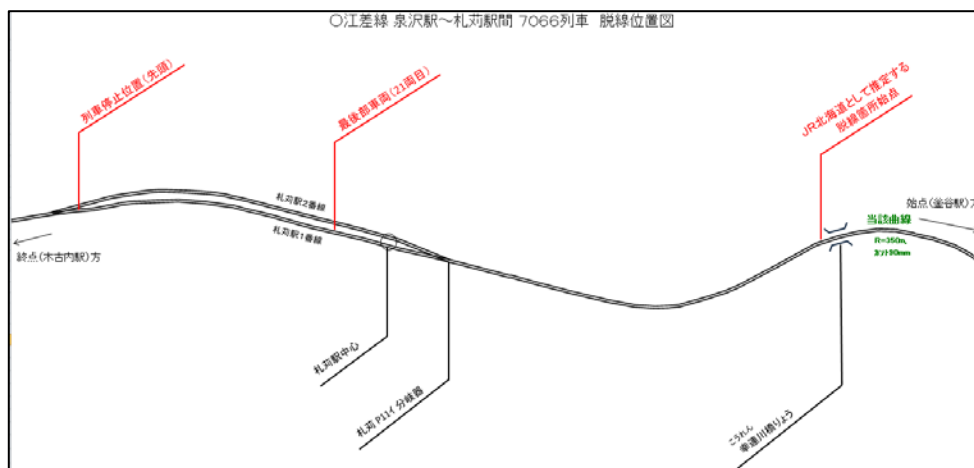


当該踏切略図とケーブルの損傷状況

6-4 運輸安全委員会の調査対象となった事故

○江差線 泉沢駅～札幌駅間 貨物列車脱線事故の概要

- ・発生日時 平成26年6月22日 4時15分頃
- ・発生場所 江差線 泉沢駅～札幌駅間
- ・列車 臨高速貨第7066列車（札幌貨物ターミナル駅発 宇都宮貨物ターミナル駅行）
- ・概況 本列車が札幌駅を走行中、突然非常ブレーキが動作し停車したため、JR貨物会社の運転士が点検を行ったところ、後ろから2両目の貨車が進行右側に脱線及びこの貨車と最後部の貨車が分離しているのを発見しました。また、線路及びまくらぎなどの痕跡から、泉沢駅～札幌駅間で脱線したと考えられます。
- ・負傷者 なし
- ・運転再開 平成26年6月23日 20時04分
- ・原因 運輸安全委員会にて調査中です。
- ・講じた措置 原因は特定されていませんが、江差線において貨物列車が3年間に3度（平成24年4月26日、平成24年9月11日及び本事故）脱線していることを踏まえ、江差線については、今回の脱線箇所と同条件の曲線部の整備基準値を厳しくしました。併せて、曲線部の負荷軽減が期待できるカント（曲線部における左右レールの高低差）の低下措置を行っていきます。

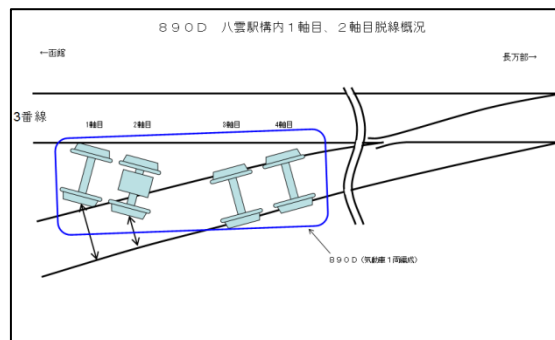


脱線状況

6-5 運輸安全委員会が調査結果を公表した事故・事象

(1) 函館線 八雲駅構内 列車脱線事故の概要

- ・発生日時 平成24年2月29日 22時00分頃
- ・発生場所 函館線 八雲駅構内
- ・列車 普気第890D列車（長万部駅発 森駅行）
- ・概況 運転士は八雲駅を発車後、分岐器を通過中に異音と共に横揺れを感じたため、非常ブレーキを扱い停止しました。停止後に確認したところ、当該分岐器付近で、列車の1番前と2番目の軸（車輪）が進行右側に脱線していることが判明しました。
- ・負傷者 なし
- ・運転再開 平成24年3月1日 13時03分
- ・原因 除雪が十分に行われていなかったことで、列車が分岐器を通過する際に車輪とレールが接触する部分に堅く凍った氷雪が残り、そこに車輪が乗り上げて脱線したものと考えられます。
- ・講じた措置 駅長等が構内状況を把握することとし、確実な構内状況把握が出来るようマニュアルを整備しました。さらに、構内状況の点検項目を明確にした記録簿を作成しました。また、集合研修において、駅構内の管理や具体的な予防除雪に関するカリキュラムを新たに追加し、教育を実施しました。それらの内容については、駅長等にも指導を行いました。

