



安全報告書 2026

北海道旅客鉄道株式会社
HOKKAIDO RAILWAY COMPANY

目 次

1	はじめに	1
2	「鉄道の安全輸送の確保について（指示）」への対応	
2-1	「鉄道の安全輸送の確保について（指示）」の受領	2
2-2	「鉄道の安全輸送の確保について（指示）」に対して講ずる措置	2
3	安全方針	
3-1	安全綱領	5
3-2	「JR 北海道 安全の再生」	5
3-3	「私たちの誓い」	6
3-4	「安全計画 2026」	7
4	安全管理体制	
4-1	輸送の安全を確保するための管理体制	8
4-2	安全管理に関する会議	9
4-3	自主監査体制	10
4-4	外部有識者による安全に関わる取り組み状況の点検及び助言	10
5	安全確保のための取り組み	
5-1	安全意識を高め、命を守るためにとるべき行動の定着	
5-1-1	「安全第一、安定第二」の浸透の取り組み	11
5-1-2	「危ないと思ったらすぐに列車を止めます」 「現地の判断が最優先」の実践に向けた取り組み	14
5-2	命を守るための仕組みづくりと取り組み	
5-2-1	技術教育の体系と訓練	16
5-2-2	重大事故再発防止の取り組み	17
5-2-3	自然災害への対応	21
5-2-4	危険な事象を防止する取り組み	26
5-2-5	重大労働災害再発防止の取り組み	27
5-2-6	他社で発生した事故等への対応	29
5-2-7	小さな「危険の芽」の摘み取り	30
5-2-8	安全のルールの棚卸し	30
5-2-9	グループ会社と一体となった安全確保	30
5-3	安全確保を最優先とした事業運営	
5-3-1	業務体制の改善に向けた鉄道設備のスリム化	31
5-3-2	安全確保に向けた課題への対応	32
5-3-3	更なる安全確保に向けたシステム化・機械化の検討	32
5-4	絶対に守るべき安全の基準の維持（設備投資・修繕）	
5-4-1	「JR 北海道グループ中期経営計画 2026」設備投資・修繕計画(安全) (2024 年～2026 年度)	33
5-4-2	安全性向上に向けた主な設備投資	33
6	北海道新幹線及び青函トンネルの保守管理と冬期対策の課題	
6-1	保守管理と冬期対策	35
7	お客様、地域の皆様と共に高める安全	
7-1	踏切事故防止の呼びかけ	38
7-2	安全利用の呼びかけと安全設備	39
7-3	お客様、地域の皆様からのご意見	41
8	安全を確保するための事業範囲の見直し	
8-1	安全を確保するための事業範囲の見直し	42
9	鉄道運転事故等の発生状況	
9-1	鉄道運転事故	45
9-2	重大インシデント・インシデント	45
9-3	輸送障害	46

1 はじめに

1 はじめに

当社は、2011年に「石勝線列車脱線火災事故」、2013年には「大沼駅構内貨物列車脱線事故」を発生させ、鉄道を営む会社としての資質やモラルを一から問われました。その後、現場第一線から経営トップまでの判断基準・行動基準である「JR北海道 安全の再生」を定め、2014年度からは「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」、2019年度に「安全計画2023」を、2024年度に「安全計画2026」を策定し、全社を挙げて、安全レベルの維持・向上に努めてまいりました。

しかしながら、2024年度に砂川駅構内で発生した待避誤り及び虚偽報告を行った事象をはじめ、連続して不適切な事象を発生させたことを受けて、2025年3月31日に北海道運輸局長より「鉄道の安全輸送の確保について（指示）」を受領し、その後5月23日からは国土交通省鉄道局と北海道運輸局が合同で、当社に対し強化型保安監査体制として集中的に保安監査が行われることとなりました。安全に関する不適切事象の中で、特に列車見張員が見張り業務に専念しなかった事象は、安全の根幹であるルール遵守の重要性を改めて認識させるものでした。安全はルールを定めるだけでは実現できません。一人ひとりが当事者意識を持ち、「自らルール違反をしない」「仲間の違反を見逃さない」という行動を実践し続けることが不可欠です。当社をご利用のお客様、北海道民の皆様、鉄道運営に携わる多くの皆様に多大なるご心配やご迷惑をおかけしたことをお詫び申し上げます。

2025年6月30日に北海道運輸局長に報告した『「鉄道の安全輸送の確保について（指示）」に対して講ずる措置について』に基づく各種対策を着実に実行するとともに、現場第一線から経営層までが一体となって安全文化のさらなる定着と安全レベルの向上に取り組んでまいります。

2025年度は、当社にとって安全のあり方を改めて問い直す一年となりました。発生した事象を真摯に受け止め、その背景や要因を深く掘り下げながら、再発防止はもとより、安全を最優先に考え行動する企業文化の定着に取り組んでいます。列車を安全に運行し、お客様の命と暮らしを守るという社会的使命の重みを改めて胸に刻み、お客様に安心して鉄道をご利用いただき、社員が誇りと責任を持って働くことのできる会社を目指し、これからも「あくなき安全の追求」を、全力を挙げて取り組んでまいります。



2026年9月
北海道旅客鉄道株式会社
代表取締役社長

綿貫 泰之

2 「鉄道の安全輸送の確保について（指示）」への対応

2 「鉄道の安全輸送の確保について（指示）」への対応

2－1 「鉄道の安全輸送の確保について（指示）」の受領

2024 年 11 月に函館線砂川駅構内において、不適切な保安体制下での待避誤り及び、虚偽の報告を行った事象を発生させ、北海道運輸局による保安監査、またその他連続して発生した不安全な事象も踏まえ、2025 年 3 月 31 日に、北海道運輸局長より「鉄道の安全輸送の確保について（指示）」の改善指示を受けました。

【改善指示の内容】

- ①線路内に立ち入る作業等を行う場合の安全確保に係る管理体制について検証し、触車事故の防止が確実に遂行されるよう自社で定めたルールが確実に実行されていることを確認できる仕組みを構築するなど、本社及び現業部門の管理体制の見直しを図ること。
- ②これらの事象が発生していることを踏まえると、貴社の一部の社員においては安全意識が欠如していることが懸念される。よって、社員教育の見直しを含めコンプライアンス及び安全意識の再徹底を図ること。
- ③鉄道の安全輸送に係る社内全般の規定等の遵守状況について本社が適切に把握するとともに、必要な措置を講ずることのできる安全管理体制を構築すること。
- ④これまでの事業改善命令等を踏まえた、措置の実施状況等を点検し、必要な見直しを行い、それに基づき着実に実行すること。

2－2 「鉄道の安全輸送の確保について（指示）」に対して講ずる措置

当社は、2025 年 4 月 30 日に緊急的な対応状況及び対策の検討状況について報告、6 月 30 日に恒久対策の具体的な措置内容及び指示にある 7 件の事象の他、改善指示受領後に発生又は判明した事故・事象も踏まえて安全の取り組みが有効に機能しているかの点検結果とこれに基づく必要な対策を検討し取りまとめて報告しました。以降、この報告書の取り組みの進捗状況について、四半期ごとに北海道運輸局へ報告しています。

改善指示①の背後要因

砂川駅構内で発生した事象の原因は、保安体制を一切取らずに作業を行ったことでした。その大きな要因として、職場内での情報共有が不十分な状況となっていたこと、本社もそのような実態にあることを把握することができていなかったことなどがありました。

改善指示①の対策

- ・内部監査体制の強化を図るため、社長直轄の組織として、安全に関して現場が決められたルールや事故・事象の対策を着実に実行し、適切に業務遂行されているか、各主管部による現場点検の取り組みが有効に機能しているか等を確認することを目的に、新たに「安全監査室」を設置し、保線関係現場（保線所 10 箇所、保線管理室 34 箇所）および駅（14 箇所）に対する監査を完了しました。監査の結果、直ちに安全を脅かすような重大な指摘事項は認められませんでした。

2 「鉄道の安全輸送の確保について（指示）」への対応

- ・工務部・電気部では、本社並びに現場管理者による安全パトロールについて、実施方法を見直し実施機会を増加させるとともに、協力会社の工事管理者・工事指揮者の資質に関する確認を継続して実施しています。駅業務部では、計画部門による現場巡回において、現場の実作業や指導訓練への立ち合いを強化して実施しました。
- ・発生した事象に対して事実を正確に把握する体制を構築する目的として、車両前頭カメラについて、2027年度末までの整備計画のもと導入を進め、2026年2月末時点で特急電車全24両及び特急気動車全61両への設置を完了しました。また、上記目的に加え、作業実態の把握やルールの遵守状況の確認に活用する目的で、列車見張員が装着するウェアラブルカメラについて、工務・電気・駅部門への導入を完了しました。
- ・保線業務のプロセス管理体制を強化するため、これまでの設備管理に加え作業管理面も含めた、週間作業計画のミーティングを各保線管理室において毎週実施するとともに、保線管理室におけるミーティングの実施状況を、各保線所・本社で実施する月1回のミーティングで継続して確認しています。また、現場点呼アプリの開発を進め、試行を通じて現場社員の意見を反映し、2026年4月から運用を開始しました。



ウェアラブルカメラ



車両前頭カメラ

改善指示②の背後要因

「ルールを守らずに作業を行った」事象や「発生した事象をありのままに報告できなかった」事象に対して、会社としての取組みが不十分でした。

改善指示②の対策

- ・「保線安全の日」や「安全研修」その他の各種研修等において、「従事する社員の安全」の観点や「ありのままの報告を行うことの重要性」、安全意識・コンプライアンス意識の向上に向けた教育を継続的に実施しました。また、請負会社を含めた教育内容の充実を図りました。
- ・「膝詰め対話」については、会社幹部が現場社員へ安全やコンプライアンスに関するメッセージを直接伝えるとともに、社員の意見や課題認識を把握する場として継続して実施し、全職場で実施を完了しました。また、対話で出された意見と経営幹部からの回答について社内周知を行いました。
- ・線路内立ち入りなどの社員の命に関わるルールについて、まずはハード対策を検討すること、それによれない場合には安全を担保したうえで、実効性の高いルールや手続きへの見直しを進めています。

改善指示③の対策

- ・内部監査体制の強化を図るため設置した「安全監査室」において、保線関係現場及び駅に対する監査を実施するとともに、安全推進委員会による審議を通じて改善事項を水平展開し、本社が規定等の遵守状況を把握できる体制を構築しました。

改善指示④の検証結果

2014年に策定した「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」や「安全計画2026」の取り組みを検証した結果、概ね継続して取り組みが行われていることを確認した一方、不足している取り組みなども確認されました。

2 「鉄道の安全輸送の確保について（指示）」への対応

改善指示④の対策

- ・保線業務における現場を支援する組織である業務支援室に、保安業務に精通したG Lを配置して体制を強化するとともに、工務関係現業機関全 46 箇所を対象とした業務実施状況の監査及びフォローを実施しました。その結果、重大な取り組み不履行は認められませんが、職場ごとの取り組みレベルに差異が認められたことから、継続的な監査及びフォローを実施していきます。
- ・発生した事故・事象に対しては、現場での議論や検証結果を踏まえ、本社と連携しながら対策を策定しました。また、ウェアラブルカメラによる実態把握や聞き取り調査等を通じて課題を把握し、必要な対策やルール見直しにつなげています。さらに、現場の意見を反映し、作業手続きの簡素化や効率化を図るルール改正や試行を実施しました。

※改善報告書の詳しい内容については、[JR 北海道 Web サイト](#)よりご覧ください。

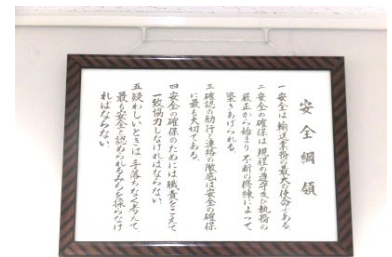
3 安全方針

3 安全方針

3-1 安全綱領

社員が常に心がけるべき安全に関する規範を「安全綱領」として定めています。

- 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。



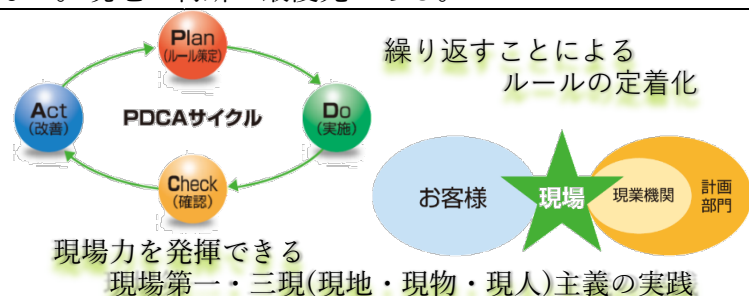
執務室等に掲げた「安全綱領」

3-2 「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 2015 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、すべての社員の判断基準・行動基準の中心に据え、安全の再生に取り組んでいます。

