

安全報告書 2017

平成29年8月
北海道旅客鉄道株式会社

1 はじめに	1
2 安全方針	
2-1 安全綱領	2
2-2 「JR北海道 安全の再生」	2
2-3 「私たちの誓い」	3
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	4
3-2 安全管理に関する会議等	5
3-3 自主監査体制の整備	6
4 JR北海道再生推進会議	
4-1 JR北海道再生推進会議	7
4-2 JR北海道再生のための提言書（概要）	7
4-3 JR北海道再生のための提言書を受けた取り組みの実施状況の確認	9
5 安全確保のための取り組み	
5-1 安全投資と修繕に関する5年間の計画	10
5-2 お客様の安全のための設備投資	10
5-3 教育・訓練	14
5-4 安全研修館の開設・安全研修の実施	15
5-5 膝詰め対話の実施	16
5-6 「安全再生の日」の取り組み	16
5-7 安全に関わるルールを遵守する取り組み	16
5-8 安全キャンペーンの実施	17
5-9 事象報告・ヒヤリハット活動の取り組み	17
5-10 ホーム・車両におけるお客様への安全対策	18
5-11 電化区間トンネル内の断熱防水板の出火防止対策	18
5-12 自然災害対策	19
5-13 地震対策	22
5-14 土木構造物の老朽対策	22
5-15 不要設備の廃止等の取り組み	23
5-16 保守間合い拡大への取り組み	23
6 北海道新幹線の取り組み	
6-1 安全設備・システム整備	24
6-2 教育訓練	27
6-3 三線軌条の保守管理	28
6-4 冬期対策及び課題への対応	29
7 事故等の発生状況と再発防止措置	
7-1 鉄道運転事故等の発生状況	31
7-2 3つの重大事故・事象の対策	33
7-3 運輸安全委員会の調査対象となった事故への対策	34
8 お客様、地域の皆様との連携	
8-1 お客様、地域の皆様と共に高める安全	35
8-2 お客様からのご意見	36
9 「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」 及び「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」	37
10 「安全報告書2017」へのご意見	43

1 はじめに

当社は、平成 23 年 5 月 27 日に石勝線列車脱線火災事故を起こし、その後も様々な事故等が発生させ、お客様の信頼を大きく損ないました。さらに、平成 25 年には、車両トラブルを連続して発生させ、函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故及び線路未補修・検査データ改ざんが判明するなど、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、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、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ました。

ここにあらためまして、お客様、地域の皆様、関係機関の皆様に大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詫び申し上げます。

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」を受け、JR北海道再生推進会議の提言に基づき、平成 26 年度に最重点の取り組み計画として「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」、「安全投資と修繕に関する 5 年間の計画」を策定しました。

さらに、平成 27 年度には、お客様の命を守るための行動基準・判断基準である安全の基本方針「JR北海道 安全の再生」及び安全最優先・コンプライアンスを徹底するための行動指針「私たちの誓い」を制定し、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。

また、これらの安全な鉄道の再生に向けた取り組みの前提となる経営基盤の強化についても、地域の皆様、国や自治体など多くの皆様にご理解とご協力をいただきながら、将来にわたり継続して安全な鉄道輸送サービスを提供できる鉄道会社への再生を目指し、全社一丸となって取り組んでまいります。

最後になりますが、この安全報告書には、鉄道の安全の確保のための当社の取り組み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 29 年 8 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

2-1 安全綱領

当社は、「安全綱領」として、社員が常に心がけるべき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 安全の再生」

「安全綱領」に加え、安全に関する基本方針として、平成 27 年 9 月に安全の本質に関わる内容をシンプルにまとめた「JR北海道 安全の再生」を策定しました。

現在、「JR北海道 安全の再生」の考え方をすべての社員の行動基準・判断基準の中心に据え、安全の再生に取り組んでいます。平成 28 年に「安全再生の日」を制定し、全職場で「JR北海道 安全の再生」に記載していることについてディスカッションを行うなど鉄道事業者としての資質を問われることになった原点を忘れず風化させない取り組みを行っています。また、平成 29 年には常にこの「JR北海道 安全の再生」の考え方を拠り所として日々の業務の中に活かしていくために「JR北海道 安全の再生」のポスターを掲げるとともに、安全研修で「JR北海道 安全の再生」をはじめとする安全の考え方について浸透を図っています。

【「JR北海道 安全の再生」の骨子】

- ◇「安全」は最初から存在するものではなく、現場第一線から経営トップまで一人ひとりが努力し、知恵を絞らなければ「安全」は実現できない。この過程は終わり無く続くことであり、「安全の取り組み」は無量の道になる。
- ◇「安全」とは「命を守る」ことであり、「お客様の命を守る」「社員の命を守る」という私たちに課せられた使命の重みを深く胸に刻み込まなければならない。
- ◇JR北海道として安全を最優先とする業務の進め方
 - －安全確保の基準となるルールをPDCAサイクルを繰り返すことで定着していく。
 - －「絶対を守るべき安全の基準」を維持する。
 - －ミスがあることを前提にバックアップを図ることで重大な事故を未然に防ぐ。
 - －現場第一主義・三現主義を実践し、現場力を発揮できる取り組みを行う。
 - －設備投資、修繕の充実を図る。そのため、安全を第一に優先順位の低いことをやめる判断を併せて行う。
- ◇命を守るため、「安全第一、安定第二」「危ないと思ったらすぐに列車を止める」を実践する。
 - －実際は大したことはなく何もなかったとしても、責められることはない。



「JR北海道 安全の再生」のリーフレット

2-3 「私たちの誓い」

お客様の安全を最優先にすること及びコンプライアンスを徹底するための具体的行動指針として、平成27年4月1日に社員一人ひとりがとるべき行動を定めた「私たちの誓い」を制定しました。その後、制定から1年が経過したことを機に「私たちの誓い」の各項目が制定された背景や実践に向けた取り組みを紹介した冊子を作成し、全社員へ配付しました。

これまで、「私たちの誓い」の浸透を図るため、朝礼時の唱和や意見交換会の開催など各職場において工夫を凝らした取り組みを実施しています。

- 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。
- 「お客様あっての私たち」 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」の冊子



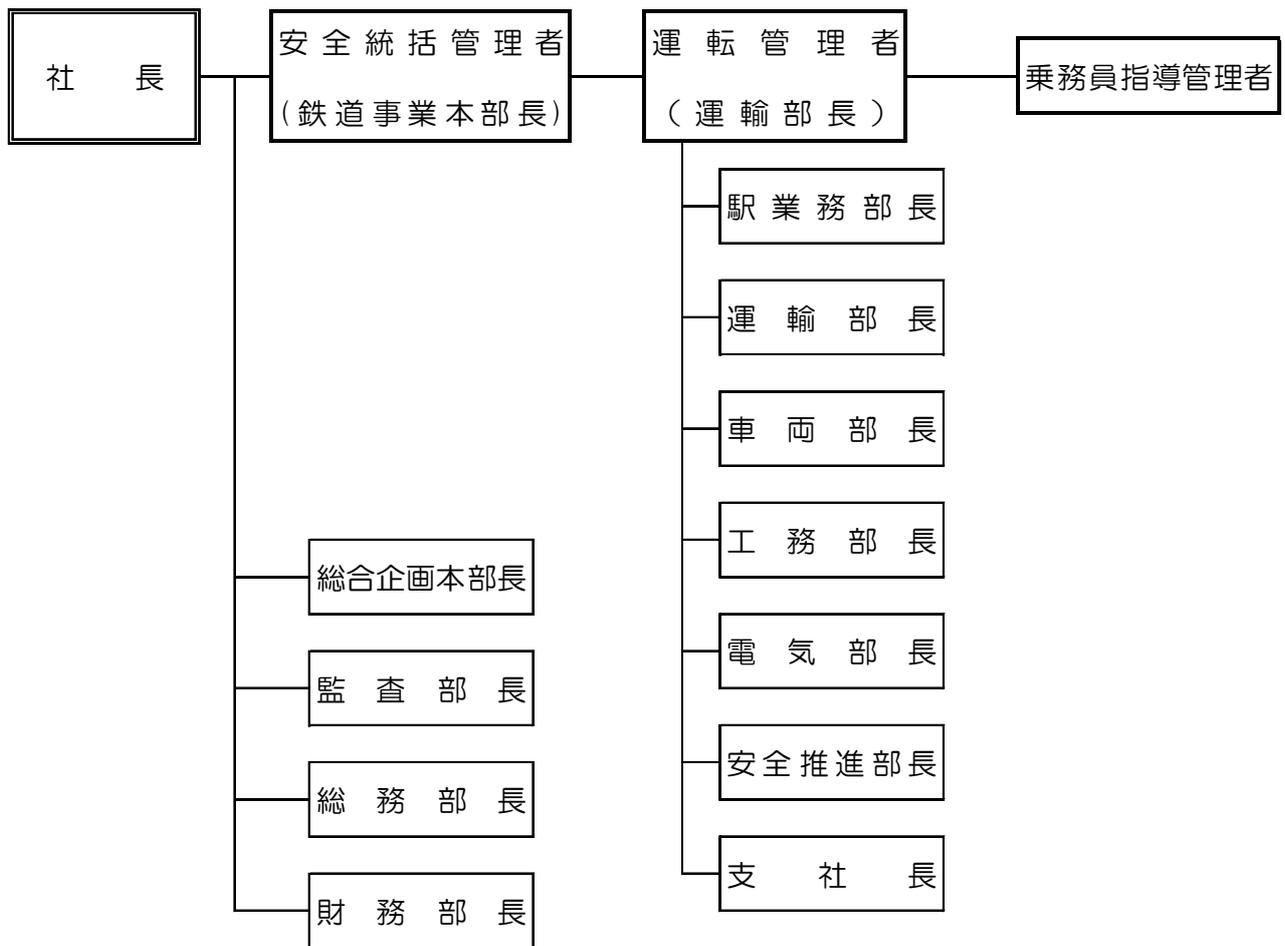
「安全第一、安定第二」危ないと思ったら列車を止めます。この条項を実践する取り組みを記載しています。

3 安全管理体制

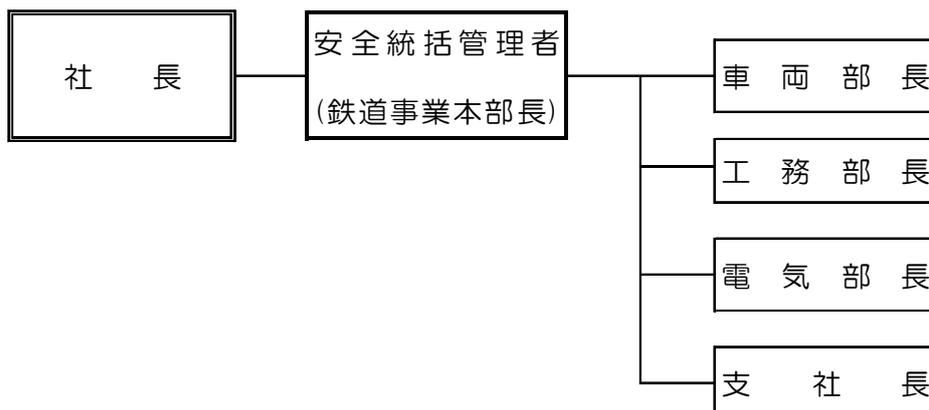
3-1 輸送の安全を確保するための管理体制

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策定し、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。