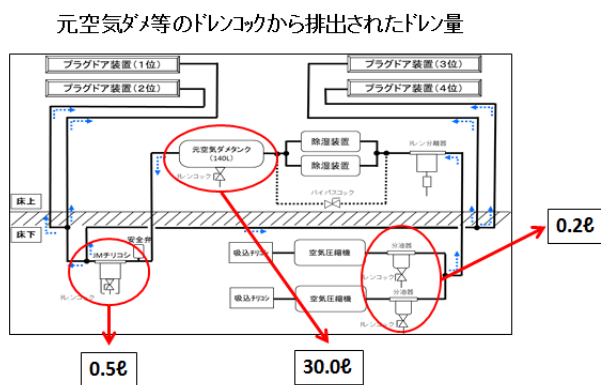


脱線状況

(2) 根室線 常豊信号場～上厚内駅間 重大インシデントの概要

- ・発生日時 平成25年1月7日 23時03分頃
- ・発生場所 根室線 常豊信号場～上厚内駅間
- ・列車 特急気第4013D列車（札幌駅発 釧路駅行 スーパーおおぞら13号）
- ・概況 本列車運転士は、本駅間を走行中、ドアが閉まっているときに点灯する表示灯が消灯しているのを認めたため、非常ブレーキで列車を停止させました。停止後、確認したところ、前から5両目の前寄り進行右側のドアが約30cm開いていたため、ドアを鎖錠し、見張り員を配置して運転を再開しました。

- ・負傷者 なし
- ・原因 5両目の前寄り右側のドアについて、ドアを動作させる圧縮空気の配管内に定期検査で行われるドレン抜き作業が適切に行われず、ドレンが溜まっていた。外気温の低下でそれが氷結して配管が閉塞し、圧縮空気が送られなくなったことでドアを閉じた状態に保持することができなくなるとともに、トンネル走行中の負圧及び車両の動揺等で、ドアが開いた可能性が考えられます。
- ・講じた措置 検査の際、修繕作業が発生した場合にのみ「車両保守管理システム」に修繕内容を記録していましたが、修繕作業が発生しない場合も同システムに記録し、機器毎に検査結果が確認できるようにしました。また、定期検査のチェックリストを変更し、定期検査で行うドレン抜き作業も、全て記載し、確認出来るようにしました。車両の検修作業について、本社と現場の意思疎通を図るため年に複数回、情報交換や実態把握、フォローを実施することとしました。



同型車両のドア

(3) 函館線 山崎駅構内 重大インシデント

- ・発生日時 平成25年7月6日 15時41分頃
- ・発生場所 函館線 山崎駅構内
- ・列車 特急気第5014D列車 (札幌駅発 函館駅行 北斗14号)
- ・概況 運転士は、山崎駅構内を運転中にエンジンが動いているときに点灯する表示灯が消灯しているのを認め、列車を停止させました。車両点検を行ったところ、4両目床下から発煙し、エンジンの上部に火が出ているのを認めました。また、同エンジン上部の損傷箇所から飛散したと思われる可燃性の液体が列車の側面等に付着し、車体の一部が焼損していました。
- ・負傷者 なし
- ・運転再開 平成25年7月7日 1時17分
- ・原因 4両目に搭載していたエンジン内部の燃料を調節する部品(スライジングブロック)が疲労破断したことで、エンジンが制御不能かつ過回転状態となり、エンジン内部を損傷しました。また破損した内部の部品がエンジンの一部を突き破り、その際に発生した火花が、開口部から噴射した燃料及びエンジンの潤滑油等に引火するとと

もに、それらが高温状態のエンジンの別の部品の表面に付着して発火、高速走行していた列車の後方車両に向かって飛散して車体側面に付着したため、表面塗装が焼損しました。

- ・講じた措置 本インシデント発生後、同形エンジンを搭載している183系特急気動車36両の運用を停止しました。その後、原因究明のための対策会議を立ち上げ、スライジングブロックの破損防止、エンジンの過回転防止、エンジンブロックの破損防止の3重の対策を策定し、長期試験によって効果及び関連機器に問題が生じないことを確認した後、各車両に施工しました。さらに、その他の対策として、定期検査における検査内容の追加及び車両を管理するシステムの改修等の見直しを行いました。なお、運用を停止していた183系特急気動車36両は、平成26年8月から運行を再開しました。