【「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になり、「安全の取り組み」は無限の道になる。
- 「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。
 - － 「絶対に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。
 - － 実際はたい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。
- 現地の状況は現地にしかわからない。現地の判断が最優先である。



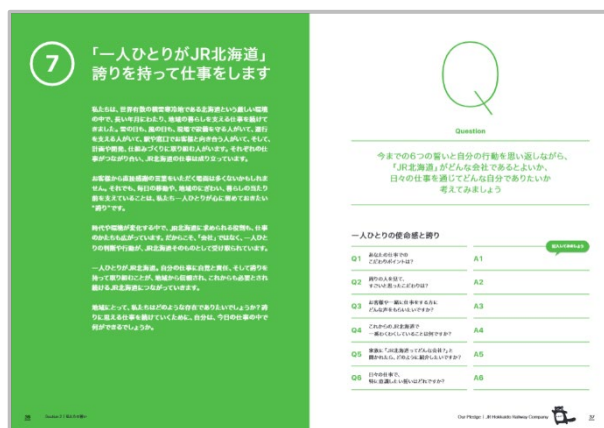
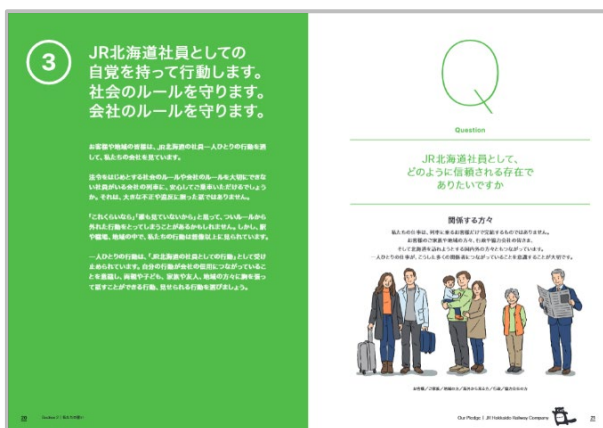
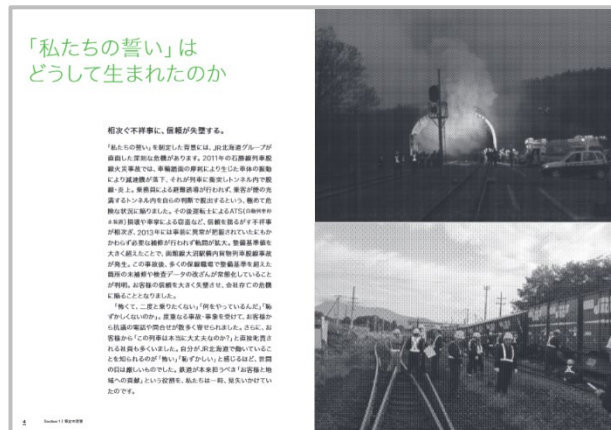
3 安全方針

3-3 「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、2015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。

策定から10年以上が経過したことから、2026年度は改めて「私たちの誓い」をより深く理解し、日々の行動の拠り所とできるよう、職場内での勉強会等で活用しやすい教材として、「冊子」の全面改訂および新たな「映像」の制作を行いました。

- ・ 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」の冊子

3 安全方針

3-4 「安全計画 2026」

当社は「安全」を経営の根幹と位置づけ、「JR 北海道 安全の再生」を安全の基本方針とし、「安全計画 2026」に基づいて、PDCA を回しながら取り組み、安全性の向上に努めています。

安全計画 2026 の3つのポイント

<重大事故・労働災害防止のさらなる深度化>

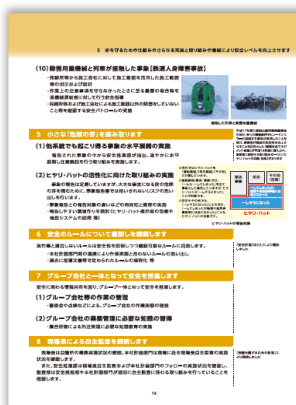
- 列車事故（衝突・脱線・火災）や三大労災（触車・感電・墜落）、死亡労災（交通事故、倒木事故等）を決して発生させることのないよう、これまで発生した重大事故、重大労災、インシデントや危険事象等への対策を推進します。

<環境変化への柔軟な対応>

- 石勝線列車脱線火災事故、大沼駅構内貨物列車脱線事故から 10 年以上が経過し、これらの事故を経験していない社員が増加していることから、風化や形骸化をさせない取り組みをさらに推進します。
- 採用難・若手退職者の増加や急速な世代交代などの内部環境の変化に対して、業務の省力化・システム化の取り組みを実施します。
- 地球規模の気象変化により、自然災害の頻発化・激甚化が脅威となってきたことから、自然災害リスク低減に取り組みます。

<安全に対する様々な意見の反映>

- 膝詰め対話、企業風土アンケートなどを通じ、社員の意見や安全アドバイザーからの意見も反映します。



「安全計画 2026」の冊子

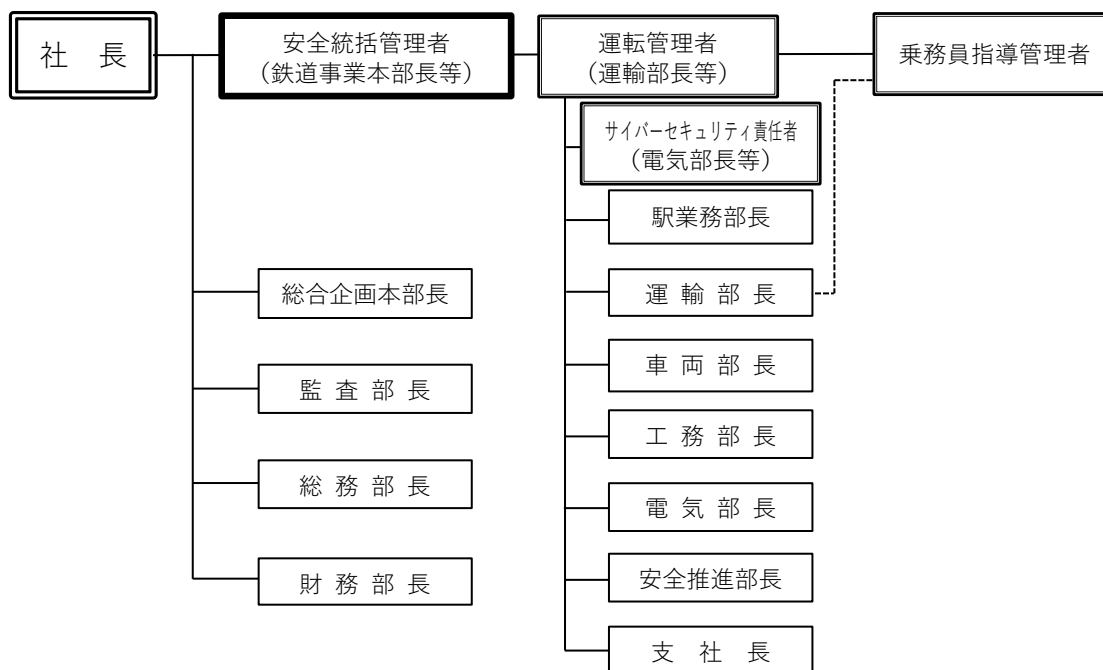
4 安全管理体制

4-1 輸送の安全を確保するための管理体制

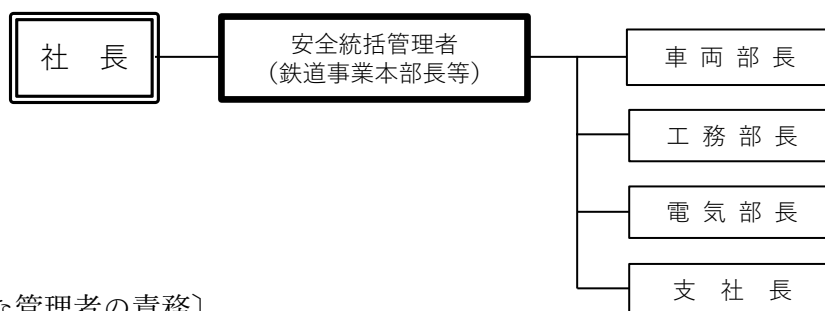
(1) 安全マネジメント態勢

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、運転管理者およ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。

4 安全管理制度

(2) 安全監査室による内部監査の実施

独立した立場で機動的に監査を実施する体制として、社長直属機関として 2025 年 7 月に「安全監査室」を設置し、内部監査体制を強化しました。2025 年度は、保線関係現業機関への監査を実施し対象 44 箇所の監査を終了、駅に対しての監査についても、2026 年 3 月末までに対象 14 箇所の監査を終了しました。

4-2 安全管理に関する会議

安全管理に関する会議について以下のような体系で事故防止に取り組んでいます。

(1) 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。

鉄道運転事故、インシデント、重大な事故に至るおそれがある事象（危険事象）や安全に関するコンプライアンス違反等について、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。



安全推進委員会

(2) 安全推進会議

各系統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重大労災、インシデント等についても討議を行っています。

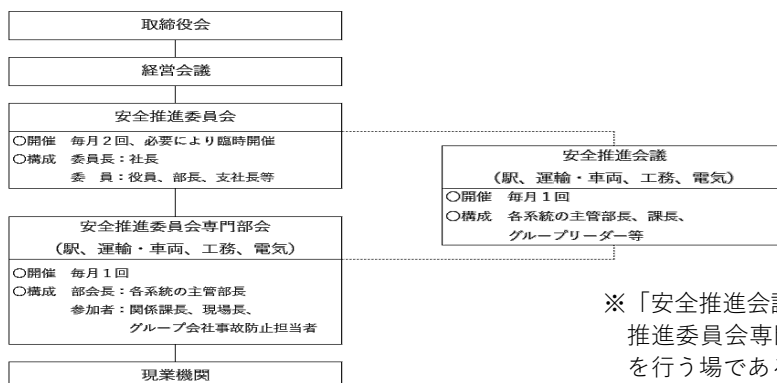
(3) 安全推進委員会専門部会

各系統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、現場長や関係するグループ会社と専門的な議論を行い、現場の実態を踏まえた安全施策の実現に向け取り組んでいます。



安全推進委員会駅専門部会

《安全管理に関する会議等の体系図》



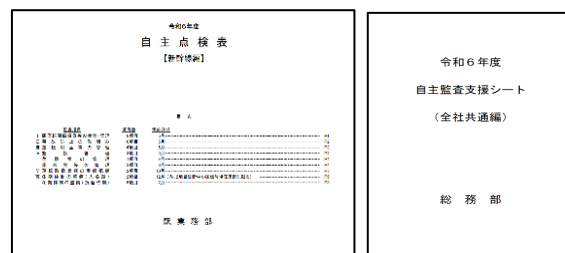
※「安全推進会議」は、「安全推進委員会」及び「安全推進委員会専門部会」に諮るにあたっての事前討議を行う場であることから、点線で結んでおります。

4 安全管理体制

4-3 自主監査体制

現場長が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う「現場長による自主監査」を行っています。

また、安全推進部は現場長自主監査および本社計画部門のフォローの実施状況を確認し、監査部は安全推進部や本社計画部門が適切に自主監査に係わる取り組みを行っていることを確認しています。



自主監査チェックシートの一例

4-4 外部有識者による安全に関わる取り組みの点検及び助言

外部有識者に当社の鉄道の安全に関わる業務の遂行や取り組みを点検していただき、助言を取り組みに反映することを目的に安全アドバイザー会議を設置しています。

2025年度は、4月に「不適切な保安体制で待避不良を発生させ、その原因を隠蔽した事象」についての意見交換、12月に札幌保線所にて協力会社への教育フォロー体系などの視察を実施しました。

また、2月に「報告から始まる安全」、「請負会社・パートナー社員の教育と役割」について鉄道事業本部内各課長との意見交換を実施しました。

〈意見交換で出てきた課題〉

- ・事象報告書の報告方についての検討
- ・事象報告書の情報開示の在り方について
- ・報告から生まれた好事例の共有化について

安全アドバイザー	
高野 伸栄	北海道大学大学院 工学研究院 教授 (現：地域社会資本マネジメント研究所 理事長)
上浦 正樹	北海学園大学 名誉教授
伊達 宏昭	北海道大学大学院 情報科学研究院 教授



本社 会議室
(意見交換会)



札幌保線所視察
(ウェアラブルカメラと降雪モニターの視察)

5 安全確保のための取り組み

(5-1 安全意識を高め、命を守るためにとるべき行動の定着)

5 安全確保のための取り組み

5-1 安全意識を高め、命を守るためにとるべき行動の定着

5-1-1 「安全第一、安定第二」の浸透の取り組み

(1) 安全意識の醸成

① 膝詰め対話

経営幹部が現場に出向き安全について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。

2025年度は、計179箇所、延べ1,389人の社員と対話を行い、社長報告会により現場で明らかになった課題等を幹部で共有しました。

(2011年～2025年度の実績：累計約32,420名)