安全推進委員会では鉄道運転事故、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・インシデントについて調査・審議し、徹底的に原因を究明し再発防止策の検討を行っています。

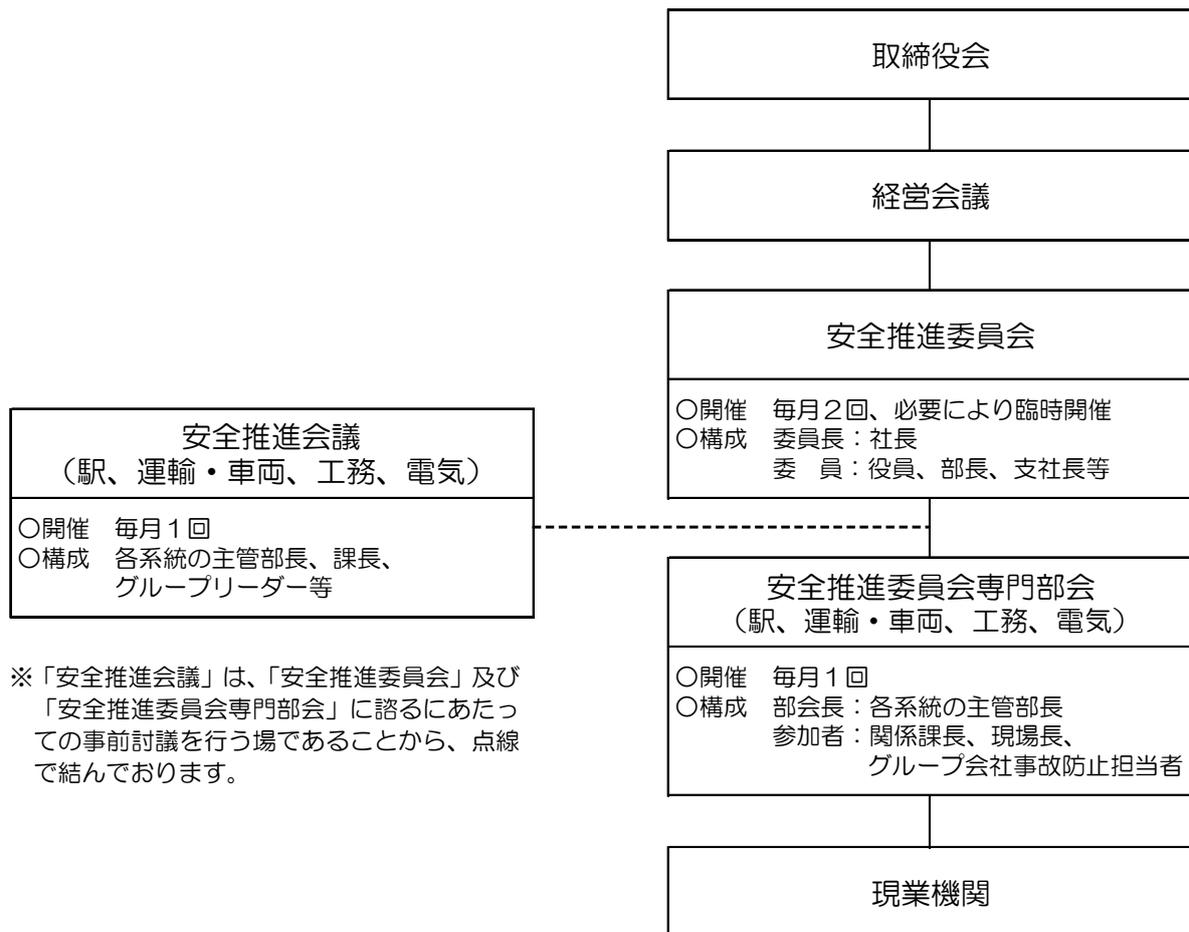
また、安全推進委員会で策定した再発防止策については、その取り組み状況を「半年後」「2年後」にトレースを行い鉄道運転事故等の再発防止を図っています。

○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っています。また、安全推進委員会で取り上げなかった事象のうち重要なものについて原因を究明し再発防止策の検討を行うとともに、他社で発生した重大事故及びインシデントについても討議を行っています。

○安全推進委員会専門部会

系統ごとに安全推進委員会専門部会を設置し、安全推進委員会及び各系統の安全推進会議で原因を究明し再発防止策を検討した事故・事象について、現場長と専門的な議論を行っています。会議には関係するグループ会社も出席しています。



3-3 自主監査体制の整備

平成 26 年度より「現場長による自主監査」を実施しています。現場長が系統ごとに定められたチェックシートに基づき、法令及び社内規程に則って業務を行っているか等について自箇所の点検を行い、各主管部が実施状況の確認を行っています。

また、安全推進部が現場長自主監査の実施状況を確認し、現場長及び主管部による是正状況を安全推進委員会に報告しています。さらに、これらの自主監査の取り組みが有効に機能しているかどうか監査部が各主管部及び安全推進部の取り組み状況を確認し、社長に報告を行っています。

4 JR北海道再生推進会議

4-1 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。

現在、当社が安全な鉄道の再生に向け最重点計画として取り組んでいる「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」、「安全投資と修繕の5年間の計画」及び安全の基本方針である「JR北海道 安全の再生」についても、JR北海道再生推進会議で審議をしていただき策定したものです。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、委員の皆様からご意見をいただいた上、国土交通大臣に報告しております。

JR北海道再生推進会議は、これまで11回開催し、会議のほか現地調査も7回行い、当社の安全の取り組みについてご助言・ご提言をいただいております。

○委員 議長 宮原 耕治 日本郵船相談役
 桶谷 治 桶谷法律事務所弁護士
 上浦 正樹 北海学園大学大学院工学研究科教授
 國廣 正 国広総合法律事務所弁護士
 高橋はるみ 北海道知事
 高向 巖 北海道商工会議所連合会名誉会頭
 向殿 政男 明治大学名誉教授

(メンバー・役職は平成29年6月時点のものです)



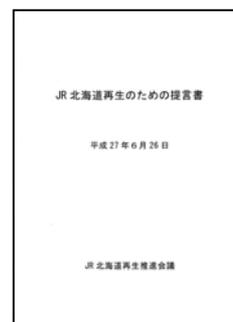
提言書を受けた取り組みの状況報告を受ける委員の方々

4-2 JR北海道再生のための提言書（概要）

「JR北海道再生推進会議」での議論を踏まえ、平成27年6月26日に「JR北海道再生推進会議」として当社に提起すべき内容をまとめた「JR北海道再生のための提言書」を頂戴しました。現在当社では、この提言書に基づき、安全な鉄道の再生及びその前提となる経営基盤の強化について取り組んでおります。



宮原議長からJR北海道再生のための提言書を頂戴しました



【提言書の概要】

- 事故・インシデントの連続並びにデータ改ざんは、経営判断の誤りの蓄積、風通しの悪い企業風土とあわせて、経営環境の悪化など構造的な問題の帰結として必然的に発生したもの、つまり国鉄分割民営化以来蓄積した構造的な問題であり、JR北海道という企業の制度疲労が真因である。このため、真因にまで踏み込んだ提言が必要である。

【再生推進会議が真の問題点と認識した事項】

- 経営幹部による「安全最優先」はかけ声倒れで具体策が伴っていなかった。
- 経営幹部はスピードアップへの投資等を優先するあまり、安全対策を後回しにした。また、現場の実態を把握せず、収支上の数字合わせに終始した。
- 安全に関するコンプライアンスの取り組みは効果を生んでいなかった。
- 老朽更新の先送り等により設備が劣化したが、現場は本社に要望しても予算措置がされず、現場にあきらめ感が蔓延した。
- 経営安定基金運用益減少及び利用者の長期減少等により、安全確保のための資金が決定的に不足していた。

【問題認識に対応する再生推進会議の提言】

- これまでの経営の失敗を認め、安全に対する価値観を明確に示す。
- 安全の土台は誇りと安全意識であり、JR北海道は社員のプロ意識を企業風土となるまで高める。
- 事故等の原因究明は、責任追及ではなく、再発防止対策を講ずることを目的とする。最低限満たすべき安全基準に達していない場合は運転中止等の判断を行う。ミスが事故に繋がらないようなバックアップシステムが不可欠である。
- 慢性的な赤字を解消するためには、構造的な問題にまで切り込まなければ事業の継続ができないため「選択と集中」が必要だ。事業を維持するため、国、自治体、地域の皆様に次の点をお願いする。
 - －当面必要となる安全投資や修繕の資金についての国による財政的支援
 - －土木構造物の老朽化対策についての国民的課題としての議論
 - －地域ごとの総合的な交通体系のありかたの議論特に、全国を上回るスピードで人口減少・高齢化が進む北海道では、地方自治体が中心となって、鉄道やバスなど事業者の厳しい経営状況も含め、交通を取り巻く大きな環境変化について関係者が認識を共有しつつ、それぞれの地域特性に応じた持続可能な地域公共交通網の目指す姿を検討する場が必要である。
- JR北海道に残された時間は短く、限られた時間で経営改革を断固進めなくてはならない。

4-3 JR北海道再生のための提言書を受けた取り組みの実施状況の確認

JR北海道再生推進会議が「JR北海道再生のための提言書」で提起した内容並びにJR北海道再生推進会議の審議を経て当社が策定した計画の実施状況について、年2回の会議に合わせて、現場管理者との意見交換や現地調査も行い、ご確認いただいております。



第8回JR北海道再生推進会議（平成27年10月28日）
日高線豊郷～清畠間被災現場の現地調査



第9回JR北海道再生推進会議（平成28年5月11日）
苗穂工場内の現地調査



第10回JR北海道再生推進会議（平成28年10月24日）
常紋トンネルにおける老朽土木構造物の現地調査



第10回JR北海道再生推進会議（平成28年10月24日）
北見保線所の管理者との意見交換



第11回JR北海道再生推進会議（平成29年5月24日）
函館新幹線工務所・函館新幹線電気所の
管理者との意見交換



第11回JR北海道再生推進会議（平成29年5月24日）
北海道新幹線の木古内保守基地での
レール削正作業の現地調査

5 安全確保のための取り組み

5-1 安全投資と修繕に関する5年間の計画

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、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」を進めております。

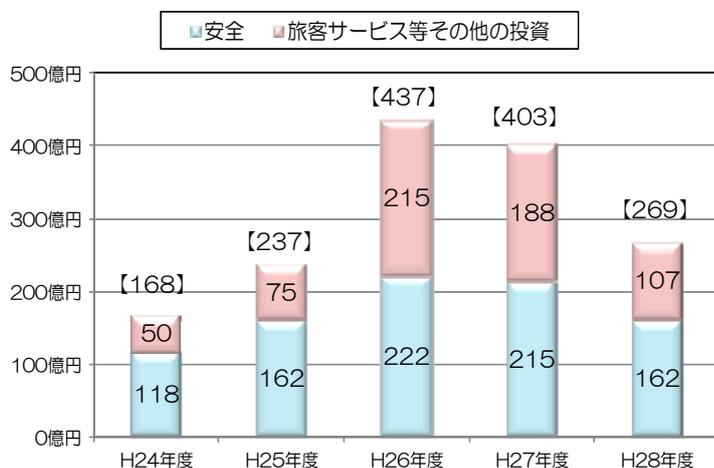
- 安全投資と修繕を最優先に推進しています。
- 老朽対策は、ライフサイクルや予防保全の考え方に基づき計画しています。
- メンテナンスを確実にを行うため、検査機器等の整備を図るとともに、検査・保守業務の機械化やデータ管理のシステム化を進めています。
- 現場からの提案や当面の緊急性を踏まえ、これまで先送りしてきた施策等を棚卸しし、必要な設備投資や修繕を実施しています。
- 限りある資金で安全レベルを維持するため、「選択と集中」を進めています。