当該車両床下のエンジン

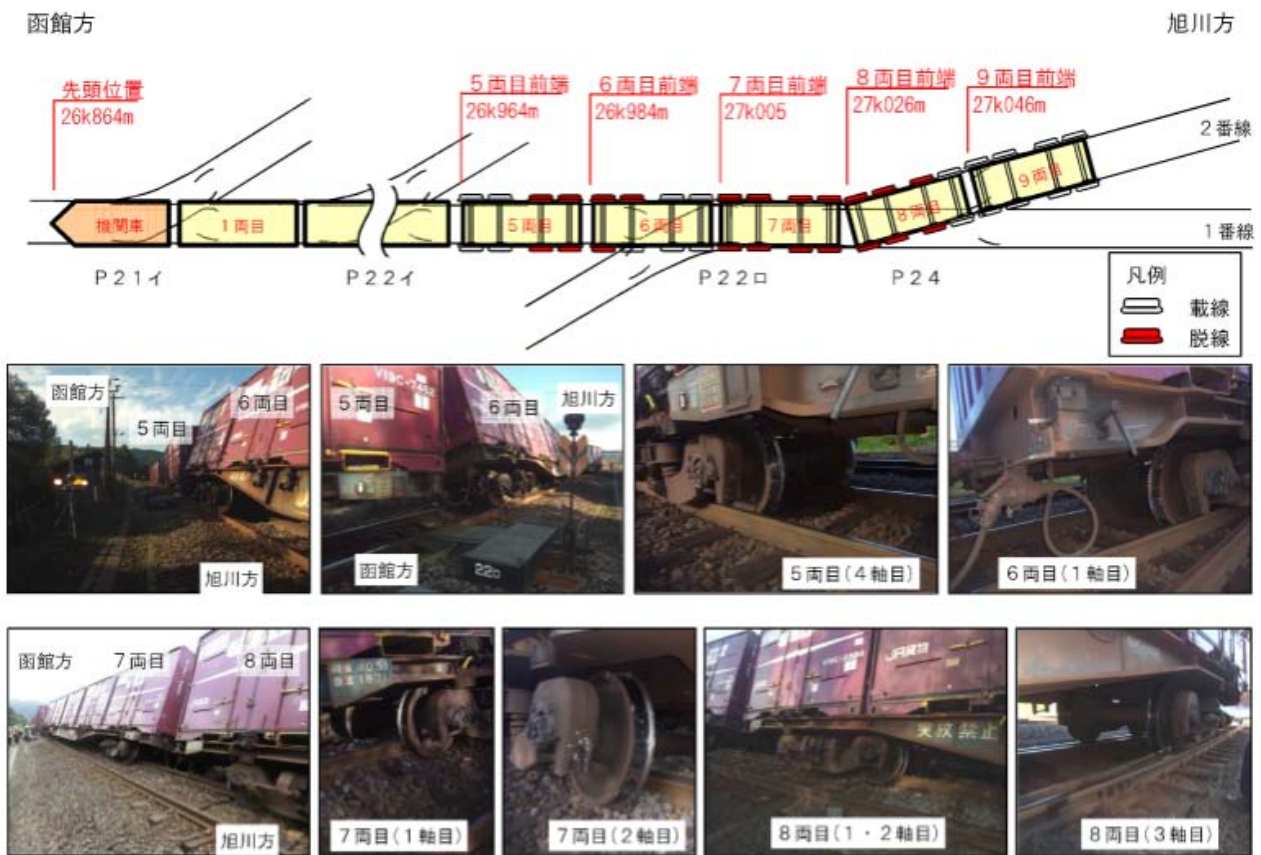


焼損した車体の側面

(4) 函館線 大沼駅構内 貨物列車脱線事故の概要

- ・発生日時 平成25年9月19日 18時05分頃
- ・発生場所 函館線 大沼駅構内
- ・列車 臨高速貨第8054列車(帯広貨物駅発 熊谷貨物ターミナル駅行)
- ・概況 運転士は大沼駅2番線を出発後、ブレーキが動作するのを認めたため、だ行状態にしたところ、直後に列車は停止しました。確認したところ、列車は(機関車1両含む)6両目の後の2軸(車輪)、7両目の前の2軸(車輪)、8両目の全ての軸(車輪)及び9両目の前の2軸(車輪)が脱線していました。
- ・負傷者 なし
- ・運転再開 平成25年9月21日 17時30分
- ・原因 事故現場付近では、線路が規程に定められた整備の基準値を大幅に超過した状態であったにもかかわらず整備が行われていませんでした。そのため、列車の走行時に左右のレールの間隔が拡大しやすい状態だったところに、本列車が走行し、左右のレール間に脱線したと推定されます。
- ・講じた措置 本事故後、国土交通大臣から受けた事業改善命令及び監督命令に対し策定した「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」に次の取り組みを盛り込み再発防止に取り組んでいます。また、その進捗状況は四半期毎に国土交通大臣に報告しています。

- ・保線関係の全社員から聞き取りを行い、その調査結果や処分を公表しました。
- ・保線関係の全社員を対象に鉄道運営に対する基本姿勢、保線技術者の心構え、検査や修繕を適正に実施する重要性などのコンプライアンス教育を実施しました。
- ・改ざんの余地を極力少なくするため、システム改修、装置の導入を開始しました。
- ・線路の保守及び管理体制のルールを明確にし、線路の管理について業務分担を明確に定め、規程等に記載して制度化しました。
- ・線路の保守に関する工事期間の短縮や使用頻度の低い線路設備の使用停止など、線路の保守作業の負担を軽減し、整備作業の環境改善を進めました。
- ・本事故が発生した9月19日を「保線安全の日」とし、安全を最優先とする取り組みを継続して行うこととしました。



脱線の概略図及び状況写真

6-6 石勝線 清風山信号場構内における列車脱線事故に係る勧告に対して講じた措置

当社は、平成23年5月27日に石勝線清風山信号場構内において発生させた特急スーパーおおぞら14号の列車脱線火災事故について、運輸安全委員会からの調査報告書とともに勧告を受けました。当社は、勧告に対して「講ずべき措置に関する実施計画書」を同委員会に提出しております。その進捗状況について、平成26年12月17日に「講ずべき措置の完了報告書(中間)」として同委員会へ提出しました。

(1) 運輸安全委員会による勧告

北海道旅客鉄道株式会社は、踏面擦傷、剥離の長さの範囲が使用限度を超えたとして扱うべき車輪を使用することがないよう、車輪踏面の状況を把握するための適切な検査時期及び検査手法を確立し、車輪踏面状態の管理を徹底すること。