社長との膝詰め対話

② 「安全再生の日」の取り組み

石勝線列車脱線火災事故が発生した5月27日を「安全再生の日」とし、5月から6月に全職場でディスカッション等を行い、一連の事故・事象を風化させない取り組みを行っています。



現場機関での取り組み

③ 事故事例活用による再発防止に向けた教育

事故の再発防止や未然防止、労働災害防止に向け、自社のルールや取り扱いを策定する契機となった事故等を中心に作成した事故事例・労災事例を教育に活用しており、安全研修館のほか社内イントラネットで社内展開し、箇所での活用を図っています。



事故事例の一例

④ 安全に向けた企業風土改革のためのアンケートの実施

当社社員を対象に安全意識の浸透度合いを確認するため「安全に向けた企業風土改革のためのアンケート」を定期的の実施しています。2025年度に実施したアンケートは初めてWeb方式で実施、全体の平均値は前回よりアップしました。また、2024年砂川駅構内で発生した待避誤り等の事象を踏まえ、「安全ルールの遵守状況」の設問も追加しました。今回のアンケート結果を活かし、会社全体、職場、自分自身の3つの階層に対して出てきた課題の解決に向けて引き続き取り組んでまいります。

「安全に向けた企業風土改革のためのアンケート」の調査結果について

本アンケートは、石勝線列車脱線火災事故を受けて、第1回調査を2013年3月に実施して以降、おおよそ3年毎に調査を実施しており、前回調査(2022年3月)から3年が経過することから、第5回「安全に向けた企業風土改革のためのアンケート」を実施しました。その結果概要を以下に示します。

1 アンケートの概要

実施期間：2025年6月1日～6月30日

対象人数：768名

実施方法：Web

実施場所：全社員

実施回数：5回

実施回数：5回

実施回数：5回

実施回数：5回

実施回数：5回

実施回数：5回

実施回数：5回

実施回数：5回

実施回数：5回

実施回数：5回

実施回数：5回

実施回数：5回

実施回数：5回

実施回数：5回

実施回数：5回

実施回数：5回

実施回数：5回

実施回数：5回

実施回数：5回

実施回数：5回

実施回数：5回

実施回数：5回

実施回数：5回

実施回数：5回

アンケート結果は社内誌にて社員に周知

5 安全確保のための取り組み

(5-1 安全意識を高め、命を守るためにとるべき行動の定着)

⑤安全研修館での安全研修

【安全研修（第3期）】

石勝線列車脱線火災事故や函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故を経験していない社員が全体の過半数を占めていることを踏まえ、事故の教訓を風化させず、両事故を踏まえ制定した「JR 北海道 安全の再生」を理解することが大切であり、それらについて繰り返し学ぶ機会として、安全研修（第3期）を2022年3月から実施しています。

2025年6月から、社員の安全を守るためのルール順守に関する教育内容を充実させることを目的に、砂川駅構内における待避誤り及び虚偽の報告に関する教育内容を追加しました。

実物や映像等を活用した『考え・感じる研修』

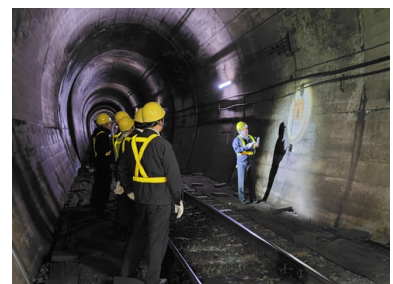
- ・ 研修全体を通し「JR 北海道 安全の再生」の趣旨、判断基準・行動基準の大切さを理解する。
- ・ 当社の転機となった石勝線列車脱線火災事故、函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故を自分ごととし、その対策や教訓が今の業務に生きていることを学ぶ。
- ・ 過去の事故・労災の事例を通じ、現在の仕組みやルールが過去の教訓の上に成り立っていることを知る。
- ・ これまでの取り組みを振り返り、自分たちが今の安全をつくっている誇りを感じ、会社の将来像を描く。
- ・ 一連の不適切事象を踏まえ、社員の安全を守るためのルール遵守に関する教育を行い、安全に関するコンプライアンス意識の向上を図る。



安全研修（第3期）の様子

⑥石勝線列車脱線火災事故の現地教育

石勝線列車脱線火災事故後に入社した社員が全体の過半数を超え、事故の風化や対策の形骸化が課題となっています。そのため、事故後に入社した社員が事故を自分ごと化し、当社が永続的に「あくなき安全の追求」を続けていくことを目的に、2024年度から事故現場である清風山信号場構内にて現地教育を実施しており、2025年度は計11回実施しました。



現地教育の様子

5 安全確保のための取り組み

(5-1 安全意識を高め、命を守るためにとるべき行動の定着)

⑦「報告から始まる安全」の更なる定着

2014年度に「危険の芽」を見逃さないために、列車の運休や遅延等に関係なく発生した「事故」「事象」をすべて報告する制度を導入しています。ありのまま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。

2026年6月には、取り組みの趣旨を再確認するとともに、ありのまま、その場で報告することの重要性及び安心して話せる職場環境作りに必要な行動を記したリーフレット『「報告から始まる安全」の再出発』を発行しています。



「報告から始まる安全」及び「報告から始まる安全」の再出発のリーフレット

⑧安全キャンペーン

職場において、日常業務の中で安全意識を高め、「お客様の命」「社員の命」を守るために取るべき行動の定着を図るため、自箇所のリスクを洗い出し、その中から特に重点的に取り組むべきものを決めて行動する「安全キャンペーン」を実施しています。

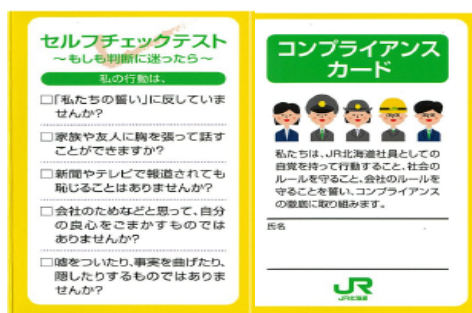
2025年度は、昨年度に引き続き、夏季の多客輸送期の安全確保に向けて、それぞれの箇所が自箇所の実績に沿ったテーマを考えることにより、より自主的に取り組む文化を醸成することを目指す内容としました。

また、労災の未然防止を目的として各職場で取り組んでいる「作業安全リスクアセスメント」にも優れた事例が多数あるため、2025年度はこれらの成果を本社で集約し、良い取り組みを水平展開することで、自箇所のリスクアセスメントを振り返り、さらに改善していくきっかけとする取り組みも併せて実施しました。

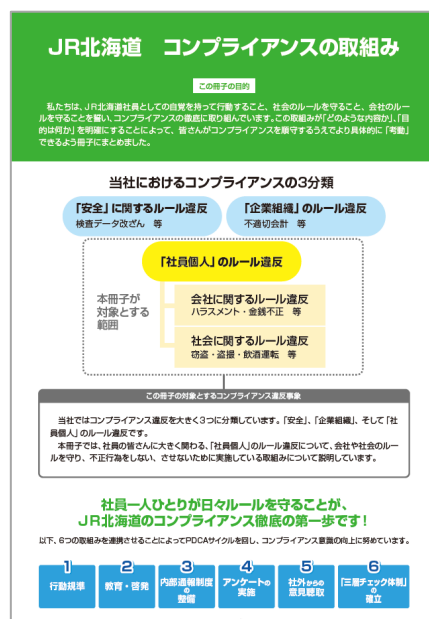
(2) ルールを守るコンプライアンス意識の醸成

2025年度は、一連の不適切事象を踏まえて、「ルールを守る」「ありのまま報告する文化」を確実に定着させるための教育、啓発を行いました。2026年度は、社員一人一人が「ルールを守る」「ありのまま報告する」ことを自分事化できるように、当社で過去に発生した事象を教材として活用し、引き続き、教育・啓発を続けていきます。

また、2021年度より、社員がコンプライアンスを遵守するうえで、より具体的に「考動」できるよう「JR 北海道 コンプライアンスの取組み」を冊子にまとめ、全社員に配付しています。



コンプライアンスカード



「JR北海道 コンプライアンスの取組み」の冊子

5 安全確保のための取り組み

(5-1 安全意識を高め、命を守るためにとるべき行動の定着)

5-1-2 「危ないと思ったらすぐに列車を止めます」「現地の判断が最優先」 の実践に向けた取り組み

緊急時においても、お客様や自らの命を守る判断と行動ができるよう、様々な訓練を継続的に実施して異常時対応力の向上を図っています。

(1) 青函トンネル竜飛定点 避難誘導訓練

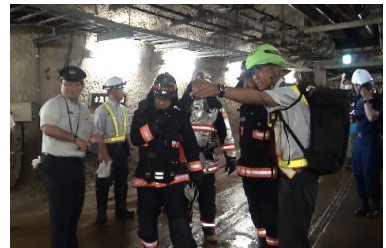
火災が発生したため竜飛定点に停車したことを想定し、列車から誘導路を経由して定点避難所までのお客様誘導、救援隊が到着するまでのお客様及び負傷者対応、定点避難所から階段やケーブルカーを使用した地上までの負傷者搬送及びお客様誘導を消防、警察、自治体等と連携して行いました。(2025年7月16日)



現地責任者と消防・警察が打合せ



車掌による避難所でのお客様対応



避難所に到着した地上からの救援隊

(2) 青函トンネル吉岡定点 消火設備訓練

青函トンネル吉岡定点で排煙装置、水噴霧装置、消火栓などの消火設備を作動させ、機能確認や習熟訓練を行いました。(2025年8月21日)



強制換気による煙の流れ体験



水噴霧装置動作確認



放水訓練

(3) 湯の里知内信号場 列車避難誘導訓練

青函トンネル走行中に車内で火災等の異常事態が発生したと想定し、消防・警察への通報後、湯の里知内信号場へ臨時停車のうえ、乗客を線路上へ降車させ、避難誘導および一次避難場所における対応までの流れを確認しました。(2025年10月15日)



発煙した4号車から乗客が避難開始



車掌からお客様に避難協力を依頼



お客様が線路上に降車し一時避難所へ

5 安全確保のための取り組み

(5-1 安全意識を高め、命を守るためにとるべき行動の定着)

(4) 札幌運転所 現地責任者初動対応訓練

走行中の旅客列車が踏切内に侵入するトラックと衝突、乗車のお客様が負傷、軌道及び電気設備等に障害が発生したと想定し、現地責任者に指定された社員が現地の統制（各系統の社員・関係者）を図りながら、安全確保、負傷者の救護、情報収集等を行い、事故発生から運転再開までの一連の流れを確認しました。（2025 年 10 月 30 日）



指令から駅に出動要請



消防及び警察と打ち合わせ



お客様降車

5 安全確保のための取り組み (5-2 命を守るための仕組みづくりと取り組み)

5-2 命を守るための仕組みづくりと取り組み

5-2-1 技術教育の体系と訓練

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が習得するため、年度ごとに社員教育方針を定め、集合研修や職場内教育及び社内通信教育を体系立てて行っています。

(1) 集合研修

鉄道の安全を担う人材を育成するため、社員研修センターにおいて集合研修を実施しています。

職能別教育においては、技術の専門家となる社員を育てるため、系統・職種の特徴に応じて、基本的な意識及び知識を習得させた上で、専門技術に関する研修を実施しています。さらに、社外機関が主催する研修等へ参加することで、技能及び技術の習得を図っています。

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に取り組んでいます。

【2025 年度 職能別研修】

安全 4 講座、駅業務 28 講座、指令・運転士・車掌 31 講座、車両 11 講座、工務 38 講座、電気 20 講座



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

(2) 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。乗務員は訓練用のシミュレータを活用し、非常停止手配、列車防護などの取扱いや異常時を想定した訓練など運転士・車掌の対応力向上に向けた実践的な訓練を各職場において繰り返し行っています。

また、2022 年 3 月の福島県沖地震で被災した H5 系新幹線電車 (H2 編成) のうち、6 両について、必要な修繕を実施し、乗務員・検修社員・グループ会社社員の教育や訓練に活用しています。



シミュレータ訓練



H2 編成

(3) 社内通信教育

業務知識・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」、「新幹線電車」など 16 講座 (2025 年度末時点) を開講しています。なお、新型一般気動車「H100 形」の導入に伴い、2026 年度に社内通信教育「気動車 (電気式)」講座を新規開講します。

5 安全確保のための取り組み
(5-2 命を守るための仕組みづくりと取り組み)