5-2 お客様の安全のための設備投資

「安全投資と修繕に関する5年間の計画」に基づき、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ています。

これらの安全基盤強化に向けた設備投資には、平成23年度に当社への安全投資（鉄道施設等の更新または整備）への支援策として講じられている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（助成金：300億円、無利子貸付：300億円）及び平成28年度に講じられた安全対策に対する追加的支援措置（助成金：300億円、無利子貸付：300億円）を活用し、PCマクラギ化、特急気動車の老朽取替等を進めています。

設備投資額と安全関連設備投資額の推移



※平成28年度に設備投資額が減少しておりますが、これらの主な理由は、台風災害に伴う復旧作業を行ったため安全関連の設備投資による工事が一部実施できなかったことや新幹線開業に伴う設備投資がなくなったことによるものです。

(1) PCマクラギ化の推進

木マクラギを使用している根室線新得駅～釧路駅間において、重く安定性があり、腐食・腐朽がなく耐用年数が高いコンクリート製の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行っています。函館線（砂原線）は計画した約 27,000 本全ての施工を完了しており、根室線は平成 26 年度からの累計で約 48,000 本（進捗率 56%）を施工しています。

このほか、木マクラギを使用している駅構内の副本線及び曲線部において、マクラギ3本に1本をPCマクラギ化する工事を進めており、平成 26 年度からの累計で約 11,000 本（進捗率 18%）を施工しています。

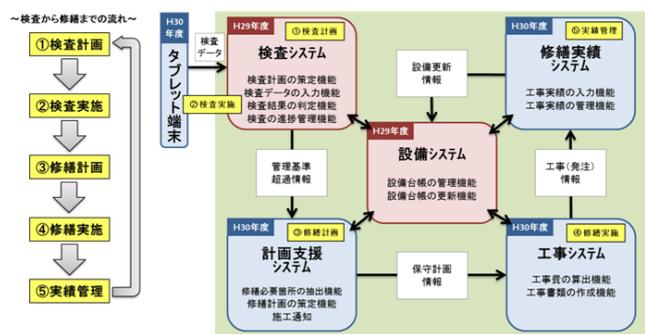
なお、平成 28 年度末現在、当社のPCマクラギ化率（マクラギ敷設数に占めるPCマクラギの割合）は 41%となっています。



PCマクラギ化の進捗状況

(2) 新しい保線設備管理システムの導入

平成 29 年 3 月に新しい保線設備管理システムを導入し、業務の効率化と合わせて、検査漏れや検査データの改ざん防止に取り組んでいます。平成 30 年度には修繕の計画や実績管理など工事に関わる機能を付加する予定です。



システムの構成と検査から修繕までの流れのイメージ

(3) 積雪時に検出可能な新型軌道検測車の導入

老朽化が進んでいる軌道検測車「マヤ 34 形」に替えて、新型の軌道検測車「マヤ 35 形」へ取替を行います。新型の軌道検測車では、レールに接触しない方式のセンサーを採用することで軌道変位を測定するため、これまでではできなかった積雪時の軌道変位の検出が可能となります。

平成 29 年 5 月に車両が完成し、現在、車両としての走行試験を行っており、今後、軌道検測を実施し、車両の性能確認や検測装置のデータ検証など各種試験を行い、平成 30 年 4 月から本格的に導入する予定です。



従来の軌道検測車「マヤ34形」



新型の軌道検測車「マヤ35形」

(4) 特急気動車の老朽取替

老朽化が進んでいる特急気動車については、会社の経営状況を踏まえながら 261 系特急気動車を新製し取替を進めています。

なお、会社の経営状況により廃車となる車両を全て新製することはできないことから、使用する車両数を減らしその範囲内でダイヤ編成を行うこととし、平成 29 年 3 月のダイヤ改正で札幌～稚内・札幌～網走間の特急について、一部を除き旭川～稚内・旭川～網走間で折り返す運行体系に見直しを行いました。



183 系0代特急気動車

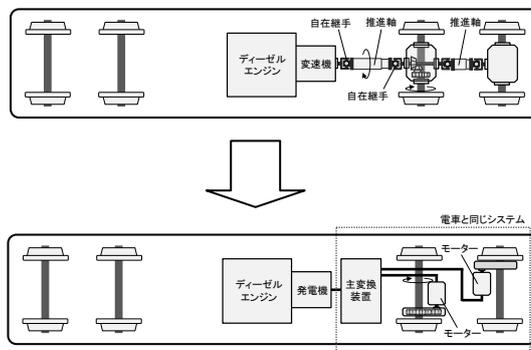


261 系特急気動車

(5) 新型気動車（普通列車用）の量産先行車の製作

主に札幌圏以外の普通列車に使用しているキハ 40 形気動車は老朽化が進んでおり、老朽取替に向け新型気動車の試作車（量産先行車）を製作し、平成 30 年 2 月に導入する予定です。なお、量産車製作の資金については今後の課題となっています。

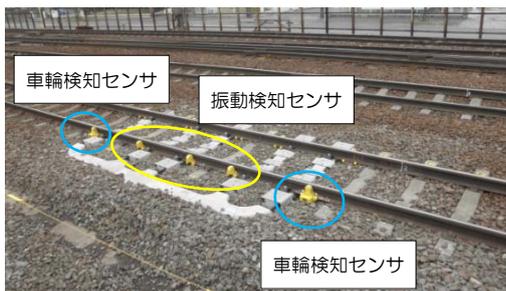
新型気動車は、電気式の駆動システムを採用し、落下につながりやすい部品をなくすことによる安全性の向上、車両の構造をシンプルにすることでメンテナンス時の負担軽減を図ることができます。



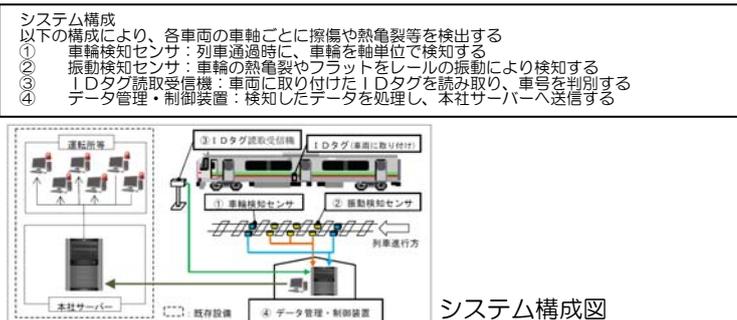
駆動システムのイメージ

(6) 車輪フラット検出装置の設置

列車が走行した状態で車輪の擦傷や熱亀裂等を検出する「車輪フラット検出装置」を設置し、車輪踏面状態の管理を行っています。



車輪検知センサ・振動検知センサ（苗穂駅構内）



システム構成図

(9) 社員研修センターの新築・移転

社員研修センターについては、建物の老朽化に加え、苗穂駅周辺地区整備事業における駅前広場及び道路整備に伴い、建物の一部が支障したことを機に、平成29年1月、札幌市手稲区の当社所有地に新築し移転しました。

社員研修センターでは、国土交通大臣より指定を受けた「動力車操縦者養成所」として、運転士の養成を行っているほか、各系統の技能・技術を習得するための訓練設備を備えた鉄道技術者を養成する重要な施設として、様々な集合研修などを行い、鉄道の安全を担う人材の育成に活用しております。

また、屋外には実習線を備え、信号機等故障時に列車を運転させる異常時運転取扱い訓練、訓練用車両による分割・併結作業の訓練、軌道、架線、信号機、踏切、保守用車の検査・修繕の実習など、実践的な教育を行っています。



新しい社員研修センターの外観



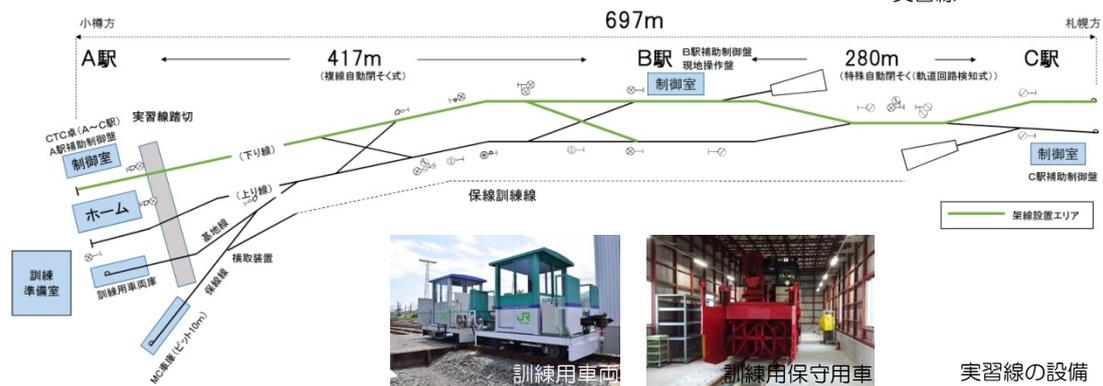
運転士・車掌の訓練に使用するシミュレータを備えた総合訓練室



信号設備メンテナンスの実習や運転取扱い実習に使用する運転訓練室



異常時運転取扱いや設備メンテナンスの実習、車両の分割・併結訓練などに使用する実習線



5-3 教育・訓練

当社では、年度ごとに社員教育方針を定めて集合研修、社内通信教育及び職場内教育を体系立てて行い、鉄道を安全に運営するために必要な技能及び技術を社員に習得させています。

(1) 集合研修

社員に鉄道を安全に運営するために必要な意識や業務知識を習得させるため、社員教育方針で集合研修を系統別・職種別に体系化し、社員研修センター等において実施しています。

基礎教育としては、系統・職種の特徴に応じて、入社から概ね経験3~7年目までに基本的な意識及び知識を習得させることを目標とした集合研修等を実施しています。また、技術の専門家となる社員を育てるため、専門技術に関する集合研修を実施するとともに、社外機関が主催する研修等にも参加させ、技能及び技術の習得を図っています。

【職能別研修：駅業務 21 講座、指令・運転士・車掌 26 講座、車両 11 講座、工務 28 講座、電気 23 講座】

(2) 社内通信教育

社内通信教育は、業務知識及び技術の体系的な学習手段を整備し、自己啓発の促進を図ることを目的として系統別・職種別に、運転法規、車両概論、保線技術、電力技術など16の講座を開設しています。

(3) 職場内教育

系統ごとに教育要領を定め、指導訓練等の時間を活用し職場内教育を行っています。このほか、「措置を講ずるための計画」における取り組みとして、各系統で作成した事事故例集をもとにした職場内教育も実施しています。