(2) 勧告に対して講じた措置の概要

- (ア) 「車輪検査時に基準値を下回る擦傷及び剥離を発見した場合、検査記録簿に記録を記載する等により、次回検査時に車輪擦傷、剥離等の進行状況等を継続して検査する仕組みを作ります。」について、以下の取り組みを行いました。
- ① 車輪検査時に基準値を下回る車輪擦傷、剥離等を認めた場合は継続して注視する。
 - ② 連続した車輪擦傷、剥離等を一つのものとして扱う。
 - ③ 車輪検査時に基準値を下回る擦傷、剥離等を発見した場合、その寸法等を車両管理のシステムに入力し、更に管理者等はそれを確認し記録に残す。
 - ④ 車輪擦傷、剥離等について、前回検査時と比較し、その進行状況を継続して検査するしくみの構築。
 - ⑤ 平成26年度冬期の車輪管理及び検査の状況を踏まえ、規程の整備。
- (イ) 「車両関係計画部門の社員が、各現場に年2回赴き、車輪管理及び車輪検査の実態把握を行い、適宜指導及び車輪検査方法の見直しを行っていきます。」について、以下の取り組みを行いました。
- ① 車両関係計画部門の社員が、平成25年度下半期に、関係現場に複数回赴き、車輪管理及び検査方法が適切に実施され、見直しの必要が無いことを確認。
 - ② 車両関係計画部門の社員が、平成26年度下半期に、各現場に赴き車輪管理及び検査の実態把握の実施。
- (ウ) 「列車が運行している状態で、連続的、定量的に車輪の熱亀裂、擦傷(剥離を含む)を検知する装置の導入を早急に検討します。」について、以下の取り組みを行いました。
- ① 列車が運行している状態で、車輪の熱亀裂、擦傷(剥離を含む)を検知できる「車輪フラット検出装置」の札幌圏への導入を決定しました。
 - ② 「車輪フラット検出装置」の設置拡大について検討します。

このほか、車輪削正周期の策定に関して、平成27年度末の報告を予定しております。

7 輸送の安全に関する事業改善命令及び事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令

平成25年に出火等の車両トラブルが連続して発生し、さらに函館線大沼駅構内における貨物列車脱線事故を契機として、軌道部門の多数の箇所ですら定めたルール通りに線路の補修作業がなされていなかったこと、検査データを書き換えていたことなどが判明しました。

これら一連の事故・事象に対して、国土交通省から3度にわたり特別保安監査を受査、鉄道局長から3度にわたり改善指示を受けるとともに、平成26年1月には国土交通大臣から「輸送の安全に関する事業改善命令及び事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」を受けるに至りました。

この事業改善命令・監督命令の概要は以下のとおりです。

7-1 事業改善命令・監督命令によるJR北海道が講ずべき措置

1. 日々の輸送の安全確保

- ① 会社全体を挙げての毎日の安全確認を、引き続き励行。
- ② 現場における毎日の業務の実施に当たっては、以下を徹底。
 - ・常に安全を第一にするという基本認識を持つこと。
 - ・法令や規程等のルールを遵守すること。
 - ・安全を脅かすおそれのある事象に対して敏感であること。
 - ・トラブル等の際には安全確保を最優先とした判断や対応を行うこと。
- ③ 本社において、現場の状況を常に把握し、問題に対して迅速に対応。

2. 第一歩の改善

(1) 改ざんの根絶

- ① 社内におけるコンプライアンスの徹底
 - ・まず経営陣が、改ざんの悪質性及びあってはならない問題であることを認識し、コンプライアンス徹底の必要性を十分理解。
 - ・コンプライアンスに関する社内研修を抜本的に見直し、全職員がコンプライアンスの必要性を理解するよう社内教育の徹底。
 - ・公益通報制度の積極的な活用について周知徹底。
- ② 安全意識の徹底及び安全知識の向上に関する職員教育体制の再構築
 - ・会社全体で、安全確保の必要性を徹底、安全性向上のための努力の重要性を認識。
 - ・軌道部門で、検査・補修の意義の徹底。安全関係法令等に関する知識の向上のため、教育体制の抜本的再構築。
 - ・軌道部門以外の全ての技術部門においても、同様の視点で検証。

③ 記録を重視するルールの策定及びその徹底

- ・ 軌道部門で、検査・補修の実施・記録について規程化、徹底。
- ・ 軌道部門以外の全ての技術部門においても、同様の視点で検証。

④ 改ざんを防止する作業環境の整備

- ・ 機械により検査し、検査データを自動的に管理するシステムの導入。
- ・ 検査補修について多重チェックや現場管理者等による適切な指導監督のための体制を確立。
- ・ 軌道部門以外の全ての技術部門においても、同様の視点で検証。