5-2-2 重大事故再発防止の取り組み

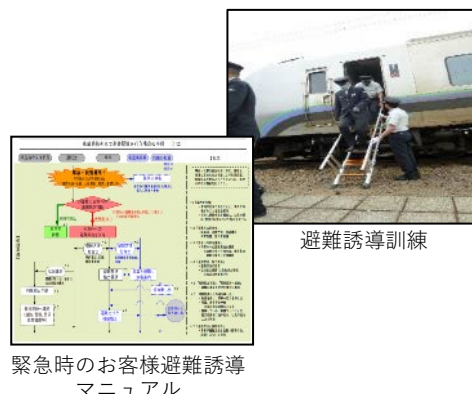
(1) 石勝線列車脱線火災事故への対応

①避難誘導等に対する取り組み

○緊急時のお客様避難誘導マニュアル等の制定及び訓練の実施

緊急時において関係する社員が共通の認識のもとに避難誘導が行えるようにすることを目的とした「緊急時のお客様避難誘導マニュアル」、トンネル内での火災の判断を明確化するとともに、火災の程度と初期消火の限界を明記し、取扱いの要点をまとめた「トンネル内における列車火災時の処置マニュアル」を制定しています。

また、緊急時の取り扱いを体で覚え、対応力を向上させるため、現車を用いた避難誘導訓練を各現場で継続的に行っています。



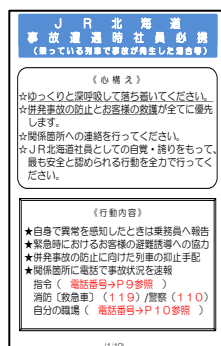
○救護ワッペン・事故遭遇時社員必携の携帯

列車に乗り合わせた社員が乗務員と協力し避難誘導できるよう 2011 年 11 月より全社員が救護ワッペンを携帯しており、事故に遭遇した際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。

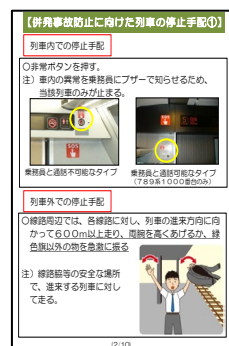
また、手順を記載したポケットサイズの事故遭遇時社員必携も併せて携帯しています。



救護ワッペン



社員必携



○避難誘導に関する設備の改善

トンネル設備の改善として、トンネル内及びトンネル出入口に照明を設置しています。また、全長 500m 以上のトンネルには、トンネル出口までの距離を示す「トンネル距離標」を 250m 間隔で設置しています。

列車内設備としては、避難はしごを搭載しているほか、懐中電灯を増備しています。



照明スイッチ位置標



トンネル距離標



トンネル出入口の照明



車内避難はしご



車内懐中電灯

5 安全確保のための取り組み (5-2 命を守るための仕組みづくりと取り組み)

②車輪管理の取り組みの強化

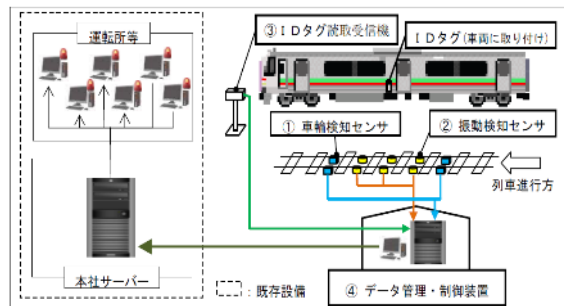
石勝線列車脱線火災事故後、車輪踏面の検査基準の見直しと車輪管理に関わる社員に対して知識、技能及び理解度向上を図るための集合研修を実施しています。

○車輪フラット検出装置

列車が走行した状態で車輪踏面の擦傷や熱亀裂等を検出する「車輪フラット検出装置」を苗穂駅構内に設置し、車輪踏面状態の管理に活用しています。



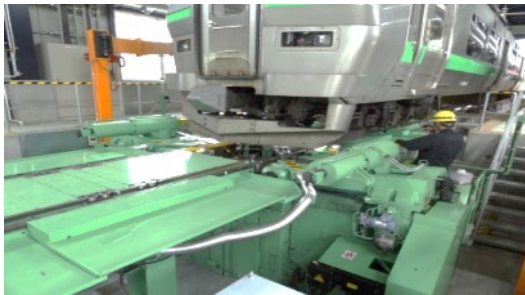
車輪検知センサ・振動検知センサ



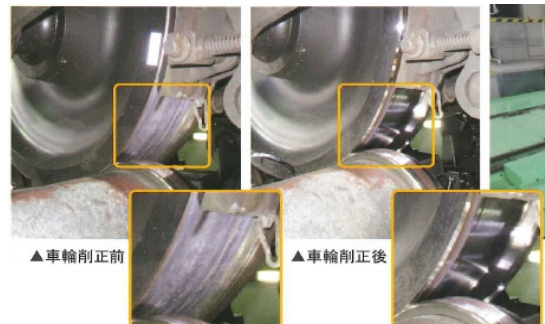
システム構成図

○在姿車輪旋盤

車輪に擦傷や熱亀裂等が発生した際に車体と台車を分離することなく、車輪踏面を削正することができる「在姿車輪旋盤」を配備しています。



在姿車輪旋盤



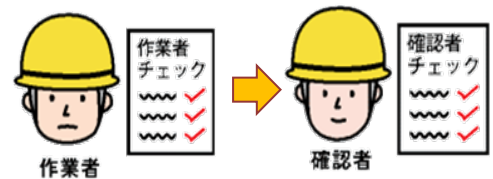
▲車輪削正前

▲車輪削正後

③ダブルチェックの取り組み

車両系統では、車両部品の落失等による重大事故防止を目的として、「落とすな・燃やすな・こぼすな」に係わる装置等を中心にチェック項目を定め、ダブルチェックに取り組んでいます。

取り組みの趣旨についての教育を繰り返し行い、ダブルチェックの実効性を確保していきます。



ダブルチェックの一例

(2) 函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故への対応

①記録を重視する検査ルールの見直し

検査データの記録・管理ルールの明確化、検査データに対する多重チェックの実施、線路の維持管理に関する『手引き書』として線路維持管理マニュアルの制定及び業務分担の明確化や実施状況の管理強化など軌道変位管理体制の見直しを行っています。



多重チェックの一例

5 安全確保のための取り組み

(5-2 命を守るための仕組みづくりと取り組み)

②検査データ管理のシステム化

函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故を受け設置した「保線業務改善検討委員会」の提言に基づき、2017年3月に新たな保線設備管理システムを導入しました。2018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。その他、新型トラックマスター、記録装置付きデジタル標準ゲージ、新型軌道検測車「マヤ35形」の導入及び各種検査器具類の統一化により検査データの信頼性向上を図っています。



新型トラックマスターによる検測



新型軌道検測車「マヤ35形」

③検査から補修に至る一連の作業を確実に行う取り組み

検査ルールの見直し及び検査データ管理のシステム化により検査データの信頼性を高め、検査データに基づいた的確な補修を実施しています。

④本社による現業機関への支援及び指導体制の強化

2013年に工務部に業務支援室を設置し、管理室の検査業務を定期的に確認し迅速にフォローができる体制としました。また、保線課長等が保線所の定例会議に出席し意見交換を行い、業務実施状況に対するフォローを実施していますが、作業等の計画から実施までの作業安全等、社員の命を守るための取り組みである「作業管理」については、業務実施状況等を確認できる仕組みが構築されていなかったため、「作業管理」におけるプロセス管理の体系化を整備するとともに、「作業管理」についての現場実態把握が不足していたため、業務支援室に保安業務に精通した管理者を配置して体制を強化し、「作業管理」に関する業務実施状況の監査及びフォローを行っていくこととしました。

⑤保線安全の日

本事故を発生させた9月19日を「保線安全の日」と定め、一連の事象（線路の未補修、検査データの改ざんなど）を振り返り、再発防止への思いを風化させない取り組みを各保線所単位で実施しています。

2025年度は、一連の不適切事象を踏まえ、「お客様の安全」と「社員の安全」のケーススタディーを用いたグループディスカッションや意見交換会を実施、また、過去の触車事故を振り返り、「命の大切さ」を学ぶプログラムを追加した他、改善報告書の取り組みの進捗状況についても社員に報告をしました。



保線安全の日の取り組み

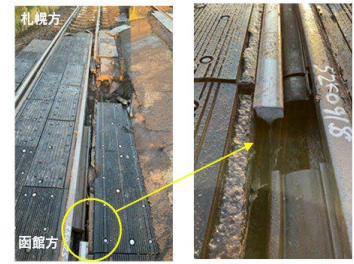
(3) 函館線森駅～石倉駅間における列車脱線事故への対応

2024年11月16日に鷲ノ木道路踏切において、貨物列車のコンテナ貨車が脱線、分離する列車脱線事故が発生しました。

5 安全確保のための取り組み (5-2 命を守るための仕組みづくりと取り組み)

①原因

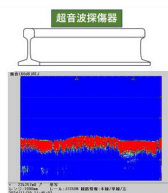
本事故は、海水由来の塩分の影響によりレール腹部および底部の腐食・減肉が進行し、強度が著しく低下したレールが破断したことに加え、その状態を検査で十分に把握できていなかったことにより発生したものと考えられています。



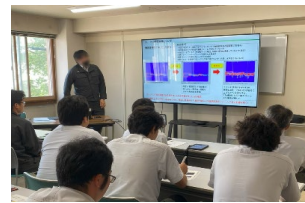
レール損傷状況

②再発防止対策

- ・踏切部でのレール検査において、超音波探傷器による底部腐食エコーの途切れの有無を確認し、途切れがあった場合には敷板の撤去を行い、レール腹部厚の確認を行っています。また、レール腹部腐食の管理手法に関する教育・訓練を実施しました。
- ・鷺ノ木道路踏切を「要注意踏切」に指定し、1年に1回検査を実施することとし、当面の間は踏切敷板を撤去して状況を調査します。また、海水を溢出させる自動車が通行する踏切が他にないか、漁港近郊の踏切を調査し、鷺ノ木道路踏切以外にはないことを確認していますが、今後必要により「要注意踏切」を追加し管理していきます。
- ・鷺ノ木道路踏切においては、レールの防食処理を実施しました。当面の間、1年に1回腐食の観察（防食処理の効果検証）を行い、必要により清掃等を実施しています。



超音波探傷器



レール探傷に関する教育・訓練

なお、上記列車脱線事故の際、状況確認を行わずに上り貨物列車へ運転継続を指示し、当該脱線現場を通過させる事象も発生しました。

この事象を受け、指令員に対して三河島事故などの過去に発生した併発事故の事例を用いて事故発生時に最悪の事態を想起できるような教育を行い、継続的に異常時対応力の向上を図るなど、再発防止に取り組んでいます。

(4) 宗谷線天塩中川駅～問寒別駅間における列車脱線事故への対応

2025年4月8日6時42分頃、宗谷線天塩中川～問寒別間において列車脱線事故が発生。原因として、現場付近の線路を横断する伏び（横断排水路）の呑み口側が、「石」・「木片」・「枯草」で閉塞され、通水不良が発生し、線路右側に滞水した融雪水が盛土内に浸透したことで盛土が緩んだ状態となり崩壊したものと推定されています。



脱線車両（台車付近）



路盤流出の様子



伏び

5 安全確保のための取り組み

(5-2 命を守るための仕組みづくりと取り組み)

①緊急の取り組み

緊急点検として、「伏び等の排水機能低下等に伴い、施工基面外に融雪水が溜まっているか」を列車巡視にて確認、滞水を確認した場合、「滞水状況・排水設備の通水状態や堆積物、のり面に亀裂等の変状が見られないか」などの現地確認を行うこととし異常のないことを確認しました。

②再発防止対策

当該箇所については、2026年度に伏びの増設および流末整備※を行います。また、当該箇所と同様の被災が懸念される箇所（19箇所）については、現地の状況に合わせて対策（コンクリートマット等による浸食対策、スクリーンによる閉塞対策、監視カメラによるソフト対策）を実施しました。

※流末整備とは、集めた雨水や排水を、最終的な放流先である河川や海、下水道などへ円滑に流すために排水施設を整えることです。

5-2-3 自然災害への対応

(1) 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、冬期の安全・安定輸送に向けた取り組みを行っています。

【絶対に起こしてはならない5つの事象への取り組み】

2014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

①雪害対策

- ・除雪車の配備 在来線 117 台 新幹線 19 台 計 136 台
- ・新型除雪車への取替による除雪体制の強化を進めています。



排雪モーターカー

5 安全確保のための取り組み (5-2 命を守るための仕組みづくりと取り組み)

②ポイント不転換対策

「ポイント不転換」とは、列車の進路を変更するため駅等に設置しているポイントを転換する際、氷塊や雪が介在することにより可動部が正常に動作せず、列車の運行に支障をきたす事象です。復旧に時間を要し、多くのお客様へご迷惑おかけすることから、ポイントの可動部周辺にヒーター等を設置して不転換対策を行っています。