5-4 安全研修館の開設・安全研修の実施

社員の安全意識を継続して高め、安全を最優先とする企業風土を構築するため、社員研修センター移転に伴い新研修センター内に「安全研修館」を開設しました。

安全研修館では、全社員を対象に安全研修を実施し、石勝線列車脱線火災事故から函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故及び線路未補修・検査データ改ざん等の一連の事故・事象、事業改善命令・監督命令を受け、あらためて反省し教訓とすべき事項を振り返り積み上げてきた「JR北海道 安全の再生」をはじめとする、現在の当社の安全についての考え方を社員に理解させるとともに、「安全意識」と「安全コンプライアンス意識」の醸成について重点的に習得させています。

【安全研修での習得内容】

「安全意識」の醸成

- ・「安全」とは「命を守る」ことであり、「お客様の命を守る」「社員の命を守る」ことが私たちに課せられた使命であるとの認識を共有する。
- ・「安全第一、安定第二」「危ないと思ったらすぐに列車を止める」という「命を守る」ための行動基準、判断基準及びとるべき行動を身につける。

「安全コンプライアンス意識」の醸成

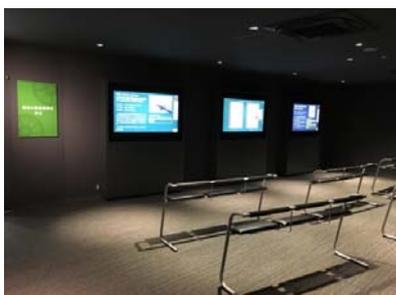
- ・安全はできる範囲でやるのではなく「絶対に守るべき安全の基準」を維持することが大前提であることから、安全に関するコンプライアンス意識を醸成し、メンテナンスの重要性を理解する。
- ・「自身の仕事の役割と責務」を認識させることにより、鉄道人として鉄道を守る「仕事への誇り」「使命感」を育む。

安全研修の特色として、事故当時に現場に居合わせた社員・関係者の体験談を聞くことや事故の実物に触れることにより、お客様の心情や事故当時の状況、事故・事象の重大さについて身をもって体得させています。また、事故・事象の原因・対策を学ぶことはもとより、事故・事象に至る会社としての背景・教訓について学び、自分の業務にどのように生かしていくのか他人事ではなく自分のこととして考えさせています。

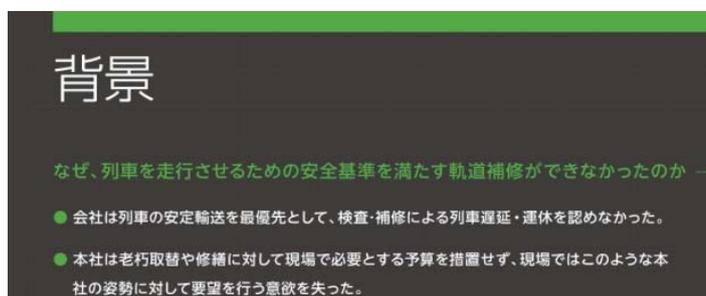
安全研修のほかにも、新入社員研修や職能別研修で過去の事故事例から教訓を学ばせ、事故の再発防止や未然防止に活用しています。また、労働災害防止のルールの特長となった労働災害事例についても習得させています。



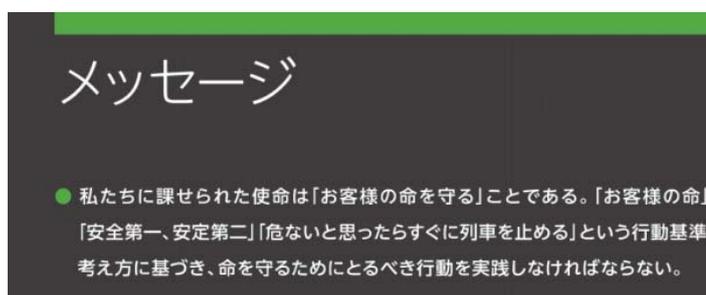
函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故



過去の事故事例を学ぶコーナー



「背景」のグラフィック



「メッセージ（教訓）」のグラフィック

5-5 膝詰め対話の実施

平成23年度から社内に安全風土を醸成することを目的に経営幹部が現場に出向き現場社員との意見交換を行う膝詰め対話を実施しています。膝詰め対話では意見交換に加え、安全に関する会社の考え方や会社の経営状況等について経営幹部から直接説明しています。

膝詰め対話により明らかになった現場の課題は社内で共有し、解決に向け取り組んでいます。平成28年度は約3,900人の社員が参加しました。



小樽運転所での膝詰め対話

5-6 「安全再生の日」の取り組み

石勝線列車脱線火災事故から函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故及び線路未補修・検査データ改ざん等の一連の事故・事象や不祥事を連続して発生させたことにより、当社は存亡の危機に陥りました。これらの契機となった石勝線列車脱線火災事故を発生させた5月27日を「安全再生の日」とし、全職場で「JR北海道 安全の再生」に記載していることについてディスカッションを行うなど、鉄道事業者としての資質を一から問われることになった原点を忘れず、風化させない取り組みを行っています。

5-7 安全に関わるルールを遵守する取り組み

(1) 認識を共有化するための講習会等の実施

定期的に検査を行い、その結果を基にルールどおりに補修を行うことの重要性について、講習会等を開催し、その中で安全確保上の意義を十分に理解させるとともに、安全に関する法令や社内ルールに関する知識を向上させるよう、社員教育を実施しています。

(2) 多重チェックが厳正に行われる仕組みの構築

軌道部門において軌道変位に関する検査及び補修作業の結果について、複数の担当者・管理者による多重チェックを実施しています。また、車両部門においても、重大な事故につながる可能性が高い事象に関わる装置や外部カバー等を取り付けることで日常の点検が困難になる装置を主体に、「安全」に関わるチェック項目の抽出・チェック表の作成を行い、ダブルチェックを実施しています。それぞれの多重チェックの実施状況については、本社計画部門が定期的に確認し、確実に実行する体制となっています。

(3) 機械化・システム化による改ざん防止

新型トラックマスターの導入及び新しい保線設備管理システムなど検査の機械化・システム化により、改ざん防止や判定ミスの防止及びデータ処理の迅速化を図り、検査データに基づき的確に補修を行っています。



新型トラックマスター

(4) 非懲罰的な報告制度導入

毎日列車が運行する中で、「危険の芽」を見逃さないために、列車の運休や遅延に関わらず、事故・事象を報告する制度を平成26年度から実施しています。併せて、正しく報告する文化を醸成するため、故意または重大な過失を除いた事象は原則、処分の対象としない非懲罰的な報告制度としています。



事故報告制度のリーフレット

5-8 安全キャンペーンの実施

職場での自発的な取り組みを育てるため、社員が自発的に問題意識を持って職場の課題を考え、具体的な行動に移して解決していく取り組みとして「安全キャンペーン」を実施しています。

平成28年度は、夏季は「夏季特有のリスクから、お客様と社員の命を絶対守る」、冬季は「自箇所の冬型事故から、お客様と社員の命を絶対守る」というテーマに基づき「お客様の命を守る」「社員の命を守る」という2つの視点で自箇所の課題を設定し、問題解決に取り組みました。

他の職場の参考となる取り組みは、安全推進委員会等で社内に水平展開しています。また、社員の自主性と問題意識を引き出す形で課題の解決が行われた取り組みに対しては、表彰を行っています。



【取り組みテーマ】
張り出し事故防止に関する
取り組み 等



【取り組みテーマ】
多客期で乗車に不慣れなお客様
が多く乗車されている状態に
おける迅速な避難誘導 等

夏季安全キャンペーン



【取り組みテーマ】
夜間停電発生時の傷害事故
防止 等



【取り組みテーマ】
作業と運行の分離による
除雪作業時の触車事故防止 等

冬季安全キャンペーン

5-9 事象報告・ヒヤリハット活動の取り組み

当社では、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ています。

鉄道運転事故、インシデント及び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（危険事象）については安全推進委員会で、鉄道運転事故、インシデント及び危険事象に至らなかった事象のうち重要なものについては各系統の安全推進会議で、それぞれ原因究明及び再発防止策を検討しています。

これら安全推進委員会及び安全推進会議において原因を究明し再発防止策を検討した事故・事象については、安全推進委員会専門部会で各系統の現場長と専門的な議論を行っています。

また、安全推進委員会で策定した再発防止策については、その取り組み状況を「半年後」「2年後」にトレースを行い鉄道運転事故等の再発防止を図っています。

さらに、事故の芽をまさに芽の段階で摘み取るため、「事故」「事象」の一步手前の経験についても「ヒヤリハット情報」として全箇所に水平展開し、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。

ヒヤリ・ハット掲示板											
新着一覧 (2016/05/19分 2016/04/28分 2016/04/20分)											
公開日	種別	品名	分類	種別	いつ	どこで	理由	どのように	どうなった	再発防止	備考
20160519	7581	運送	北見線	ヒヤリハット	乗客	20160421 15:30頃	新富津駅付近電車 14号乗客	ホームの歩道のすり抜け 歩行者が横断歩道を渡り ホームに侵入	当該ホームのすり抜けを 禁止	当該乗客は、当該ホーム の歩道に侵入し、すり抜け したため、当該乗客が ホームに侵入し、すり 抜けしたため、当該乗 客がホームに侵入し、	当該乗客は、当該ホーム の歩道に侵入し、すり 抜けしたため、当該乗 客がホームに侵入し、
20160519	7580	運送	北見線	ヒヤリハット	乗客	20160427 12:15頃	内務橋駅付近 乗客がホームに侵入	乗客がホームに侵入し、 列車と衝突する危険 があった	当該乗客は、当該ホーム の歩道に侵入し、すり 抜けしたため、当該乗 客がホームに侵入し、	当該乗客は、当該ホーム の歩道に侵入し、すり 抜けしたため、当該乗 客がホームに侵入し、	当該乗客は、当該ホーム の歩道に侵入し、すり 抜けしたため、当該乗 客がホームに侵入し、
20160519	7579	運送	北見線	ヒヤリハット	乗客	20160430 17:00頃	小浜川駅付近歩道 乗客がホームに侵入	乗客がホームに侵入し、 列車と衝突する危険 があった	当該乗客は、当該ホーム の歩道に侵入し、すり 抜けしたため、当該乗 客がホームに侵入し、	当該乗客は、当該ホーム の歩道に侵入し、すり 抜けしたため、当該乗 客がホームに侵入し、	当該乗客は、当該ホーム の歩道に侵入し、すり 抜けしたため、当該乗 客がホームに侵入し、
20160519	7578	運送	北見線	ヒヤリハット	乗客	20160408 00:00頃	運送用で	乗客がホームに侵入し、 列車と衝突する危険 があった	当該乗客は、当該ホーム の歩道に侵入し、すり 抜けしたため、当該乗 客がホームに侵入し、	当該乗客は、当該ホーム の歩道に侵入し、すり 抜けしたため、当該乗 客がホームに侵入し、	当該乗客は、当該ホーム の歩道に侵入し、すり 抜けしたため、当該乗 客がホームに侵入し、

「ヒヤリハット掲示板」全箇所で閲覧することができます

5-10 ホーム・車両におけるお客様への安全対策

(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・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) 駅ホームにおける安全性向上のための取り組み