⑤ 改ざんが行われた場合における厳しい処分環境の整備

- ・ 改ざんを行った者に厳しい処分をするための厳正な社内規程の整備・確実な適用。
- ・ 悪質な改ざんは、行政・司法当局に通報・告発等、厳格な対応。

(2) 安全管理体制の再構築

① 安全統括管理者の業務体制の刷新

- ・ 安全統括管理者の機能の実効性を担保し、各部門を統括管理する体制を確立。
- ・ 安全統括管理者が安全対策の着実な推進、確認を行う体制を確立。

② 安全推進委員会の運用の見直し

- ・ 重要と考えられる事故等について、原因究明・対策を調査審議。
- ・ 輸送の安全を確保するための総合的な事項について調査審議。
- ・ その他設置目的に沿った適切な運用の確保。
- ・ 経営陣は審議結果を尊重し、確実に実施。

③ 事故等の原因究明・再発防止対策の検討体制の確立

- ・ 安全推進部が事故の原因究明等の主導的な役割を果たす体制を確立。
- ・ 車両部門において、技術的な調査等を的確に行う体制を確立。
- ・ 車両部門以外の全ての技術部門においても、同様の視点で検証。

④ 内部監査等の体制の充実

- ・ 内部監査について、専門性と独立性に留意しつつ、安全管理の実施状況に関する監査を行う体制を確立。
- ・ 監査役による監査について安全に関する法令への適合性等に関する監査を行う体制の強化。

⑤ 安全推進部の強化

- ・ 安全推進部が会社全体の安全管理業務を優先的・円滑に行える体制への見直し・強化。

⑥ 安全管理規程等の見直し

- ・ ①から⑤までの事項の確実な実施のため、安全管理規程等を見直し。

(3) 安全確保を最優先とする事業運営の実現

① 現場の業務実施体制の確立

- ・ 軌道部門における現場の効率的な業務実施体制の確立。
- ・ 外注の活用について検討。活用する場合には、適正な発注手続の確保、外注先のコンプライアンスの徹底の監督。
- ・ PCまくら木の導入、現場の状況に応じた作業方法の見直し等軌道部門の業務の効率化。

② 技術伝承のための教育体制の検討

- ・ 熟練技能者を教育業務に特化させる等OJT教育要員の人材確保。
- ・ 現場職員の技術力向上を図るための教育訓練の充実。
- ・ 外注管理に必要な知識・経験を習得するための教育訓練体制を導入。

③ 当面の必要な安全投資の推進等

- ・ 「安全基本計画」の設備投資関連部分を見直し、安全投資と修繕に関する5カ年計画を策定・実施。600億円の設備投資支援の活用の前倒しも検討。

④ 安全意識の徹底、記録を重視するルールの策定・徹底(再掲)

(4) 技術部門の業務実施体制の改善

① 各種規程等の検証、改正・整備、周知徹底、確認及び見直し

- ・ 全技術部門で、全ての規程等を検証し、必要な改正・整備、周知徹底、遵守状況の確認、状況の変化等に応じた見直し。

② 本社の現場に対する指導体制の確立

- ・ 本社が、現場の状況を把握する体制を整備するとともに、現場の課題を整理し、現場の提案を踏まえた対応策の検討、必要な指導等を行う体制を確立。

③ 車両部門における多重のチェック体制の確立

- ・ 全ての現場で、検修作業の結果についての多重のチェック体制の確立。

(5) 第三者による安全対策監視委員会(仮称)の設置

- ・ 安全対策等の実行に関して監視・助言、追加対策等の提案を行う第三者による諮問委員会等の形態の常設の組織の設置。

3. 更なる安全確保へ

① 安全意識の啓発や安全風土の構築を実施するための組織の整備

- ・ 安全意識の啓発や安全のための企業風土の構築のため、自社にふさわしい特別な専門の組織や取組みの検討。

② 安全確保のためのPDCAサイクルの確立

- ・ 各分野で安全目標を設定、必要な対策についての計画の策定。
- ・ 実施状況を定期的に検証、必要に応じ、安全目標及び計画の見直し。
- ・ 安全確保のためのPDCAサイクルの重要性の徹底。

③ 会社全体を通じた安全性向上のための取組み

- ・ 「安全性向上のための行動計画」、「安全基本計画」等の見直しの検討、徹底的な再生に向けた実行性のある計画の策定。
- ・ 本社・支社・現場組織のあり方を含め、安全対策を効率的に推進し得る最もふさわしい会社組織の検討・整備。

④ 安全を確保する企業風土を構築するための全職員の参画

- ・ ③の計画の見直しへの全職員の参加を通じ、コンプライアンスや安全意識の醸成。
- ・ ヒヤリ・ハット情報を報告しやすい職場環境の整備等、職員一人一人が、安全性を向上させることについて、常に問題意識を持って業務に当たるよう体制の確立。

8 事業改善命令・監督命令により講じた措置

平成26年7月及び12月に「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」を策定し、国土交通大臣に報告しました。これらの計画は、当社にとって最重点の取り組み計画であり、計画の完遂に向けて現在取り組んでいます。

また、安全確保のために必要な設備投資と修繕を早急に行うため、平成27年3月に「安全投資と修繕に関する5年間の計画」を策定し、国土交通大臣に報告しました。

8-1 事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画（概要）

2. 第一歩の改善

(1) 改ざんの根絶

①社内におけるコンプライアンスの徹底

- ・会社幹部へのコンプライアンス教育の実施
- ・社外専門家のコンサルティングをもとにコンプライアンス研修計画の策定
- ・JR北海道グループコンプライアンス相談窓口の改善及び周知徹底