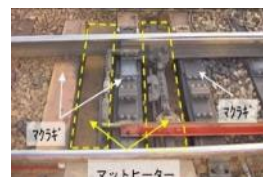
○ポイント融雪ピット

ポイント下部にコンクリートで箱型の空間（ピット）を設け、そこに雪を落とし込み、ポイント不転換を防止します。



○ポイントマットヒーター

ポイントのマクラギ間で特に雪が詰まることでポイントの動作に支障をきたしやすい部分にマットヒーターを敷設し、ポイント部の凍結を防止します。



○圧縮空気式ポイント除雪装置

ポイント転換時などに、圧縮した空気を吹きつけることで介在する氷塊等を吹き飛ばし、ポイント不転換を防止します。



③駅間等における吹きだまり対策

2023年1月に函館線 江別～豊幌を走行中の普通列車が吹雪による視界不良のため駅間で停止し、その後低温による制輪子の固着等のため運転できなくなりました。この間、後続の2本の列車が同駅間に進入して停止し、計3本の列車からお客様を降車させるまで、最大約4時間を要しました。

暴風雪や吹雪により駅間に長時間列車を止めない対策として、防雪柵の設置や降雪モニターカメラの設置を行っています。この事象を踏まえ、吹雪による視界距離を測定する「視程計」を試行的に同駅間へ設置し、観測した数値をもとに列車運行の一時的な制限を行っています。



防雪柵の設置



降雪モニターカメラの設置



視程計

④新型ラッセル気動車

老朽化したDE15ラッセル機関車の置き換え車両として導入した新型ラッセル気動車（キヤ291形）を石北線にて使用しています。



新型ラッセル気動車キヤ291形

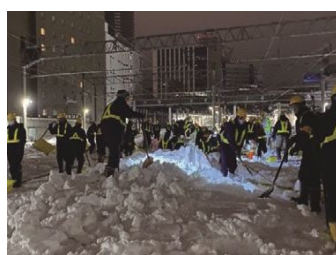
5 安全確保のための取り組み

(5-2 命を守るための仕組みづくりと取り組み)

⑤過去の輸送障害を受けての対策

○2022 年 2 月雪害

- ・2022 年 2 月、札幌圏において 2 度にわたり大雪による大規模輸送障害が発生しました。当社では、同様の事態を防ぐため、2022 年度冬期からさまざまな改善策に取り組んできました。具体的には、列車を計画的に運休しての夜間集中除雪作業の実施や、災害級大雪時における外部からの除雪応援の受援体制の構築のほか、ホームページ・運行情報のリニューアル等を実施してお客様へ提供する情報の品質向上を図りました。また、札幌圏の 20 駅への降雪カメラ・自動式積雪深計の設置や、札幌圏を中心とした除雪機械の増備・取替による増強等の 2022 年度冬期から 3 ヶ年で計画したハード対策は、全て計画通り完了しました。



列車を一部運休した夜間に
集中的な除雪作業



←影響エリアマップ

列車に 30 分以上の遅延や運休が発生する
場合に、該当する線区の色をオレンジ色
で表示



列車走行位置→
運行中の列車の走行位置や遅れ時分を路
線図上に列車のアイコンで表示

○2026 年 1 月雪害

- ・2026 年 1 月に、札幌圏を中心とした記録的な豪雪と低温の影響を受け、大規模な輸送障害が発生させるとともに、新千歳空港にお客様が多数滞留する事態が発生してしまいました。検証の結果、対策会議の設置遅延による情報管理・進捗管理体制の不備が輸送障害の拡大要因になったことから、同種事象の再発防止に向け、対策を講じてまいります。
- ・主な再発防止策として、大雪発生時の迅速な対応に向けて、大雪警報や積雪深計アラートを新たな判断基準とした対策本部の早期設置と対策会議の開催体制を構築するほか、迅速な意思決定および情報共有の強化、除雪作業の進捗状況の一元管理による運転再開見込みの精度向上に取り組めます。また、列車の長時間抑止時における制輪子凍結の抑制対策や支援要員派遣体制の整備、大雪による輸送障害発生時における新千歳空港アクセス輸送を一定程度確保するための新たな運行オペレーションの導入、関係機関との連携強化による滞留者対応能力の向上を図ります。さらに、運行状況の変化を迅速に反映した情報発信や時間案内予定時刻の明示、ホームページや多言語案内の充実、関係機関との情報共有強化により、訪日外国人を含むすべてのお客様へのサービス向上に取り組めます。

(2) 集中豪雨への対応

近年、大雨等自然災害による被害が甚大化しています。2019 年には気象観測情報を一括管理する総合防災システムの更新とともに観測地点を増設し、2025 年度末現在、雨量計 144 箇所（在来線 138 箇所、新幹線 6 箇所）、水位計 27 箇所（いずれも在来線）を設置しています。また、局所的な雨雲を把握し、運転規制に活用するため、解析雨量による速度規制の取り扱いを一部線区において試行しています。

安全を確保するため、引き続き早めの運転見合わせや計画運休を実施してまいります。



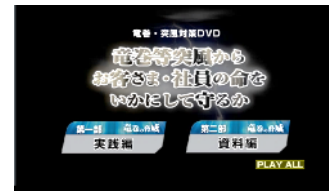
根室線新得駅構内
橋りょう流失（2016 年 8 月）

5 安全確保のための取り組み

(5-2 命を守るための仕組みづくりと取り組み)

(3) 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

(4) 津波への対応

①津波対応マニュアルの作成

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」を作成しています。

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。

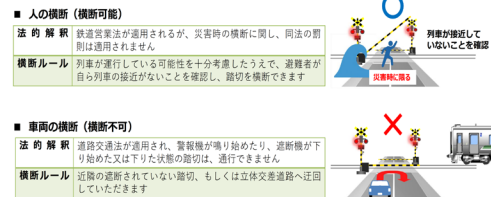
さらに、関係自治体が策定する津波避難計画に関して、線路横断に係る協議及び覚書の締結を進めています。



津波避難場所案内板

②津波避難と鉄道運行の両立に向けた自治体説明

津波発生時に自治体と連携を図り、住民と鉄道利用者双方の命を守るため、沿岸部の 33 自治体に対し、津波警報発表時の鉄道オペレーション、長時間遮断された踏切への対応、自治体の避難所を利用する鉄道利用者の事情などについて説明を行いました。



長時間遮断された踏切への対応

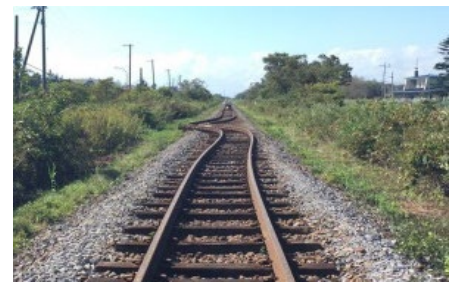
(5) 地震対策

①大規模地震に対する取り組み

2018 年 9 月の胆振東部地震により、大きな被害を受け、大規模停電による長期間の運休が発生しました。

そのような大規模地震に備え、防災に関するマニュアルの整備を行うとともに、停電に備え、小型発電機を拠点駅へ配備しました。

また、現行の「事故遭遇時社員必携」に、大地震発生時の行動指針等、社員一人ひとりが最低限対応すべき事項を記載した「大地震発生時の手引き」を追加しています。



日高線浜厚真駅 - 鵠川駅間
軌道変位の状況

②緊急地震速報を活用した減災対策

気象庁の緊急地震速報を運転士・車掌が直接受信できるようにし、列車を早期に減速、停止させることで、脱線等の地震被害のリスク低減を図っています。



緊急地震速報活用イメージ図

5 安全確保のための取り組み (5-2 命を守るための仕組みづくりと取り組み)

③高架橋及び駅の耐震補強

大規模地震時の高架橋の被害を防止するため、高架橋の耐震補強を行っております。

また、駅については「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おります。



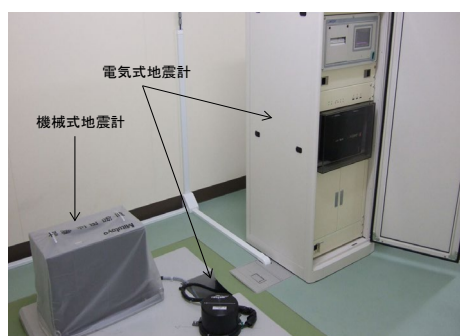
高架橋耐震補強（新札幌）

④新幹線の地震対策

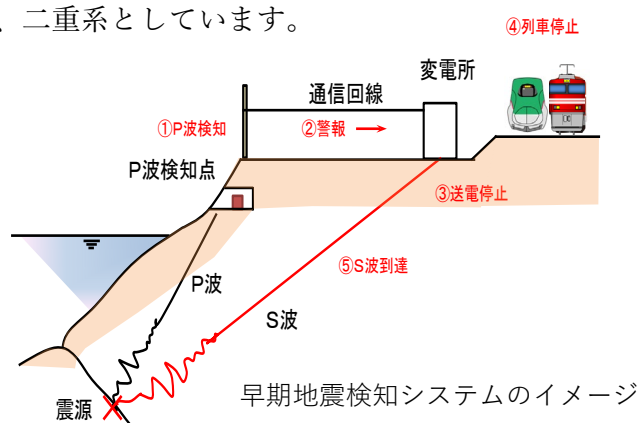
新幹線の地震対策として、土木構造物の耐震性能を高めるとともに、実際に地震が発生した際に走行中の新幹線車両が万が一脱線した場合でも被害を最小限に留めるために、以下のような対策を講じています。

《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、「沿線地震計」を線路沿線に概ね20km間隔で8箇所設置するとともに、緊急地震速報を活用することで保安度を高めています。地震計は各箇所にて電気式と機械式を設置し、二重系としています。



電気式地震計と機械式地震計

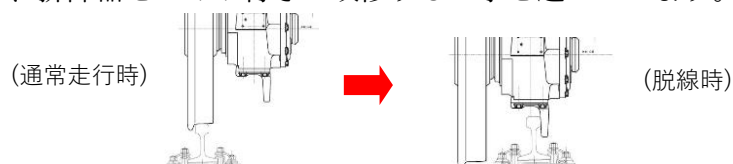


早期地震検知システムのイメージ

《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横移動量を小さくして、被害を最小限に留める対策を講じています。

また、2022年3月に発生した福島県沖地震でH5系(H2編成)が、本ガイドが無い先頭車の先頭1軸目がレールを大きく逸脱した状態で停止していた事象を受け、2025年度下期からは、排障器をガイド付きに改修する工事を進めています。



逸脱防止ガイド（先頭1軸目以外）



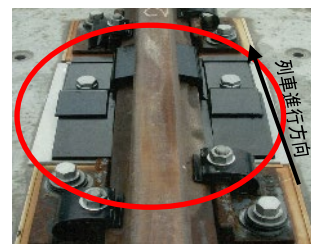
逸脱防止ガイド（先頭1軸目）

5 安全確保のための取り組み

(5-2 命を守るための仕組みづくりと取り組み)

《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転倒し横移動する可能性があります。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。



(6) 災害対策本部の訓練

防災業務実施計画に基づき、十勝沖を震源とする最大震度6強の地震が発生したことを想定した災害対策本部の設置、対応訓練を2025年9月3日に実施しました。

※防災業務実施計画とは、災害対策基本法に定める防災業務計画に基づき、地震・津波・その他災害に対する準備、教育訓練等について定めたもので、防災活動を迅速かつ的確に推進し、業務運営の円滑化を図ることを目的として策定しています。



災害対策本部設置・対応訓練

(7) 「情報提供タイムライン」に沿った計画運休の情報提供

大型の台風や低気圧の接近が事前に予測できる場合において、列車の運転に大きな支障が生じると見込まれた場合、あらかじめ運休を計画し事前にお知らせする計画運休に取り組んでいます。その際、円滑にお客様に情報提供を発信できるよう、「情報提供のタイムライン」に沿って実施しています。



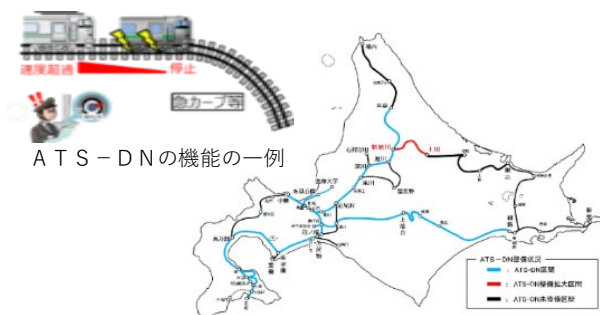
「情報提供のタイムライン」による計画運休の流れ

5-2-4 危険な事象を防止する取り組み

(1) 速度超過防止対策

①ATS-DNの区間拡大

信号の現示及び曲線区間や分岐器などにおける速度制限機能を有する「ATS-DN」の区間拡大について石北線 新旭川～上川間において、2025年度より工事着手しています。