目の不自由なお客様が駅ホームから転落する事故を防止するため、平成32年度までに一日当たりの利用者数が3,000人以上の駅への内方線付き点状ブロックの整備を行う予定です。また、平成29年1月から駅構内放送による呼びかけを実施するなど目の不自由なお客様に対する駅ホームの安全性向上の取り組みをはじめました。



内方線付き点状ブロック

(3) 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45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。

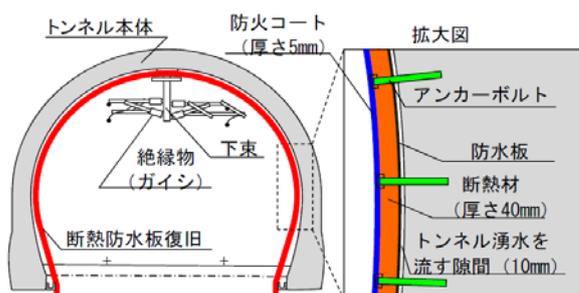
※AED（自動体外式除細動器）…心臓がけいれんし、血液を流すポンプ機能を失った状態（心室細動）になった場合、電気ショックを与え、正常なリズムに戻すための医療機器です。



駅に設置しているAED

5-11 電化区間トンネル内の断熱防水板の出火防止対策

平成27年12月27日に函館線伊納～近文間の嵐山トンネルにおいて、漏水防止のためトンネル内壁に設置した断熱防水板に電車線から高圧電流が流れたことにより出火した事象を鑑み、出火原因の究明及び今後の再発防止対策の検討を目的として設置した「函館線嵐山トンネル調査委員会」の検討結果を踏まえ、嵐山トンネルにおいて耐火性能を向上させ、部材垂下対策を施した断熱防水板への張替を行いました。電化区間のその他のトンネルについても平成30年度までに順次対策を進めていく予定です。



断熱防水板復旧の断面イメージ図

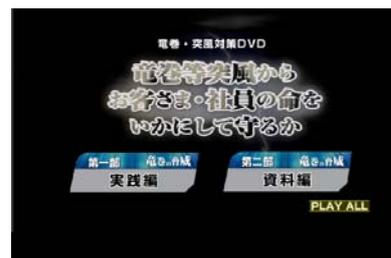


断熱防水板設置後の状況

5-12 自然災害対策

(1) 竜巻・突風への対応

自社、他社で発生した竜巻・突風の被害及び予兆事例から発生時の具体的な対処方法を学習する竜巻・突風教育用DVDを製作し、各職場で毎年1回8月頃に教育を行っています。



竜巻・突風教育用DVD画面

(2) 津波への対応

自治体の「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まとめた「津波対応マニュアル」を作成しております。

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を提供しています。



津波避難場所案内板

(3) 集中豪雨への対応

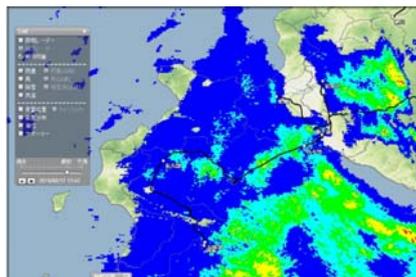
平成25年8月に発生した函館線山越～八雲間の路盤流出災害は、熱田川の氾濫が原因となったため、その対策として非常用水路を新設しました。一方で、災害発生時、自社の雨量観測網では運転規制に相当する降雨が観測されなかったという課題が判明しました。

このため、社外有識者を交えた「JR北海道集中豪雨対策検討委員会」を設置し、集中豪雨に対する安全確保の方法に関する議論を行いました。その結果得られた提言に基づき、雨量計を増設するとともに、社外気象情報である解析雨量を活用した降水量の把握や運転規制への活用について検討を進めています。

函館線山越～八雲間
熱田川氾濫・路盤流出状況函館線山越～八雲間
非常用水路新設後の状況



雨量計の増設



解析雨量による降雨量の把握

(4) 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

在来線 120 台、新幹線 11 台、計 131 台

新型除雪車両への取替により除雪体制の強化を進めています（平成 28 年度 4 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

在来線 63 箇所、新幹線 10 箇所、計 73 箇所

②ポイントマットヒーターの設置

在来線 233 箇所、新幹線 15 箇所、計 248 箇所

③圧縮空気式ポイント除雪装置

在来線 100 箇所、新幹線 47 箇所、計 147 箇所

○駅間等における吹きだまり対策

①防雪柵の設置

延長 79,096m（平成 28 年度延長 1,509m新設）

②降雪モニターカメラの設置

在来線 129 台、新幹線 14 台、計 143 台

（平成 28 年度 4 台新設）



雪に埋もれた清里町駅構内
（平成 27 年 1 月 24 日）



風雪により閉ざされた釧網線の線路
（平成 27 年 2 月 16 日 川湯温泉～緑間）



川湯温泉駅構内の除雪を行う
排雪モーターロータリー
（平成 27 年 2 月 16 日）



中斜里駅構内の除雪を行う
排雪モーターロータリー
（平成 27 年 2 月 15 日）

○大型除雪機械の導入及び試験開始

老朽化したDE15ラッセル機関車の置き替え車両として、JR東日本で使用実績のある大型除雪機械（ENR-1000）を試験導入し、北海道の厳しい気象条件で除雪性能が発揮できるか平成27年度から冬期試験を行っており、引き続き、量産先行車の製作に向けて冬期試験により判明した問題の対策について検討を行ってまいります。



ENR-1000

【絶対に起こしてはならない5つの事象への取り組み】

平成26年度から、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5点を抽出し、「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。

[安全対策]

◇お客様安全

- ・排雪保守用車と列車を衝突させない
短絡走行での排雪保守用車による除雪作業
排雪保守用車の移動・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

◇労災防止

- ・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

[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

5-13 地震対策

(1) 高架橋の耐震補強

大規模地震時の高架橋の被害を防止するため、平成 29 年度より新札幌高架・千歳高架橋（駅部を除く）の耐震補強工事に着手していきます。一方、新札幌高架・千歳高架の駅部などの耐震補強の協調補助制度の対象となる箇所については、早期実施に向け、引き続き協調補助制度の活用を国及び関係自治体に要請していきます。



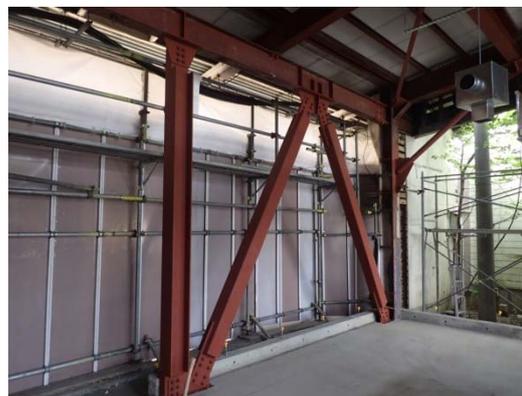
RCラーメン高架橋柱の鋼板巻き補強

(2) 駅の耐震補強

平成 7 年に制定された「建築物の耐震改修の促進に関する法律」及び通達並びに当社独自の基準に従い、必要な強度を満たしていない駅についての耐震補強工事を進めています。



基礎工事状況

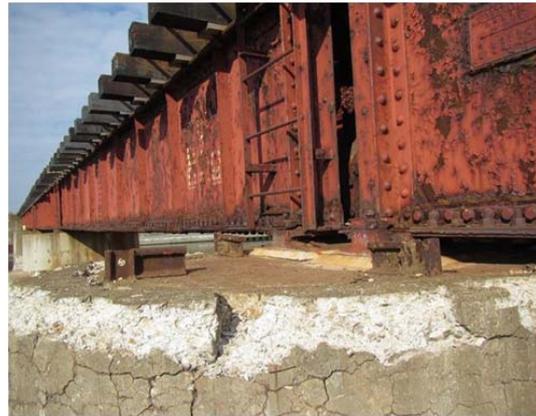


壁ブレース・柱工事状況

大塚駅の耐震補強工事（平成 30 年 1 月竣工予定）

5-14 土木構造物の老朽対策

鉄道建設期に整備された橋りょうやトンネル等の経過年数が進んだ土木構造物については、抜本的な改修・更新が必要な時期を迎えつつあり、今後、小規模な修繕では対応が困難となることが予想されます。今後 20 年先を見据えた場合に、現時点で健全であっても危険となる可能性のある構造物を抽出するとともに、資金の手当てを含めた具体的な対応について検討していきます。



釧網線原生花園～北浜間 とうぶつ 濤沸川橋りょう（大正 14 年完成）

5-15 不要設備の廃止等の取り組み

使用停止による検査数量の削減等のため、副本線・側線の使用停止または保線線への用途変更、使用頻度の少ない分岐器等の廃止を進めています。

5-16 保守間合い拡大への取り組み

通常、新幹線は設備保守を行うため、夜間に 6 時間の保守間合い（作業時間）が確保されていますが、北海道新幹線は新幹線と貨物列車の共用区間に三線軌条という従来の新幹線よりはるかに保守の手間のかかる設備があるにもかかわらず、夜間に貨物列車が走行することから 2 時間半の保守間合いしか確保されていません。

北海道新幹線開業にあたり、共用区間の運行ダイヤを設定する際に JR 貨物と 6 時間の保守間合いを確保するよう協議を行い、2 時間半の保守間合いと週に 1 回～2 週に 1 回（平成 28 年度 38 回）の 4 時間の拡大間合いとなりました。しかしながら、まだまだ十分にメンテナンス時間が確保できていない状態です。

このため、短い時間で効果的な保守作業を行えるよう検討を進めるとともに、4 時間の拡大間合いを週 3 回に拡大すべく、現在、JR 貨物と協議を行っています。

一方、在来線においても保守間合いが短いことから、安全確保に必要な鉄道施設の安全投資と修繕を推進するため、札幌～函館間、札幌～旭川間、南千歳～釧路間、苫小牧～岩見沢間において、列車の運転休止や時刻変更を行い、平均 2 時間程度の保守間合いの拡大（週に 1 回～2 週に 1 回、平成 28 年度 38 回）を行っています。

特に苫小牧～函館間の単線区間については、線路設備への負荷が大きい上に保守間合いが不足しており、新幹線と同様に保守間合い拡大に向けて継続して JR 貨物と協議を行っています。

6 北海道新幹線の取り組み

6-1 安全設備・システム整備

(1) 運行管理システム

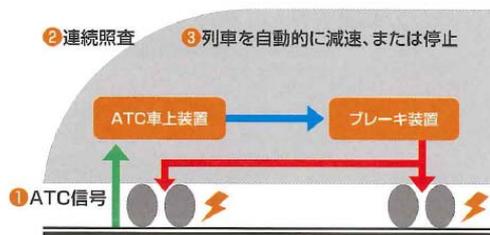
北海道新幹線は、新幹線運行管理センターで新青森～新函館北斗間の運行管理を行っています。北海道新幹線では共用走行区間があることから、新幹線の輸送計画と在来線の輸送計画を合成して新幹線と貨物列車等の共用走行を管理する北海道新幹線総合システム（CYGNUS）を導入しています。