②安全意識の徹底及び安全知識の向上に関する職員教育体制の再構築

- ・全社員を対象とした安全研修の実施
- ・安全研修室の展示内容の見直し・充実
- ・各系統における事故事例集の作成と活用
- ・保安装置（ATS）損壊事象再発防止の取り組み

③記録を重視するルールの策定及び活用

- ・検査の実施責任者、記録項目、記録手段、記録の管理者、保管期間等の明確化
- ・検査記録簿（野帳）の様式の統一

④改ざんを防止する作業環境の整備

- ・検査のシステム化（マヤ車のシステム改修、新型トラックマスターの導入）によるセキュリティの向上とデータ処理の自動化
- ・車両部門における新たなWチェック体制の導入

⑤改ざんが行われた場合における厳しい処分環境の整備

- ・就業規則を改正し、安全運行に必要な数値等の不正変更を懲戒基準に追加
- ・故意の安全運行阻害行為を厳しく懲戒

(2) 安全管理体制の再構築

①安全統括管理者の業務体制の刷新

- ・日々発生した事象への対応（毎朝安全統括管理者と各部長等による安全確認を実施、確認結果及び日々留意すべき事項について極力具体例を示して現場長へ周知）
- ・安全統括管理者による現場巡回
- ・安全統括管理者安全ミーティングの開催等

②安全推進委員会の運用の見直し

- ・安全推進委員会において調査・審議すべき事項の整理
- ・安全推進委員会開催頻度、出席者の見直し
- ・各系統における安全推進会議の設置
- ・各系統における安全推進委員会専門部会の設置

③事故等の原因究明・再発防止対策の検討体制の確立

- ・事故報告に関する社内規程の見直し
- ・安全に関するリスクが高い事象についての徹底した原因の究明
- ・4M4Eによる事故分析手法の導入

④内部監査等の体制の充実

- ・現場長による自主監査の実施
- ・各系統の主管部及び安全推進部による現場長自主監査の状況の確認
- ・監査部による自主監査の実施状況の確認

⑤安全推進部の強化

- ・安全推進部の建制順を上位とする組織の見直し
- ・安全推進部の人員増強

⑥安全管理規程等の見直し

(3) 安全確保を最優先とする事業運営の実現

①現場の業務実施体制の確立

- ・計画的な補修作業等の外注
- ・保守間合いの拡大及び作業の機械化等による保守作業の改善
- ・線路設備の更新・強化の推進、PCマクラギの導入
- ・副本線の使用停止等、低頻度利用設備の使用停止による検査数量の削減
- ・タブレット端末による各種検査記録手法の導入
- ・軌道変位等に対する運転規制値の制定

②技術伝承のための教育体制の検討

③当面の必要な安全投資の推進等

- ・平成26年度予算計画の策定
- ・安全投資と修繕に関する5年間の計画策定

④安全意識の徹底、記録を重視するルールの策定・徹底（再掲）

- ・（1）②、③に同じ

（4）技術部門の業務実施体制の改善

①各種規程等の検証、改正・整備、周知徹底、確認及び見直し

- ・規程、マニュアルの改訂

②本社の現場に対する指導体制の確立

- ・工務部における業務支援室の設置による業務実施状況の監査とフォローアップの実施
- ・工務部におけるボトムアップ体制の構築
- ・土木部門における本社が定期的に把握するしくみの構築

③車両部門における多重チェック体制の確立

- ・（1）④に同じ

（5）第三者による安全対策監視委員会（仮称）の設置

- ・「JR北海道再生推進会議」の設置

3. 更なる安全確保へ

①安全意識の啓発や安全風土の構築を実施するための組織の整備

（ア）コンプライアンスの徹底

- ・経営理念等の見直し
- ・経営幹部が社員に対し直接メッセージを伝える取り組み
- ・企業行動委員会の見直し
- ・コンプライアンスを徹底させる教育と浸透化の実施
- ・懲戒処分の社内周知
- ・情報公開のあり方見直し

（イ）安全意識を高めるための取り組み

- ・「安全意識の啓発や安全風土の構築を実施するための組織」とするための人材の育成
- ・職場での自発的な取り組みを育てるしくみの構築
- ・現在実施している集合教育による安全研修の受講対象者の拡大
- ・安全啓発館（仮称）の創設
- ・職場毎の安全会議・訓練の実施
- ・他社の取り組みを参考に当社の現状を踏まえ足りない取り組みの抽出

②安全確保のためのP D C Aサイクルの確立

- ・安全目標「事故によるお客様の死傷ゼロ」の設定
- ・定期的な実施状況の検証と必要な計画の見直し
- ・P D C Aサイクルの重要性の徹底

③会社全体を通じた安全性向上のための取り組み

- ・「安全性向上のための行動計画」、「安全基本計画」等の見直し
- ・「J R北海道安全の再生」の作成
- ・支社・現場を支援するための新たな組織の設置及び本社からの支援体制の整備

④安全を確保する企業風土を構築するための全職員の参画

- ・「安全性向上のための行動計画」、「安全基本計画」の見直しへの社員参画を通じたコンプライアンス・安全意識の醸成
- ・「事故と事象の報告及び分類規程」の定着による安全を確保する企業風土の構築