ATS-DNの整備箇所

②運転支援アプリの改修

徐行区間における速度超過防止を目的に、GPSを活用して列車位置に応じて注意喚起を行い、運転業務を支援する「運転支援アプリ」について、機能拡充を実施しました。

運転士のヒューマンエラーを防止するために活用する一部の注意喚起機能を、簡易な操作でできるよう改修しました。



運転支援アプリイメージ図

5 安全確保のための取り組み

(5-2 命を守るための仕組みづくりと取り組み)

(2) ドア扱い誤り防止

①ワンマンドアスイッチのツーアクション化

ワンマン列車では、ホームと反対側のドアが開き、お客様が転落することを防止するため、アクリルカバー等を開いてドアスイッチを扱うツーアクション化により誤扱い防止対策を行っています。



ワンマンドアスイッチの構造(H100形)

※スイッチを扱う前にアクリルカバーを扱うことで、誤扱い防止対策のツーアクション化となっています。

②誤開扉防止機能

一部のワンマン列車では、ホーム位置(右・左)のデータを登録し、万が一運転士が誤ってホームと反対側のドアスイッチを「開」としても、扉が「開」とならない対策を実施しています。



ドア扱い誤り

(3) 保安装置扱い誤り

①ATS「入」定位化

ATS「切」状態で列車が走行することを防止するため、2016年からATS電源の「入」定位化の車種を拡大してきましたが、2025年6月をもって対象車両のATS「入」定位化が完了しました。

※ATSとは、"Automatic Train Stop" (自動列車停止装置) の略で、停止(赤)を現示する信号機からある程度手前の位置に列車がさしかかったとき、運転士が適切なブレーキ手配をとらなかった場合に自動的にブレーキがかかって停止させるシステムです。



ATS「切」防止カバー

②EB無電源表示灯の設置

EB「切」状態で列車が走行することを防止するため、EB電源が正常であることを、運転士が確認できるように従来のEB表示灯とは別にEB無電源表示灯の設置を拡大しています。

※EBとは、"Emergency Brake" の略で走行中に運転士が力行、ブレーキ、気笛、リセットスイッチのいずれかを60秒間扱わないと、ブザーが鳴り、さらに5秒間これらいずれの操作もしなければ、運転士が疾病等異常状態にあると判断し、自動的に非常ブレーキをかける装置です。



EB表示灯

5-2-5 重大労働災害再発防止の取り組み

「社員の命を守る」取り組みとして、重大労働災害等への対策の定着、箇所ごとの作業環境や設備の見直しにより、社員等が安心して働ける職場を目指しています。

(1) 触車事故防止

線路内立入りと作業を行う際の保安体制の確立に必要な取り扱いの徹底を図っています。

また、2020年7月より命を守るための実際の行動へつながる教育としてVR(バーチャル・リアリティ)を用いた体感教材を導入し新入社員の研修や職場内教育に活用しています。



VR体験の様子

5 安全確保のための取り組み

(5-2 命を守るための仕組みづくりと取り組み)



触車事故防止マニュアル



工務関係触車事故防止の保安体制の一例

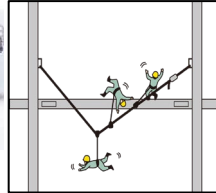
(2) 墜落事故防止

墜落制止用器具の使用法の教育及び使用前点検、経年管理を実施しています。また、DVD教材を使用した教育や、集合研修でVR体感教材を活用した教育を実施し、過去に発生した労働災害の風化防止や墜落防止対策の定着を図っています。

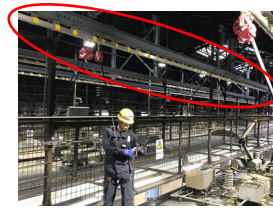
その他、共引き状態の防止を考慮した墜落制止用器具取付け設備のハード対策を進め、墜落事故防止に取り組んでいます。



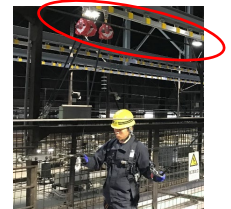
四方柵整備



共引き状態イメージ図



共引き状態の防止を考慮した墜落防止用器具取付け設備

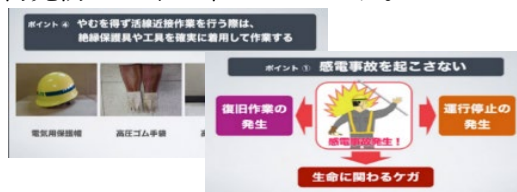


(3) 感電事故防止

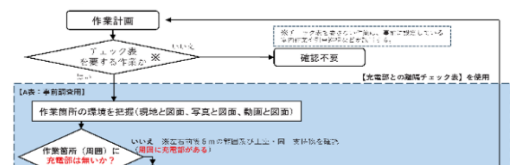
電気系統では、感電事故防止強化月間を定め、感電事故防止教育DVDの視聴、事故防止ルールの再確認などを行うほか、停電作業を可能とするためのハード対策を進めています。

また、運輸・車両系統では、断路器を取り扱う社員に対して、点検や取り扱い訓練等の実施、工務系統では工事用重機械使用時の高さ制限を設けるなど、感電事故防止に取り組んでいます。

2024年5月27日に函館線鹿部構内で発生した請負会社社員の感電死傷事故を受けて、全系統の職場及び関連会社等へ事象を周知しました。電気系統では、新たに定めた電気関係感電事故防止マニュアルに基づき、作業フローにより作業計画時の作業環境の確認から作業前の安全措置の確認を行い、作業箇所の周囲にある高圧・特別高圧充電電路を全て停電する事を基本としています。また、停電に依れない作業については、職場毎にあらかじめ抽出・指定し必要な安全措置を講じたうえで作業を行うこととし、感電事故の再発防止に取り組んでいます。



感電防止教育DVD映像



感電事故防止のための作業フロー (一部)

5 安全確保のための取り組み

(5-2 命を守るための仕組みづくりと取り組み)

(4) 移動禁止合図の扱い誤り防止

「移動禁止合図」とは、列車又は車両の検査・整備等の業務を安全に行うため、自作業以外の作業員に対して列車または車両の移動及び機器の取り扱いを禁止するために表示する合図です。

移動禁止合図の「意義」（自分の命を守る・仲間の命を守る・互いの命を守る）と「重要性」について、新たに制作した DVD 教材も活用した教育を実施し、グループ会社と共に、移動禁止合図の正しい取り扱いの定着に向けた取り組みを行っています。

作業班全員での
移動禁止合図の
掲出確認 ⇒



(5) 交通事故防止

2020 年 8 月 31 日早朝、白老町内の国道において、夜間作業を終えた 2 名の社員が社用車で自箇所へ戻る途中に、社用車がセンターラインを越え対向車である大型トレーラーと正面衝突し、乗車していた 2 名の社員が亡くなる死亡労働災害事故（交通死亡事故）が発生しました。現在、以下の対策などを進めています。

①運転者の疲労・眠気の軽減

- ・勤務間（日勤と夜勤）インターバルの確保
- ・夜勤中の休憩時間確保
- ・休憩室等環境整備
- ・社用車への安全警報装置の装備

②自動車運転に関する社員教育

- ・自動車教習所講師による「安全運転講習」と職場内教育用 DVD 配布
- ・集合研修における自動車教習所講師による「若手社員運転講習」の実施
- ・冬道運転講習の受講



社用車の安全警報装置
（衝突防止補助システム）

5-2-6 他社で発生した事故等への対応

(1) 東急電鉄田園都市線列車衝突事故を受けた点検の実施

2025 年 10 月 5 日に田園都市線梶が谷構内における列車衝突事故が発生、その後の調査で、車両接触限界を侵す軌道回路に関する信号制御の条件がないことが確認されたことを受け、同様の箇所について緊急点検を実施しました。

連動駅 243 駅について図面上の確認を実施、その後現地調査を実施しました。図面上の確認では、信号条件に不備の駅は確認されませんでしたが、現地調査の結果、信号システムの条件設定に不備がある箇所が 3 駅（島松、白石、小樽）で確認されたため、改修を実施しました。

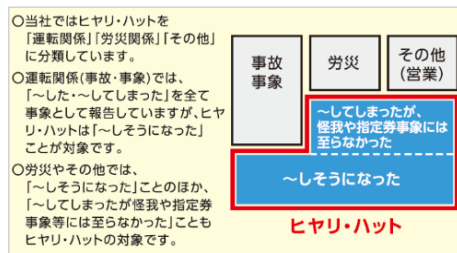
5 安全確保のための取り組み

(5-2 命を守るための仕組みづくりと取り組み)

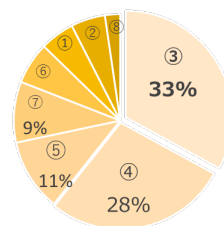
5-2-7 小さな「危険の芽」の摘み取り

「危険の芽」をまさに「芽」の段階で摘み取るため、一步間違えれば命にかかわる事故、労働災害になり得た事象（危険事象）に対しては、安全推進委員会で議論し、再発防止に取り組むとともに、危険事象に至らない事象についても、他系統でも起こり得る事例を抽出して全職場に水平展開し、事故防止に活かす取り組みを行っています。

また、事象に至らない小さな「危険の芽」を摘み取るために、ヒヤリ・ハット活動では、新たに成功体験「こうしたから防げた」も報告することとし、その中から好事例を抽出して、防げた理由・コツを共有することで安全行動に繋げています。さらに、行動パターンの分析を行い、どのような行動が危険回避に繋がったかを統計的に把握、傾向を水平展開することで「危険の芽」を摘み取る取り組みを行っています。



ヒヤリ・ハットの報告対象



- 行動パターン
- ①知識や経験を活かすことができた
 - ②事前の注意喚起があった
 - ③仲間からの声掛け・フォローに助けられた
 - ④確認ルールを遵守した
 - ⑤とっさの機転が利いた
 - ⑥いつもと違ってためた慎重に行動した
 - ⑦保護具・機械設備に助けられた
 - ⑧自分自身の工夫・ツールに助けられた

ヒヤリ・ハット報告のAIによる分析結果

5-2-8 安全のルールの棚卸し

明確になっていなかった安全上の取り扱い手順、確認の時期、手段等のルール化を実施してきました。

一方、それらルールが複雑化して実作業と適合しないものもあり、ルールを定めた経緯を踏まえて安全性を担保しつつシンプル化するなど、継続可能なルールへの見直しを検討し、進めています。



安全ルールの棚卸し(イメージ)

※本取り組みでの「棚卸し」とは、作業実態とルールが合っているかの確認と見直しを意味します。

5-2-9 グループ会社と一体となった安全確保

鉄道の安全性の維持・向上のためには、共に業務を行うグループ会社・関連会社との安全に係わる情報の共有、適切な関係構築が不可欠です。グループ会社等の作業管理の取り組みとして、当社とグループ会社による現場業務の実態把握、グループ会社対象の品質管理の審査会等を実施しています。

また、業務を委託するグループ会社へ社員が出向し、実務を通して知識や経験を習得する取り組みや集合研修により外注管理に必要な知識の習得に向けた教育などを実施しています。



品質管理立入り審査会の様子

5 安全確保のための取り組み (5-3 安全確保を最優先とした事業運営)

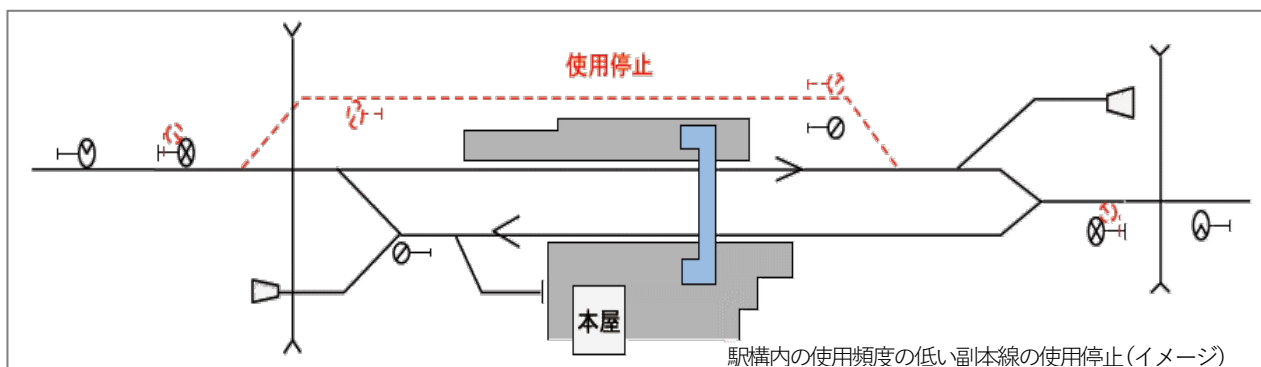
5-3 安全確保を最優先とした事業運営

5-3-1 業務体制の改善に向けた鉄道設備のスリム化

(1) 使用頻度の少ない分岐器等の撤去及び副本線・側線の使用停止

函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故を受け、検査・メンテナンスの負担を低減させるために、使用頻度の少ない分岐器等の撤去及び副本線・側線の使用停止に取り組んでいます。