(2) DS-ATC（自動列車制御装置）

① 先行列車との間隔及び進路の条件に応じて列車が停止すべき位置をATC信号として地上設備から車両に伝送

② これをもとにATC車上装置が発生させるブレーキパターンが示す速度（許容速度）と現在の速度を、ATC車上装置が連続的に照査

③ 許容速度を超えないように列車を自動的に減速、または停止させる



(3) ホーム・車両の安全設備

・ホーム可動柵



ホームから線路内への転落防止や通過列車に対する安全確保のため、北海道新幹線の全駅にホーム可動柵を設置しています。

ホーム可動柵にお客様の事故防止のための注意喚起を行っています。



・安全確認モニタ



お客様が乗降する際、ホーム上の安全等を確認するため、ITV モニタを設置しています。

・非常停止ボタン（列車防護スイッチ）

線路内への転落や列車の安全運行に支障をきたすような緊急時に、列車を停止させることができる「非常停止ボタン」を設置しています。



・客室内、デッキの防犯カメラ



新幹線車両の各客室とデッキの防犯カメラは、セキュリティ向上を図るため、常時録画をしております。

(4) 青函トンネル内の設備の改善

平成27年4月3日に青函トンネル内で停止した特急列車からお客様に地上へ避難していただいた事象を教訓とし、定点の避難所においては、トンネル床誘導線・誘導灯の新設、ケーブルカーの定員増(16名→40名)及び携帯電話使用可能通信会社の拡大(docomo、au、softbank)等の改善を行い、陸底部の避難所においては新幹線指令室から陸底部斜坑避難所をモニターできる監視カメラや新幹線指令室から一斉放送ができる設備の設置を行いました。



吉岡定点下り線誘導路のトンネル床誘導線



新規増設したケーブルカー



避難所までの距離表示・誘導サイン



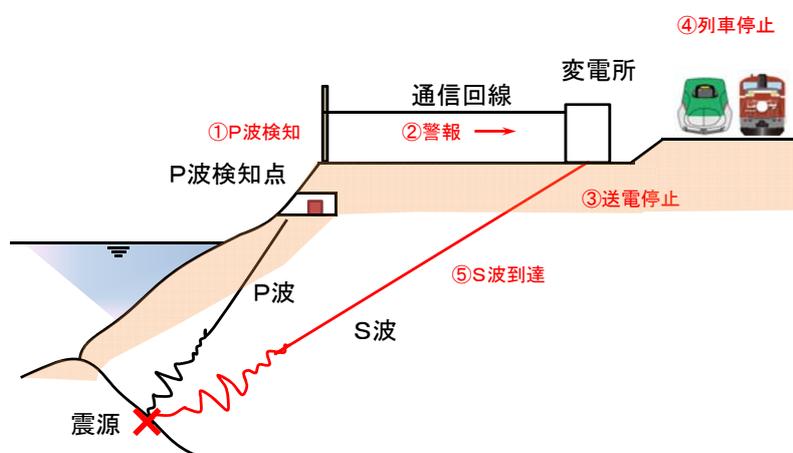
陸底部斜坑のカメラと放送設備

(5) 地震対策

新幹線の地震対策として、土木構造物の耐震性能を高めるとともに、実際に地震が発生した際に走行中の新幹線車両の被害を最小限にするための対策を講じております。

・早期地震検知システム

早期地震検知システムとは、地震を素早く検知し速やかに架線への送電を停止させ、これにより列車を減速させ、停止させる仕組みです。北海道新幹線では、大規模地震が想定される震源域の近傍に「海岸地震計」を9箇所、また「沿線地震計」を線路沿線に概ね20km間隔で8箇所設置しています。地震ハットと呼ばれる建物内に電気式と機械式の2種類の地震計を設置し、二重の保安体制をとっています。



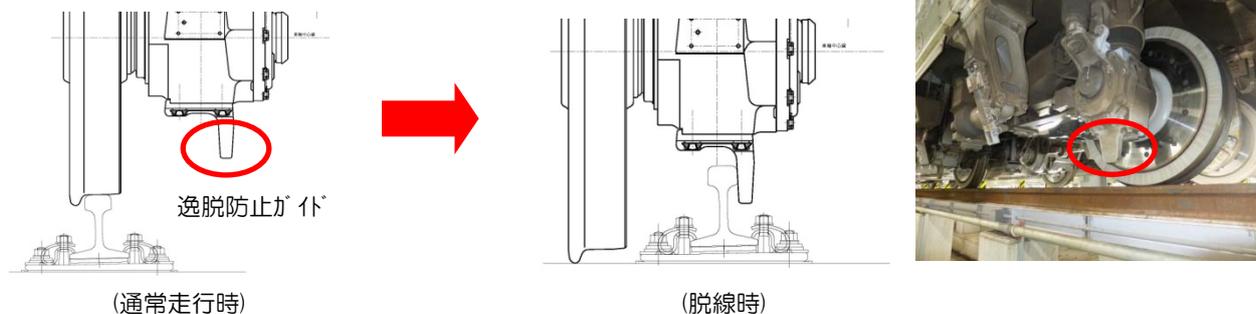
早期地震検知システムのイメージ



電気式地震計と機械式地震計

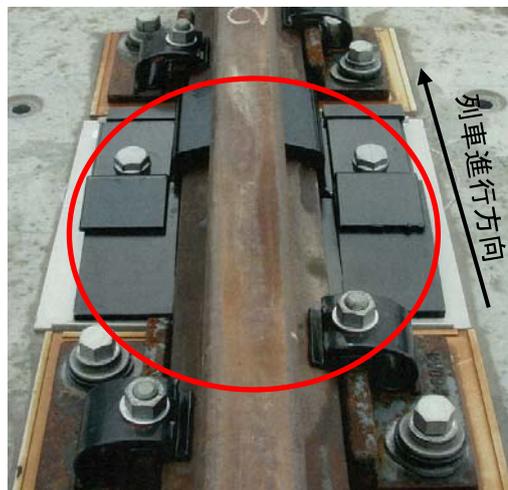
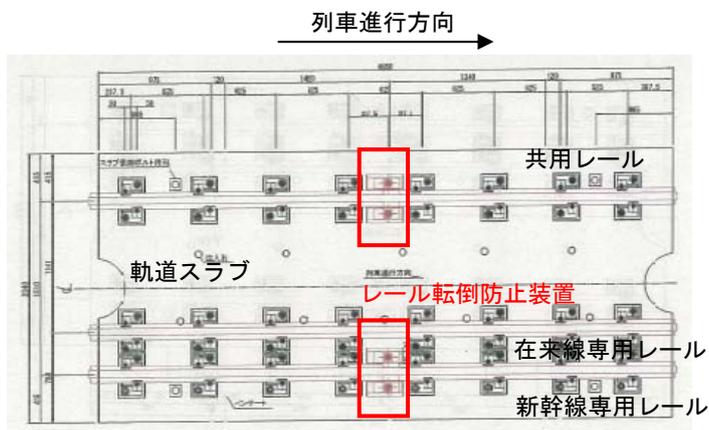
・逸脱防止ガイド

新幹線車両には「逸脱防止ガイド」を設置し、万が一脱線した場合でも車両の移動量を小さくして、被害を最小限に止める対策を講じています。「逸脱防止ガイド」はすべての編成に設置しています。



・レール転倒防止装置

万が一脱線した場合、車輪がレール締結装置のボルトを破損させレールが動く可能性があります。このため、レールを両サイドから押さえ込む「レール転倒防止装置」を概ね5mごとに設置し、レールが大きく動かない対策を講じています。「レール転倒防止装置」は北海道新幹線全線に敷設しています。



6-2 教育訓練

(1) 各職場での教育訓練の実施

駅、運転士、車掌、検修、施設、電気、指令などの職種ごとに、各職場で机上講習により基礎的な知識の習得を図ってきたほか、箇所単位での訓練や様々な職種合同の訓練を行ってきました。

【主な訓練内容】

- 地上設備、車両設備のトラブル
 - ・ホーム柵が開かない
 - ・ATC 信号が受信できない
- 車内、ホーム上での旅客に関するトラブル
 - ・車内で SOS ボタンが押された
 - ・発車間際の駆け込み乗車
- 線路上への飛来物、雪害によるトラブル
 - ・架線にビニールが巻き付いている
 - ・ポイント不転換対応
- ヒューマンエラー後の対応
 - ・停止位置を超えてしまった
- 自然災害や設備故障の対応
 - ・雨・風・地震等の災害対応
 - ・レール折損等の線路設備故障の対応

(2) 異常時訓練の実施

全システムでの訓練として、異常時を想定し乗務員がお客様を避難所に誘導するまでの一連の流れを行う避難誘導訓練を実車を使用し実施したほか、消防、警察との連携の確認を行うため、消火設備を活用した訓練を実施しました。

【全系統での異常時訓練】

平成 28 年 9 月 8 日	湯の里知内信号場構内	(消火設備訓練)
10 月 20 日	奥津軽いまべつ駅構内	(消火設備訓練)
12 月 8 日	青函トンネル吉岡定点	(避難誘導訓練)



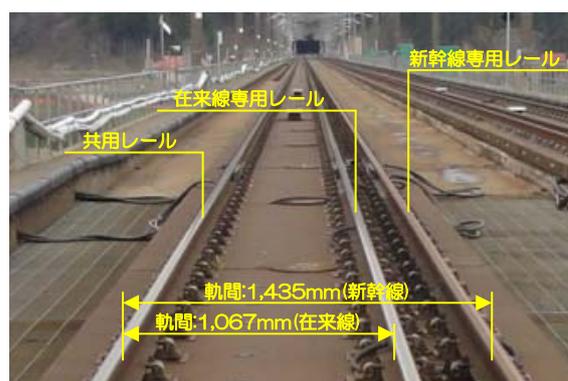
湯の里知内信号場構内（左）・奥津軽いまべつ駅構内（右）での消火設備訓練



青函トンネル吉岡定点での避難誘導訓練

6-3 三線軌条の保守管理

北海道新幹線の新中小国信号場～木古内駅間は、新幹線と貨物列車（在来線）が共用走行するため、三線軌条という特別な線路構造になっています。このため、障害の発生するリスクが高く、難易度が高い保守レベルが求められることから、特別な構造であるが故に生じる課題に対して、様々な取り組みを行いリスク軽減に努めています。



三線軌条

(1) 三線軌条特有の装置

三線軌条区間では、新幹線と貨物列車（在来線）が共用走行することから、落下物などを自動検知する「限界支障報知装置」、三線軌条区間であってもレール破断の検知が可能な「レール破断検知装置」、走行中に異なる変電所から供給される電気をスムーズに切り替えることができる「き電区分制御装置（車軸検知式）」という三線軌条特有の装置を開発し使用しています。

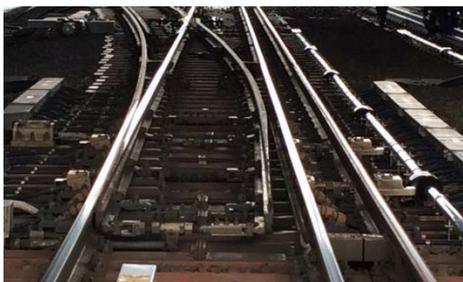
(2) 短時間の間合いでの保守作業

共用区間では、三線軌条という従来の新幹線よりはるかに手間のかかる設備であるにもかかわらず、夜間にも貨物列車が走行し、保守間合いが2時間半程度しか確保できておらず、さらに保守基地が遠方にあることから、実作業時間は2時間弱しかありません。このため、短い間合いの中で作業をこまかく分けて行わざるをえない非効率的な保守体制になっております。