8-2 安全投資と修繕に関する5年間の計画

これまで安全確保に必要な設備投資や修繕を先送りしてきた結果、鉄道施設及び車両の老朽化が進み、早急に対策が求められている状況にありました。このため、「安全投資と修繕に関する5年間の計画」を策定し、安全基盤の再構築を進めるとともに、限りある資金で安全レベルを維持するため、安全確保が可能な範囲への列車の速度制限や使用頻度の少ない設備・ご利用が著しく少ない列車の見直しなど「選択と集中」を進めていきます。

○安全投資と修繕を最優先して推進します。

○老朽対策は、ライフサイクルや予防保全の考え方にに基づき計画します。

○メンテナンスを確実にを行うため、検査機器等の整備を図るとともに、検査・保守業務の機械化やデータ管理のシステム化を進めていきます。

○現場からの提案や当面の緊急性を踏まえ、これまで先送りしてきた施策等を棚卸しし、必要な設備投資や修繕を実施します。

○限りある資金で安全レベルを維持するため、「選択と集中」を進めていきます。

なお、「安全投資と修繕に関する5年間の計画」における主な施策のロードマップについては、別紙のとおりです。

9 お客様、地域の皆様との連携

9-1 お客様からのご意見

当社ホームページのメールフォームや各駅に設置しておりますご意見箱「グリーンボックス」などを通して、当社に対するご意見・ご要望を承っております。

平成26年度は約4,700件の「お客様の声」をいただき、その中には安全に対するご意見も含まれています。お客様からいただいたご意見には、直ちに状況を確認し、必要な措置を講じるとともに、お客様へのお返事が必要な場合には、迅速にお答えできるよう努めています。

9-2 お客様、地域の皆様と共に高める安全

(1) ホーム、車内SOSボタン

札幌近郊の主な駅には、ホームからお客様が誤って転落した場合などに、駅に近づいてくる列車や駅社員に対して異常を知らせることができる「非常停止押ボタン」を設置しています。また、列車内には、犯罪行為や急病人が発生した場合や車両に異常が発生した場合などに、乗務員に対して異常を知らせることができる「車内SOSボタン」を設置しています。



非常停止押ボタン



車内SOSボタン

(2) AEDの設置

札幌駅をはじめ、ご利用になるお客様の多い駅等41駅にAEDを設置しています。設置駅の社員は、AEDを使用する訓練を受けています。

※AED（自動体外式除細動器）…心臓がけいれんし、血液を流すポンプ機能を失った状態（心室細動）になった場合、電気ショックを与え、正常なリズムに戻すための医療機器です。



駅に設置しているAED

(3) 鉄道テロ対策

国土交通省の指導に基づき、鉄道テロ対策の取り組みを行っています。駅構内の巡回や防犯カメラでの監視、透明で中身を確認できるゴミ箱の設置（一部の駅や車両）などとともに、駅や列車内でお客様に対して、不審物発見時の通報のご協力を依頼しています。また、警察や消防等関係機関との連携強化を図り、北海道における鉄道テロ対策の取り組みを進めています。



不審物発見時のお願い（札幌駅）

10 「安全報告書2015」へのご意見

「安全報告書2015」の内容や当社の安全に関する取り組み等に対するご意見は、「JR北海道ホームページ」画面最下段にあります「お問い合わせ・ご意見」から「その他ご意見・ご要望など」へお進みいただき、「ご意見・ご要望窓口」のフォームをご利用ください。

JR北海道ホームページ <http://www.jrhokkaido.co.jp/>

「安全投資と修繕に関する5年間の計画」 主な施策のロードマップ

5年間は、優先度の高い施策を中心に推進する。
 ○国鉄時代の電車は淘汰を完了
 ○国鉄時代の気動車は特急用を優先して淘汰を推進、
 一般用は重連先行車での試験を経て淘汰に着手
 ○札幌圏・特急線区の軌道強化を実施
 ○軌道管理のシステム化、適正化を実施