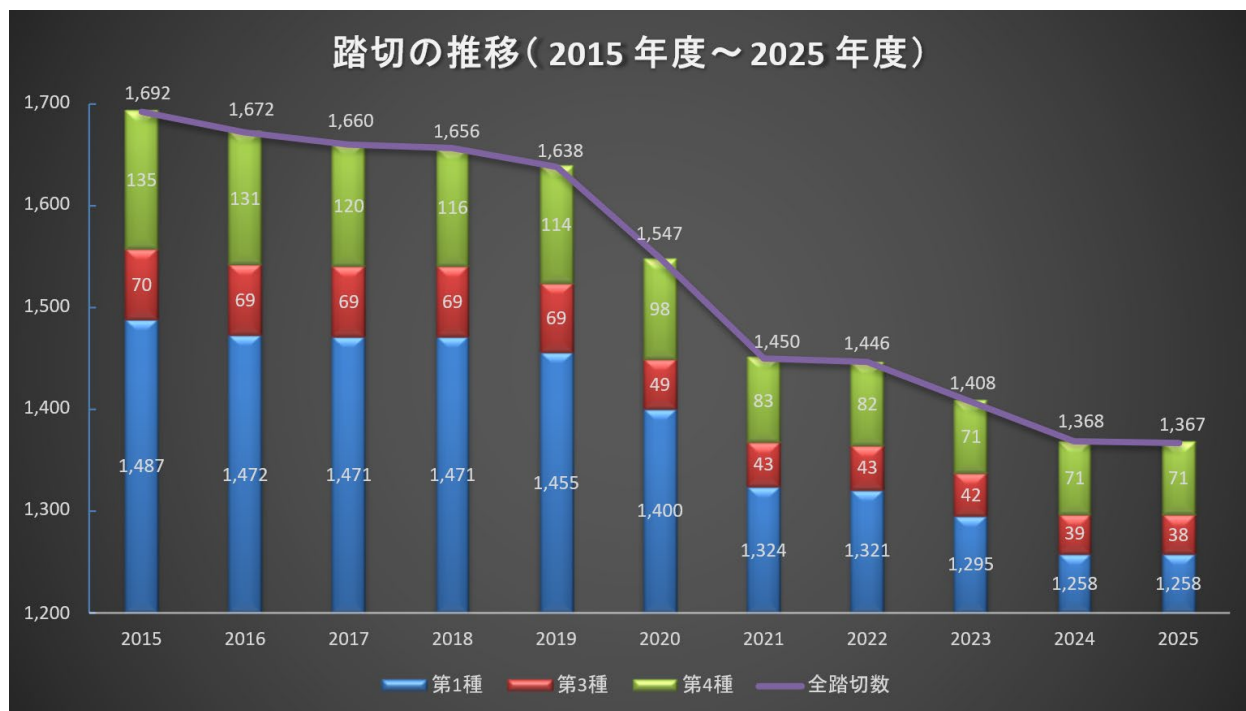
使用頻度の少ない副本線・側線について、2025年度は16線実施しました。(新幹線工事支障移転を除く)



(2) 踏切の廃止

踏切事故を防止するために、道路管理者と協議を行い、利用が極めて少ない踏切の廃止に向けた取り組みを進めています。2025年度は、協議により2箇所を廃止しました。

※1箇所新設。



踏切の種別は次の通りです。

- ・第1種 : シャ断機と警報機がある踏切
- ・第3種 : シャ断機がなく警報機がある踏切
- ・第4種 : シャ断機と警報機がない踏切

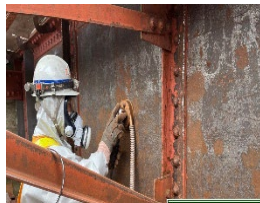
5 安全確保のための取り組み (5-3 安全確保を最優先とした事業運営)

5-3-2 安全確保に向けた課題への対応

(1) 土木構造物の老朽対策

建設してから経過年数の進んだ橋りょうやトンネル等の土木構造物は、今後、小規模な修繕での対応は困難となり、抜本的な改修や更新が必要な時期を迎えることとなります。

このような状況を踏まえ、土木構造物の修繕および更新を計画的に実施するなど、適切に維持管理をしてまいります。

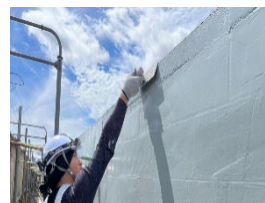


ケレン作業



施工完了

東滝川駅構内小倉川ペイント塗装



剥落防止材の作業



施工完了

旭川四条高架橋剥落対策

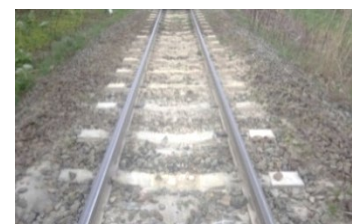
(2) 在来線の保守間合い拡大の取り組み

2024年度に引き続き、2025年度も「線路集中メンテナンス日」として、石北線で9日間、根室線で9日間、日中時間帯の一部列車・区間を運休して、連続した作業時間を確保し、集中的な修繕工事を行うことで「施工効率の大幅な改善」「老朽化した設備状態の良化」を図っています。

(3) 函館線大沼駅～森駅間（渡島砂原経由）における線路保守

火山灰等により従来から路盤が脆弱である函館線大沼駅～森駅間（渡島砂原経由）において、2018年春の融雪期における急激な気温上昇の影響により、線路に歪みが発生するなど線路状態が著しく悪化しました。

当該区間は貨物列車の輸送割合が大きいためなどから線路を良好に維持することが難しいうえ、整備が必要な箇所数が多く修繕に時間を要しています。なお、引き続き計画的に整備を進めてまいります。なお、引き続き計画的に整備を進めてまいります。なお、引き続き計画的に整備を進めてまいります。なお、引き続き計画的に整備を進めてまいります。



渡島砂原駅～掛瀬駅間の線路状態

5-3-3 更なる安全確保に向けたシステム化・機械化の検討

仕事のやり方を抜本的に見直し、更なる安全確保を図るため、他社が開発・導入したハード対策やシステムを参考に当社での導入の可能性について検討をしています。検査員の安全性向上や将来的な労働力不足を見据え、土木構造物検査へのドローン等の撮影画像活用について検証を行うほか、車上撮影画像データを用いた線路総合巡視の導入に向けた検討についても進めています。



ドローンを活用した構造物検査のイメージ



車上撮影画像データを用いた線路総合巡視のイメージ

5 安全確保のための取り組み
(5-4 絶対に守るべき安全の基準の維持(設備投資・修繕))

5-4 絶対に守るべき安全の基準の維持(設備投資・修繕)
5-4-1 「JR北海道グループ中期経営計画2026」設備投資・修繕計画(安全)
(2024~2026年度)

鉄道の安全確保の前提条件である設備の健全性確保のため、老朽化した地上設備や車両の更新・修繕等を継続して計画的に進めていきます。また、安全の確保を前提に、効率的で働きやすい作業環境を実現するため、省力化につながる設備投資を進めています。

「JR北海道グループ中期経営計画2026」設備投資・修繕計画(安全)

1.安全投資

	主な施策(2024~2026年度)	実施 年度	金額規模 (億円)
運輸・車両	721系電車の老朽取り替えに伴う新製電車の導入	2024~	215
	DE15形機関車の更新に伴うラッセル気動車増備	2026~	
	車両ライフサイクルに基づく重要機器取り替え (261系1000代特急気動車、 789系1000代特急電車等)	2024~	
	安定的な検修工程確保のための 車両検修機器の取り替え	2024~	
軌道	PCマクラギ化、橋マクラギ・分岐マクラギ合成化 (函館線、室蘭線等)	2024~	55
	レールの重軌条化(根室線、宗谷線)	2024~	
土木	高架橋の耐震補強(新札幌高架)	2024~	40
	橋りょう、トンネル等の土木構造物の保全	2024~	
建築・機械	落石対策、土砂崩壊対策等の線路防災設備の整備	2024~	40
	駅舎、旅客上家、運転所等の鉄道事業建物の改修	2024~	
電気	昇降設備の改修、圧縮空気除雪装置ユニット交換	2024~	180
	運行管理装置の更新(函館線、石北線、富良野線)	2024~	
	変電所設備の取り替え(釧路ほか)	2024~	
	ATS-DNの整備(石北線 新旭川~上川)	2024~2026	
	通信網の整備(函館線等)	2024~	
	踏切設備の老朽更新・保安度向上対策の実施、 電気ケーブルコルゲート化	2024~	

	主な施策(2024~2026年度)	実施 年度	金額規模 (億円)
新幹線・ 青函トンネル	北海道新幹線総合システム(CYGNUS)老朽取り替え	2024~	125
	乗務員シミュレータの更新 等	2025~2026	20
安全投資合計			675

2.修繕

	主な施策(2024~2026年度)	実施 年度	金額規模 (億円)
車両	ライフサイクルに基づく各種検査・修繕	2024~	178
軌道	検査結果に基づく計画的な取り替え・修繕	2024~	246
	集中修繕(室蘭線、石北線等)、 ロングレール化(函館線、根室線等)	2024~	
土木	橋りょう、トンネル等の土木構造物の計画的な修繕	2024~	84
	高架橋コンクリート剥落対策 (札幌高架、新札幌高架、旭川四条高架)	2024~	
建築・機械	検査結果に基づく建物、機械の計画的な修繕	2024~	61
電気	検査結果に基づく計画的な取り替え・修繕	2024~	128
新幹線・ 青函トンネル	青函トンネルにおける老朽設備の計画的な修繕	2024~	287
	共用区間におけるNレール交換	2024~	
	電気設備の修繕 (特高ケーブル、高圧ケーブル、LCX等)	2024~	
その他	工具・器具等の計画的な修繕	2024~	156
修繕費合計			1,140

※終了している施策は除く

5-4-2 安全性向上に向けた主な設備投資

(1) PCマクラギ化

JR他社に比べて遅れていた、木マクラギより安定性があり耐用年数が高いコンクリート製PCマクラギへ置き換える工事を進め、軌道の安全性向上に取り組んでいます。

根室線の新得駅~釧路駅間は2019年度に全ての施工を完了しています。このほか、木マクラギを使用している曲線部や駅構内の副本線などにおいて、木マクラギ3本に1本の割合でPCマクラギ化する工事も進めており、2025年度は1300本を施工しました。

また、ロングレール化・道床交換等の線路設備の更新を推進しています。



PCマクラギ化工事(根室線)

5 安全確保のための取り組み

(5-4 絶対に守るべき安全の基準の維持 (設備投資・修繕))

(2) 車両の老朽取替

①普通気動車

主に札幌圏以外の普通列車に使用しているキハ40形気動車の老朽取替用として、H100形電気式気動車の製作を行い、函館線、室蘭線、根室線、宗谷線、石北線、富良野線、釧網線、石勝線にて営業運転を行っています。この気動車は電気式の駆動システムを採用し、走行中に落失が懸念される部品を減ら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、メンテナンスの負担軽減を図っています。



H100 形電気式気動車

②通勤形交流電車

○733系4000代通勤形交流電車

札幌圏の快速エアポート等で運用している721系交流電車の老朽取替用として733系4000代通勤形交流電車を新製しました。現在は快速エアポートの他、札幌圏の普通列車として営業運転を行っています。



733 系 4000 代通勤形交流電車

○737系通勤形交流電車

苫小牧方面で使用していたキハ143形や旭川方面で使用していた721系交流電車の老朽取替用として、737系通勤形交流電車を札幌～室蘭間、岩見沢～旭川間にて営業運転しています。



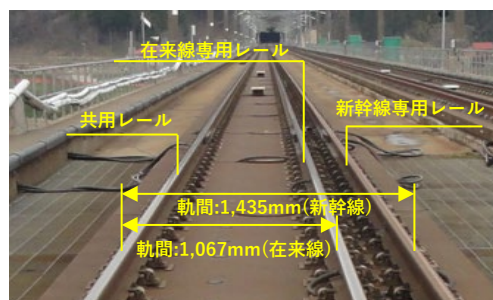
737 系通勤形交流電車

6 北海道新幹線及び青函トンネルの保守管理と冬期対策の課題

6－1 保守管理と冬期対策

(1) 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、通常より高度な保守レベルが必要です。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」、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。さらに、在来線用レールと新幹線用レールの狭い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た場合には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