より高い安全レベルに設備を維持していくために、短い時間で効果的な保守作業が行えるよう検討を進めるとともに、JR貨物と保守間合いの拡大について協議を行ってまいります。

(3) 線路構造が複雑なため求められる高度な保守レベル

三線軌条は線路に使用している部材が多く、特に、レールとマクラギを固定する締結装置は、通常の線路の1.5倍必要なことから三線軌条区間だけで約100万個敷設されています。しかも、在来線用レールと新幹線用レールの狭隘な範囲に多数の部材が敷設されていることから、保守作業が行いにくいというえに、通常の線路であれば問題とならない程度の部材のずれでも、隣接する部材に接触し輸送障害につながります。また、三線分岐器も大変複雑な構造をしており、高度な保守レベルが必要となります。保守管理については部材劣化や軌道変位の推移を見ながら、効果的で安全な方法により進めています。



三線分岐器



三線軌条の締結状態

6-4 冬期対策及び課題への対応

三線軌条の除雪は、在来線用レールと新幹線用レールの間が狭隘なため構造上十分な除雪ができません。また、三線分岐器の除雪については、構造が複雑で数が多いため、大変手間がかかります。特にレール間に挟まった氷塊等は、エアジェット式の融雪・除雪装置では十分に対処しきれないため、ポイント不転換等による輸送障害につながる恐れが非常に高いと考えております。

今後は、積雪による影響などを含め、長期的な動作状況の確認を行い、冬期除氷雪に生かしていきます。

(1) 三線分岐器ポイント不転換対策

三線分岐器は、構造が複雑でポイント不転換等による輸送障害の恐れがあるため、スノーシェルター、ポイントヒーター、エアジェット式の除雪装置を設置していますが、シェルターに吹き込む雪と車両が持ち込む雪でポイントが凍結し、開業前の走行試験でポイント不転換が発生したことから、ポイントの下にポイントマットヒーターを設置する対策を講じました。



ポイントマットヒーター

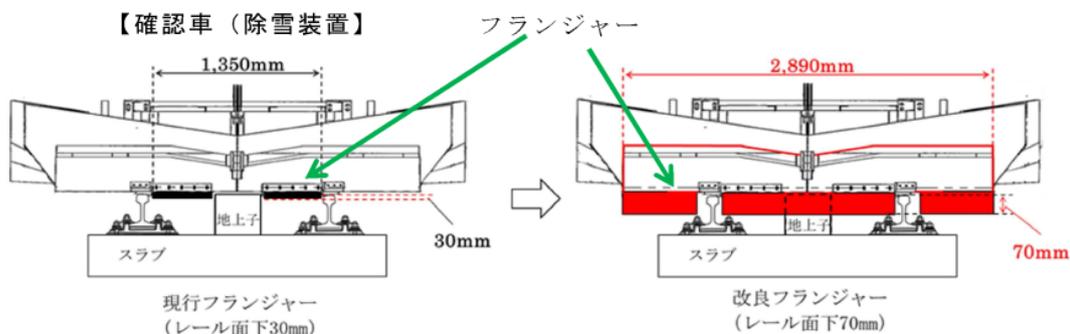
(設置箇所：木古内、湯の里知内信号場、奥津軽いまべつ、新中小国信号場の
全ての三線分岐器 計 12 箇所)

(2) 車両着雪対策

北海道新幹線の上り列車が車両台車周りに着雪したまま新青森以南の東北新幹線区間を走行すると、気温の上昇に伴い、車両からの落雪が飛散し、沿線民家や地上設備を損傷する恐れがあることから、線路上に残る雪を少なくするため、始発列車運転前に支障物確認を行う確認車に装着している除雪装置（フランジャー）の除雪する深さを深くし幅を広げる改良、ブラシ式除雪装置の試行導入等を行いました。



確認車に装着するフランジャー



- 除雪の深さ：レール面下 30mm→70mm
- 除雪の幅：軌間内のみ 1,350mm→スラブ幅より広い範囲の 2,890mm

現行・改良フランジャーの比較

【ブラシ部拡大】



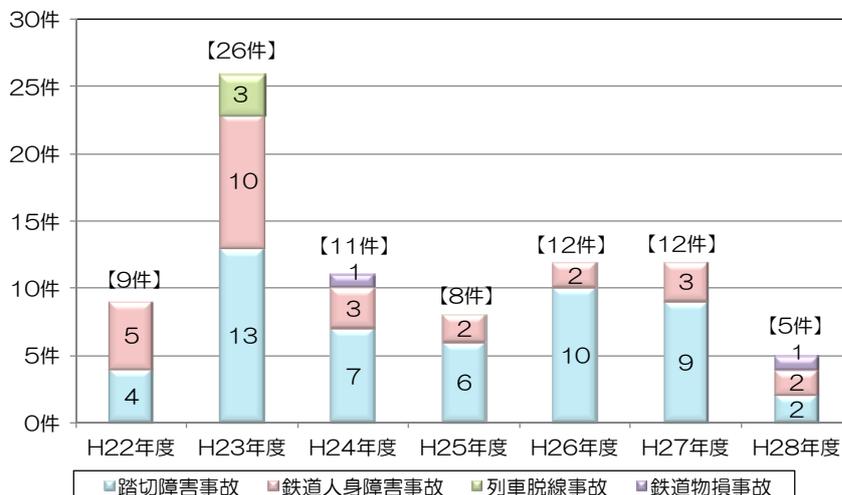
ブラシ式除雪装置の導入

7 事故等の発生状況と再発防止措置

7-1 鉄道運転事故等の発生状況

(1) 鉄道運転事故

鉄道運転事故の推移



「鉄道運転事故」は省令に定められた以下のような事故です。

- ・「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です。
- ・「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です。
- ・「列車脱線事故」 ……列車が脱線した事故です。
- ・「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です。

(2) 重大インシデント・インシデント

平成28年度は、インシデントが4件発生しました。(重大インシデントは発生なし)

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

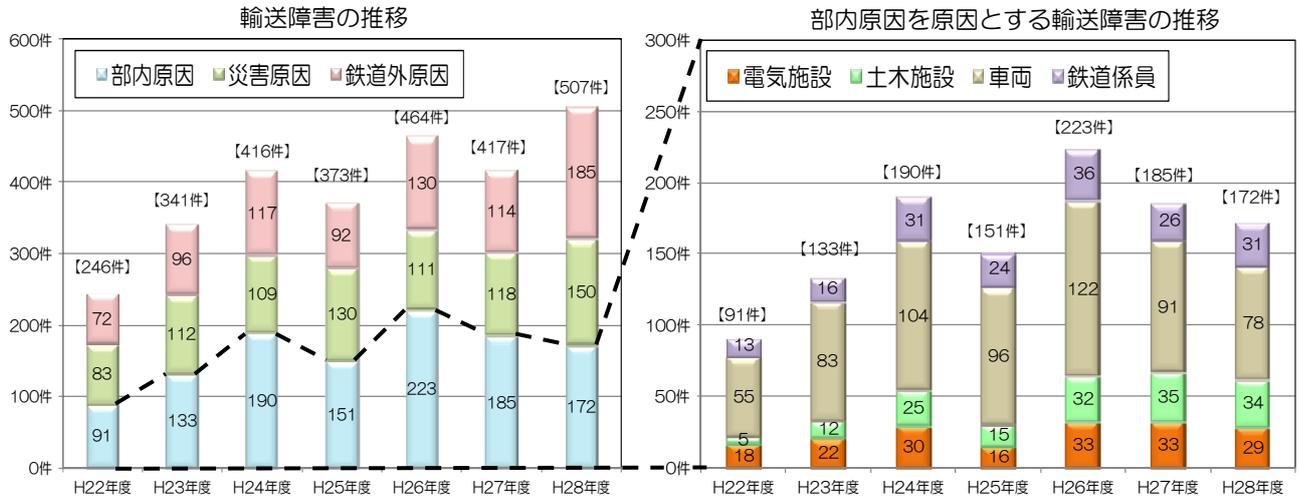
インシデント ……省令に定められた鉄道運転事故等が発生するおそれがあると認められる事態

発生日時	平成28年8月2日 20時30分頃 天候 雨		
発生場所	石北線 中愛別～愛山間 上川中央線道路踏切		
概況	上川中央線道路踏切で線路冠水し、道床に土が混入した状態で雨が降ったことにより、軌道回路が不正短絡状態となり踏切無しゃ断が発生しました。		
対策	電気指令において単線区間の踏切故障を確認した場合の当該踏切通過時における一旦停止または徐行などのルールの見直しを行いました。		

発生日時	平成28年8月26日 5時38分頃 天候 曇り	平成28年9月1日 6時13分頃 天候 雨	平成28年9月3日 10時1分頃 天候 曇り
発生場所	根室線 西和田～東根室間 石黒踏切	根室線 白糠～西庶路間 崎踏切	函館線 国縫～中ノ沢間 坂本踏切
概況	石黒踏切にて台風後の気候の変化により、レール踏面に錆が発生し、踏切制御子を短絡しなかったため、踏切無しゃ断が発生しました。	崎踏切にて台風後の気候の変化により、レール踏面に錆が発生し、踏切制御子を短絡しなかったため、踏切無しゃ断が発生しました。	坂本踏切にて台風後の気候の変化により、レール踏面に錆が発生し、踏切制御子を短絡しなかったため、踏切無しゃ断が発生しました。
対策	長時間にわたって列車を運転中止にした場合、運転再開する際の安全確認について、台風通過後に塩分を含んだ雨風の影響でレールに錆の発生・進行が懸念される区間を要注意箇所指定するとともに、試運転列車を走行させる基準の時間などを見直しました。		

(3) 輸送障害

「災害原因」と「鉄道外原因」の増加により、「輸送障害」は増加傾向にあります。



「輸送障害」は列車に運休または30分以上の遅延が生じたものであり、原因は「部内原因」、「災害原因」、「鉄道外原因」の3種類です。
 ・「部内原因」・・・車両や設備等の故障、社員の取り扱い誤りに起因する事象です。
 ・「災害原因」・・・降雨、降雪、地震などの自然災害による事象です。
 ・「鉄道外原因」・・・公衆による線路内立ち入り、動物との衝突による事象などです。