凡例 ★：当該年度の完了

区分	課題	ロードマップ										5年間の概算金額(億円)	最終的に目指すゴール(安全レベル、状態)
		以前	H26	H27	H28	H29	H30	以降					
安全投資	老朽化した鉄道施設や車両への対応	車両	711系電車の老朽取替(733系新製)完了★	183系04E(34両)の老朽取替(261系新製)完了★	785系電車の一部老朽取替(3両中2両淘汰)(特急用789系の札幌圏転用による置き換え)	261系	183系(すべて)・281・283系等急気動車の老朽取替に着手	72系電車の一部老朽取替に着手	390	<ul style="list-style-type: none"> 列車が安全・安定的に運行できるように老朽更新をするともに、車両の安全レベルを確保するため、適正かつ的確なメンテナンスを実施する。 車両のライフサイクルに基づく車両の長期計画を策定する。計画的な車両更新や重要機器取替等を実施する。 安全レベルを確保するためのメンテナンスに必要となる機器の更新・交換・整備に必要な予備品を確保する。 適正かつ的確なメンテナンスに必要な修繕費の予算を措置する。 			
		軌道	特急気動車の重要機器取替完了★	札幌方面のPCマカラギ化完了★	札幌圏・都市間はPC化率が61%に	札幌圏・都市間を優先し、那本線等をPCマカラギ化(当面は、函館方面を優先)	PCマカラギ	<ul style="list-style-type: none"> ○JR世代の電車、特急気動車の取替 ○国鉄時代の一般気動車(ローカル用)の取替を本格化する。 	100	<ul style="list-style-type: none"> 列車が安全・安定的に運行できるように「J」は北海道特急再生素材「J」に近づき軌道強化を実施すると同時に、初期部分の安全レベルを確保するための取替かつ的確なメンテナンスを実施する。 ○着大な軌道駅位置を発生させない軌道構造へ変更する ○検査から検修までを適正化させるため、業務システム化を図る。 ○検査等を実施する。 			
		土木			PCマカラギ化を未整備の石北線、宗谷線、その他利用の少ない線区において、優先度を勘案して軌道強化の方向性を検討していく。	札幌圏・都市間はPCマカラギ化完了★	PCマカラギ	<ul style="list-style-type: none"> ■安全な作業環境の確保 ■建物内に格納する設備や機器の劣化予防を図る。 	40	<ul style="list-style-type: none"> ■中央自動車道沿道トンネル事故と同様の事故を防ぐため、検査実施に基づく低高度判定を踏まえられた設備の予防保全を行う。 			
		建物			駅舎・旅客上屋、車両検査建物、設備・機械等の培修建物の改修等	駅舎・旅客上屋、車両検査建物、設備・機械等の培修建物の改修等	駅舎・旅客上屋、車両検査建物、設備・機械等の培修建物の改修等		20	<ul style="list-style-type: none"> ■駅舎等利用になるお客様の安全確保を図る ■緊急な作業環境の確保 ■建物内に格納する設備や機器の劣化予防を図る。 			
安全投資	安全性能向上	車両	電力設備	車輪フラット検出装置の導入、在車モニタリング装置の増設等	電力設備	車輪フラット検出装置の導入、在車モニタリング装置の増設等	電力設備	170	<ul style="list-style-type: none"> ■車庫内やPRC等の設備・装置を計画的に取り替える。 ■各機器の部品等を交換期間に基づき計画的に取り替える。 				
		軌道	保線設備管理システムの構築を完了	保線設備管理システムの構築を完了	保線設備管理システムの構築を完了	保線設備管理システムの構築を完了	保線設備管理システム(イメージ)	50	<ul style="list-style-type: none"> ■H23石巻線列車脱線事故に係る運輸安全委員会の勧告を踏まえられた車庫管理を徹底する。 				
		土木	雷防止め柵や落石止め柵、護岸設備等の線路防犯設備などの継続的な整備	雷防止め柵や落石止め柵、護岸設備等の線路防犯設備などの継続的な整備	雷防止め柵や落石止め柵、護岸設備等の線路防犯設備などの継続的な整備	雷防止め柵や落石止め柵、護岸設備等の線路防犯設備などの継続的な整備		20	<ul style="list-style-type: none"> ■改ざん防止、保線業務の適正化を実施するための保線システムを活用して業務を行う。 				
		電気	踏切設備の保安度向上対策、列車無線等連絡手段などの継続的な整備	踏切設備の保安度向上対策、列車無線等連絡手段などの継続的な整備	踏切設備の保安度向上対策、列車無線等連絡手段などの継続的な整備	踏切設備の保安度向上対策、列車無線等連絡手段などの継続的な整備		60	<ul style="list-style-type: none"> ■緊急時は緊急時への対応を徹底する ■低高度判定を踏まえられた設備を整備する。 ■踏切事故を防止する設備や業務員・指令間の高い連携手段を整備する。 				
修繕	修繕費合計	車両	法令対応の安全投資(ATIS-DNの整備等)	法令対応の安全投資(ATIS-DNの整備等)	法令対応の安全投資(ATIS-DNの整備等)	法令対応の安全投資(ATIS-DNの整備等)	ATIS-DN	900	<ul style="list-style-type: none"> ■ATIS-DNは法令に基づき整備が完了する(198.6) ■社員研修センターの移転・新設が完了する(198.1) 				
		軌道	トンネル断面測定による検測の様子	トンネル断面測定による検測の様子	トンネル断面測定による検測の様子	トンネル断面測定による検測の様子	トンネル断面測定による検測の様子	400	<ul style="list-style-type: none"> ■施設の種類等を勘案した計画的な検測の実施により、車両や軌道施設を健全な状態に維持する ■使用頻度の少ない車両や施設の休廃止等によるスリム化を図り必要な検査や修繕を確実に実施する。 				
		土木	トラックマスターによる検測の様子	トラックマスターによる検測の様子	トラックマスターによる検測の様子	トラックマスターによる検測の様子	トラックマスターによる検測の様子	460					
		その他	先送りしていた電気設備や建物等における大規模修繕	先送りしていた電気設備や建物等における大規模修繕	先送りしていた電気設備や建物等における大規模修繕	先送りしていた電気設備や建物等における大規模修繕	先送りしていた電気設備や建物等における大規模修繕	540					
安全投資合計								1,200					
修繕費合計								1,400					