① 部内原因

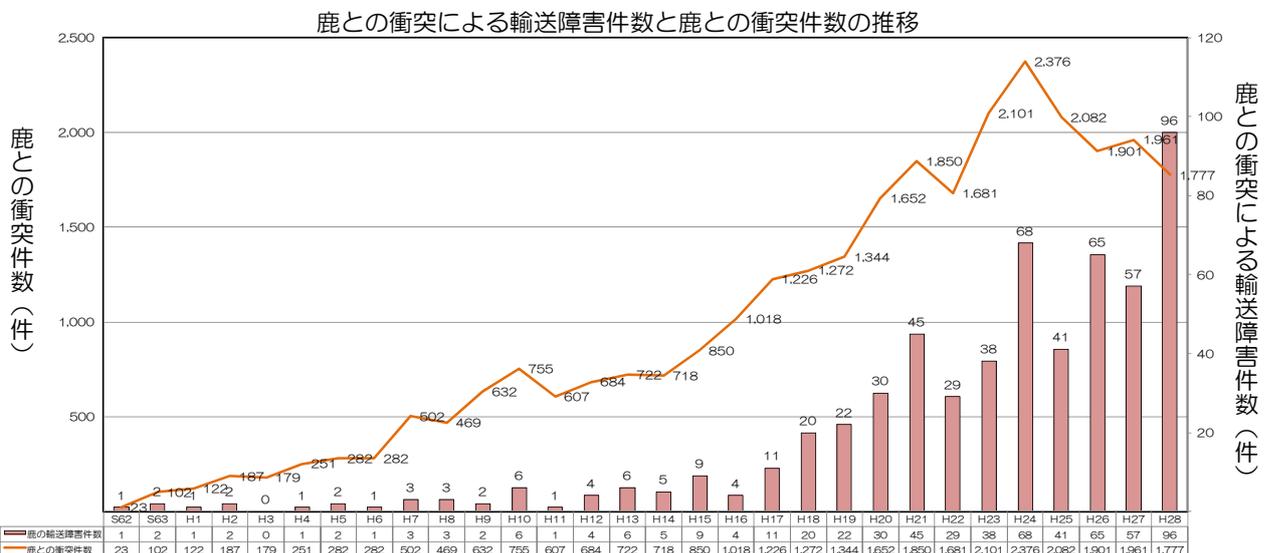
「部内原因」が平成26年度をピークに減少したのは、安全投資と修繕に関する5年間の計画で設備の更新を行っていることや新型車両の投入により車両故障が発生しにくくなったことが要因と考えられます。

② 災害原因

「災害原因」は増加傾向にあります。特に降雪や降雨によるものが大きな割合を占めています。

③ 鉄道外原因

- ・「鉄道外原因」の件数は増加傾向にあります。
- ・「鉄道外原因」のうち鹿との衝突による輸送障害件数が半数近くを占めています。
- ・鹿との衝突件数は減少傾向にありますが、鹿との衝突による輸送障害件数は増加傾向にあります。
- ・これは、鹿との衝突による輸送障害が列車密度の比較的高い函館線滝川～近文間、室蘭線虎杖浜～沼ノ端間及び礼文～豊浦間で増加したため、遅延への波及が大きくなっているものと考えられます。



7-2 3つの重大事故・事象の対策

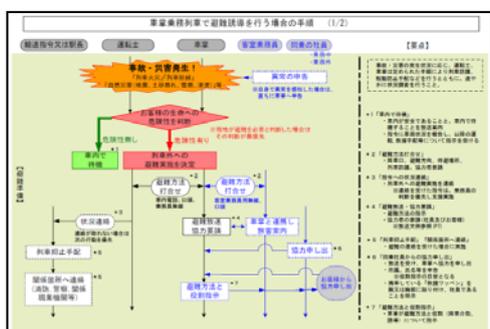
(1) 石勝線列車脱線火災事故への対応

○緊急時のお客様避難誘導マニュアルの制定

「鉄道事故等対策規程」により事故の対応手順、連絡体制等を定めました。また、お客様の避難誘導については、「緊急時のお客様避難誘導マニュアル」に定めています。

○救護ワッペン・社員必携の携帯

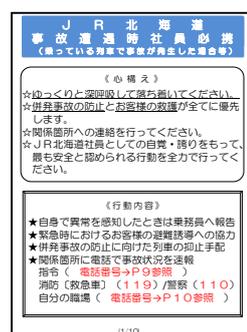
平成 23 年 11 月より全社員に救護ワッペンを携帯させています。事故に遭遇した緊急時に社員は救護ワッペンを腕または胸部の目立つ場所に貼り付け、お客様の救護等を行います。また、手順を記載したポケットサイズの社員必携も併せて携帯させています。



緊急時のお客様避難誘導マニュアル



救護ワッペン



社員必携



○安全研修の実施

石勝線列車脱線火災事故の反省と教訓を学ぶことを目的に「第Ⅰ期安全研修」を実施し、平成 25 年 4 月から平成 27 年 12 月まで対象社員約 8,000 名全員が受講しました。平成 29 年 3 月より「第Ⅱ期安全研修」を実施し、「JR北海道 安全の再生」をはじめとする当社の安全の考え方を学び、安全意識及び安全コンプライアンス意識の醸成を行っています。

○トンネル内の照明設備等の整備

トンネル内の照明については列車が進入する際に自動で点灯するようにしているほか、トンネル内の出口までの距離を示す「トンネル距離標」を長さ 500m 以上のトンネルに 250m 間隔で設置しています。また、夜間においてトンネルから避難する場合に明かりとして活用できるように、トンネル出入口に照明を設置しています。



トンネル距離標



トンネル出入口の照明

(2) キハ183系エンジントラブルの 重大インシデントへの対応

この事象の教訓として、車両不具合を認めた場合は執着心をもって、原因究明に努めるとともに、多重防護対策を講じることで安全性を向上しています。

なお、出火原因であるスライジングブロック損傷対策は平成26年度に実施済みです。



(3) 函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故への対応

○検査から補修に至る一連の作業を確実に行う取り組み

線路検査規程等における検査データの記録及び管理ルールを明確化するとともに、新型トラックマスターの導入及び新しい保線設備管理システムなど検査のシステム化により、判定ミスの防止やデータ処理の迅速化及びセキュリティの強化を図り、検査データに基づき、的確に補修を行っています。

○保線安全の日の取り組み

保線社員全員が、函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故及び線路未補修・検査データ改ざんを顧みて再発防止への決意を風化させないため、9月19日を「保線安全の日」として制定しています。平成28年度は全保線職場において軌道関係グループ会社を含む約1,200名が参加し、安全講和、事故事例紹介、事象事例の討議等を実施しました。



会長による「保線安全の日」の講演（岩見沢）

7-3 運輸安全委員会の調査対象となった事故への対策

○石勝線列車脱線火災事故後の取り組み

平成25年1月に運輸安全委員会に提出した勧告に対する講ずべき実施計画に基づき、熱亀裂による剥離が車輪踏面全面に及び前、及び電車・特急車両の車輪削正周期に応じた車輪削正の実施の継続、車輪フラット検出装置の設置、車輪フラット検出装置のデータに対する車輪検査基準を策定したことについて完了報告を行いました。

8 お客様、地域の皆様との連携

8-1 お客様、地域の皆様と共に高める安全

(1) 踏切事故防止キャンペーン

春・秋・冬・厳寒季の年に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、ラジオ放送での事故防止の呼びかけ、自動車運送事業者の運行管理者に選任されている人を対象とした「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、厳寒季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。



踏切事故防止リーフレット

(2) 高齢者・地域の皆様に向けた啓発活動

自動車教習所において高齢ドライバーを対象とした踏切安全啓発を実施したほか、地域の皆様を対象に踏切支障報知装置（非常ボタン）を活用した体験講習を実施しました。

また、苗穂工場の一般公開にあわせ来場者へ踏切啓発資材を配布し、踏切事故防止の呼びかけを行いました。



桑園自動車学校で行われた踏切支障報知装置の体験講習

(3) 交通規制拡大への協議

踏切で列車と大型自動車が発生すると列車にご乗車のお客様に甚大な被害が及び可能性が高くなります。今後も、事故を未然に防止するための踏切設備整備等ハード対策とあわせて、ソフト対策として自動車の交通規制拡大（大型自動車の通行規制・冬期間一時使用停止）について道路管理者と協議を継続して行っていきます。

8-2 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いるご意見箱「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 28 年度は約 5,100 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、必要な措置を講じるとともに、お客様に回答が必要な場合には、迅速にお答えできるよう努めています。

9 「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」及び「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 26 年 1 月に国土交通大臣より「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」（以下、「事業改善命令・監督命令」という）を受け、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」（以下、「措置を講ずるための計画」という）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、現在その完遂に向けて取り組んでいます。

「措置を講ずるための計画」で計画した具体的な取り組み内容は、四半期毎に本社の主管部の課長等が目標の達成度合いを把握し、その内容を安全統括管理者と主管部長が確認するトレース体制としています。このトレースは、安全推進部担当責任者が中心となり、着実に実施しています。

実施状況を課長等及び安全統括管理者と主管部長が確認を行った結果、実施できていない内容については、その理由を究明し、取り組みの強化もしくは計画を見直すこととしています。

事業改善命令・監督命令	措置を講ずるための計画
<p>1. 日々の輸送の安全確保</p> <p>①会社全体を挙げての毎日の安全確認を、引き続き励行。</p> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>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。</p>	<p>毎朝、指令からの状況報告をもとに安全統括管理者と主管部長等による「安全確認」を継続して実施しています。</p>
<p>2. 第一歩の改善</p> <p>(1) 改ざんの根絶</p> <p>①社内におけるコンプライアンスの徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<p>2. 第一歩の改善</p> <p>(1) 改ざんの根絶</p> <p>①社内におけるコンプライアンスの徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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

事業改善命令・監督命令	措置を講ずるための計画
<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>③記録を重視するルールの策定及びその徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>④改ざんを防止する作業環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>(2) 安全管理体制の再構築</p> <p>①安全統括管理者の業務体制の刷新</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>③記録を重視するルールの策定及びその徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>④改ざんを防止する作業環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>(2) 安全管理体制の再構築</p> <p>①安全統括管理者の業務体制の刷新</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、確認結果およ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

事業改善命令・監督命令	措置を講ずるための計画
<p>②安全推進委員会の運用の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>③事故等の原因究明・再発防止対策の検討体制の確立</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>④内部監査等の体制の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>⑤安全推進部の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>⑥安全管理規程等の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>(3) 安全確保を最優先とする事業運営の実現</p> <p>①現場の業務実施体制の確立</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<p>②安全推進委員会の運用の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>③事故等の原因究明・再発防止対策の検討体制の確立</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>④内部監査等の体制の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>⑤安全推進部の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>⑥安全管理規程等の見直し</p> <p>(3) 安全確保を最優先とする事業運営の実現</p> <p>①現場の業務実施体制の確立</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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

事業改善命令・監督命令	措置を講ずるための計画
<ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・「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年間の計画を策定・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 <ul style="list-style-type: none"> ①各種規程等の検証、改正・整備、周知徹底、確認及び見直し <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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) <ul style="list-style-type: none"> ・(1) ②、③に同じ (4) 技術部門の業務実施体制の改善 <ul style="list-style-type: none"> ①各種規程等の検証、改正・整備、周知徹底、確認及び見直し <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・工務部における業務支援室を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のチェック体制の確立 <ul style="list-style-type: none"> ・(1) ④に同じ

事業改善命令・監督命令	措置を講ずるための計画
<p>(5) 第三者による安全対策監視委員会(仮称)の設置</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>(5) 第三者による安全対策監視委員会(仮称)の設置</p> <ul style="list-style-type: none"> 「JR北海道再生推進会議」の設置
<p>3. 更なる安全確保へ</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>②安全確保のためのPDCAサイクルの確立</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>3. 更なる安全確保へ</p> <p>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</p> <p>(ア) コンプライアンスの徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>(イ) 安全意識を高めるための取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> 「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 安全研修館の創設 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 <p>②安全確保のためのPDCAサイクルの確立</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 PDCAサイクルの重要性の徹底

事業改善命令・監督命令	措置を講ずるための計画
<p>③会社全体を通じた安全性向上のための取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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。 <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<p>③会社全体を通じた安全性向上のための取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「安全性向上のための行動計画」、「安全基本計画」等の見直し ・「JR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 <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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

10 「安全報告書 2017」へのご意見

「安全報告書 2017」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/>