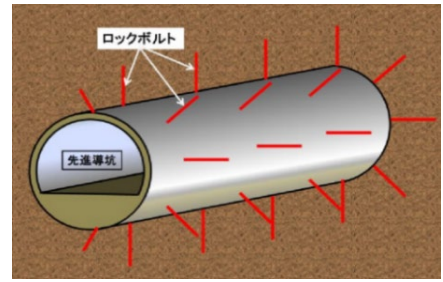
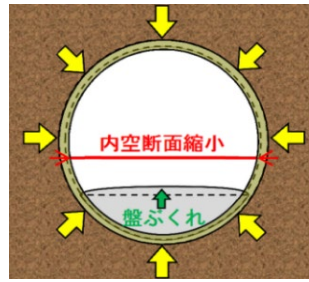
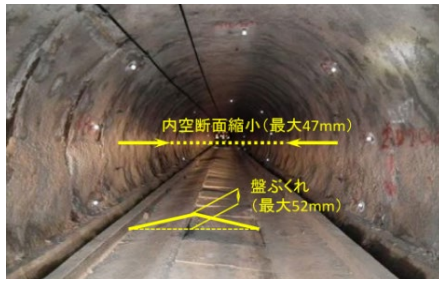


三線軌条の締結状態

(2) 青函トンネル設備の老朽化への対応

青函トンネルは1971年度本工事着工から50年以上が経過しており、先進導坑などでトンネル内の盤ぶくれと内空断面の縮小が確認されました。また、トンネル内の排水ポンプや列車火災検知装置などの老朽化が進んでいます。トンネル内の安全を確保するため、盤ぶくれ対策やトンネル内老朽設備の更新について、事業主体である鉄道運輸機構と連携し、進めています。

6 北海道新幹線及び青函トンネルの保守管理と冬期対策の課題



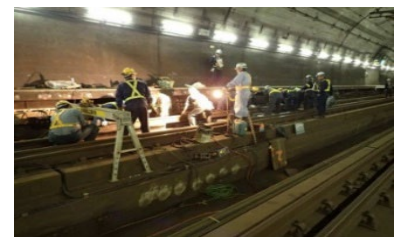
トンネル周辺の地盤が弱い箇所は、トンネルのコンクリートに大きな力が作用し、盤ぶくれや内空断面の縮小等の変状が生じています

※先進導坑・・・青函トンネル掘削工事にあたり、最も先行して掘られたトンネルです。先進導坑では海底の地質や水の出方の調査、施工方法の検討・開発が行われ、作業坑と本坑を施工する際に活用されました。現在は排水と換気のために使われています。

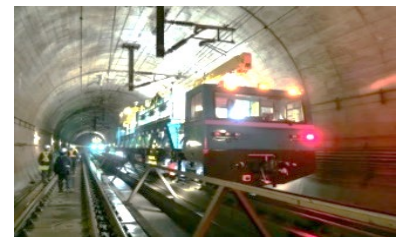
(3) 安全を確保するための保守間合い拡大の取り組み

他社の新幹線では、設備保守を行うために、新幹線が走行していない夜間帯に6時間程度の保守間合い（作業時間帯）が確保されています。

しかし、北海道新幹線は、貨物列車が共用区間を走行することから、開業にあたり共用区間の運行ダイヤを設定する際、JR貨物と協議を進めましたが、通常の保守間合いとしては、2時間30分となり、三線軌条や電車線等の設備の保守や老朽設備の更新を行う時間が十分には確保されていない実態がありましたが、2025年度はJR貨物など関連機関と協議を進め、6時間間合いを年間12日、また、貨物繁忙期を除いた期間においては、3～4時間の拡大保守間合いを確保し、保守管理を行っています。



在来線（貨物列車用）レールの交換



電車線の張替

(4) 冬期対策及び課題への対応

①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、ポイント不転換が発生することから、全ての三線分岐器の下にポイントマットヒーターを設置する対策を講じています。さらに、ポイント先端部の不転換対策として、奥津軽いまべつ駅、木古内駅、新函館北斗駅のポイント可動ノーズ先端部にポイントヒーターを増設し、融雪機能の向上を図っています。



ポイントマットヒーター

6 北海道新幹線及び青函トンネルの保守管理と冬期対策の課題

②車両着雪対策

北海道新幹線の上り列車が、車両の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、台車周りの着雪が融け、それが落雪すると、地上設備を損傷する恐れがあることや、最悪の場合、落雪が飛散することで、沿線民家等への第三者被害の恐れもあることから、車両への着雪を低減させるために除雪車両で除雪した後、ブラシを装備した除雪車両で線路上の雪を少なくする対策を講じています。



除雪車両



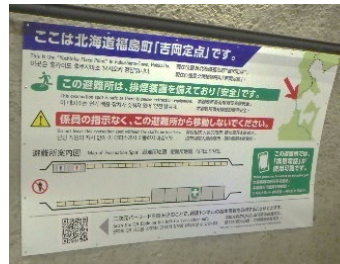
ブラシ式除雪装置

(5) 青函トンネル内の安全設備

2015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、定点避難所に監視カメラ・一斉放送設備の設置、携帯電話を通信可能(2020年3月より北海道新幹線のトンネル内すべてで使用可能)としている他、避難所情報を2次元コードから取得できるよう、避難所に看板を設置しています。



陸底部斜坑のカメラ



避難所に設置した補助看板



当社ホームページの掲載画面

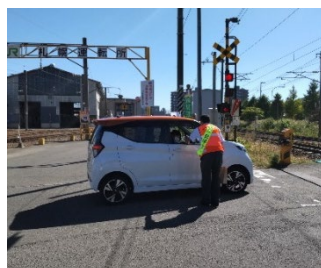
7 お客様、地域の皆様と共に高める安全

7 お客様、地域の皆様と共に高める安全

7-1 踏切事故防止の呼びかけ

(1) 踏切事故防止キャンペーン

春・秋・冬・厳寒季の年4回、踏切事故防止運動推進協議会の構成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、踏切、駅コンコース等でのポケットティッシュ・チラシの配布をはじめ、ラジオCM、ポスター掲示、列車内での放送や、札幌駅や道内の主要駅に設置しているデジタルサイネージを活用し、「踏切手前では早めのブレーキで確実な一旦停止」等と呼びかけています。また、キャンペーン期間外では踏切非常ボタンの模擬機械を用いて、踏切非常押しボタンの正しい取扱いについて、トラック協会主催の「初任運転者特別指導研修会」の受講者や、北海道運輸局主催の「鉄道フェスティバル in 北海道」の来場者に対し体験型の啓発活動を行ったほか、北海道警察本部が配信している「交通安全情報」において、「踏切内でのトラブル対処法」などをHPに掲載し、踏切事故防止に関する啓発を行っています。



踏切事故防止キャンペーン



踏切事故防止ポスター・のぼり



札幌駅東西改札口の
デジタルサイネージでの啓発

(2) インバウンドへの踏切事故防止の呼びかけ

踏切非常ボタン(踏切支障報知装置)に、踏切内でのトラブル発生時に列車を止めるための非常停止ボタンであることがインバウンドにも伝わるようにピクトグラムを表記しております。

また、「踏切では一旦停止と安全確認」を意味する英文、中文、韓文を表記したポケットティッシュを継続して作成しています。



ピクトグラムを表記した踏切非常ボタン(踏切支障報知装置)



多言語で注意文を表記したポケットティッシュ

7 お客様、地域の皆様と共に高める安全

7-2 安全利用の呼びかけと安全設備

(1) 安全利用の呼びかけ

列車を利用されるお客様の安全確保のため、駆け込み乗車や歩きスマホの危険性、エスカレーターでの転倒防止等について、駅・車内放送のほか、ポスターやホームページ等で呼びかけを行っています。



目の不自由なお客様へのお声かけ

2017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への駅ホームにおける安全性向上の取り組みを行っています。

(2) 駅・ホームの安全設備

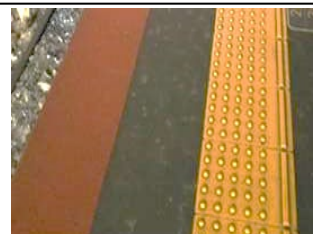
・非常停止押ボタン

北海道新幹線の駅及び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。



・内方線付き点状ブロック

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、一日当たりの利用者数が3000人以上の駅を優先的に、内方線付きブロックの整備を行う予定です。



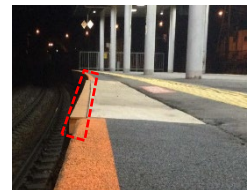
7 お客様、地域の皆様と共に高める安全

・ CP ライン及びくし状ゴムの設置

ホームからの転落を防止するため、ホームと線路部分のコントラストを高めるなどホーム縁端部の視認性を向上させる目的でCPラインを設置しています。また車両とホームの隙間を狭くするためホームにくし状ゴムを設置しています。



CP ライン（上野幌駅）



くし状ゴム（小樽築港駅）

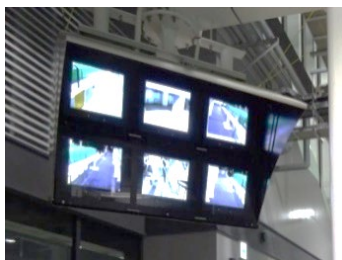
※ CP とは、「Color Psychology（色彩心理）」の略で、人が危険と感じる度合いが高い色彩を用いて視覚的・心理的に危険性に対して注意喚起を行う。

・ 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。



・ 安全確認モニタ



北海道新幹線の全駅及びカーブ等で見通しの悪い在来線の一部の駅には、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。

・ A E D

札幌駅をはじめ、ご利用になるお客様の多い駅を中心に 52 駅に A E D を設置しています。設置駅の社員は、A E D を使用する訓練を受けています。
※ A E D（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。



（3）車両の安全設備

・ 車内 SOS ボタン

車内で具合の悪いお客様の救護が必要な場合や犯罪行為が発生した場合、車両に異常が発生した場合などに、乗務員へ知らせることができる「車内 SOS ボタン」を設置しています。



・ 客室内、デッキの防犯カメラ

新幹線車両の客室内及びデッキには、セキュリティ向上を図るため、防犯カメラを設置し、常時録画をしています。



7 お客様、地域の皆様と共に高める安全

7－3 お客様、地域の皆様からのご意見

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・ご要望を承っています。

2025年度は約4,100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あります。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。

8 安全を確保するための事業範囲の見直し

8 安全を確保するための事業範囲の見直し

8-1 安全を確保するための事業範囲の見直し

北海道の鉄道は、当社発足後 39 年の経過とともに、札幌圏の人口は、2025 年度に統計開始以降初めて減少しましたが、鉄道のご利用は増加しています。一方、札幌圏以外は引き続き人口減少や道路網の整備等によりご利用が減少しています。また、経営安定基金運用益は、一時期と比較すると改善が見られるものの、当初の運用益の水準には至っていません。

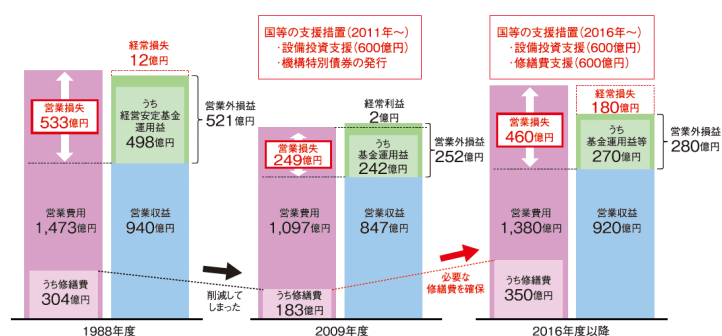
当社は、できる限り現行の線区を維持する考えのもと収支均衡を図るため、長期間にわたり安全確保に必要な設備投資や修繕費を削減してしまいました。結果として、それが 2011 年石勝線列車脱線火災事故から 2013 年の函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故に至る一連の事故・事象を発生させる要因となり、多くのお客様や地域社会の皆様からご批判とお叱りをいただくこととなりました。

(1) 「絶対に守るべき安全の基準」を維持し安全な鉄道を維持するために

“安全はできる範囲でやるのではない。安全には「絶対に守るべき安全の基準」があり、これを維持していないと安全を損なう結果となるため、決して列車を走らせてはならない。”

私たちは、このことを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に至る一連の事故・事象から学びました。これは JR 北海道再生推進会議からもご指摘をいただき、「JR 北海道再生のための提言書」でご提言をいただいていることでもあります。「絶対に守るべき安全の基準」を満たし、安全な鉄道を維持するためには相応の資金が必要です。

しかしながら、当社の現状を見ますと、安全の基準を維持するための費用を確実に確保することを前提に今後の収支を見通した場合、すべての線区を現状のまま維持するためには「絶対に守るべき安全の基準」を満たすための資金が十分に確保できない状況であり、このままでは札幌圏などを含む全道で鉄道の運行が困難となる状況にあります。



(2) 当社単独で維持することが困難な線区への取り組み

このことから、当社は、2016 年 11 月に「当社単独では維持することが困難な線区」について公表させていただき、当社発足時から著しくご利用が減少し、鉄道特性を発揮できていない線区について、線区ごとに協議をお願いし、持続可能な交通体系の構築に向けて順次協議を行ってまいりました。

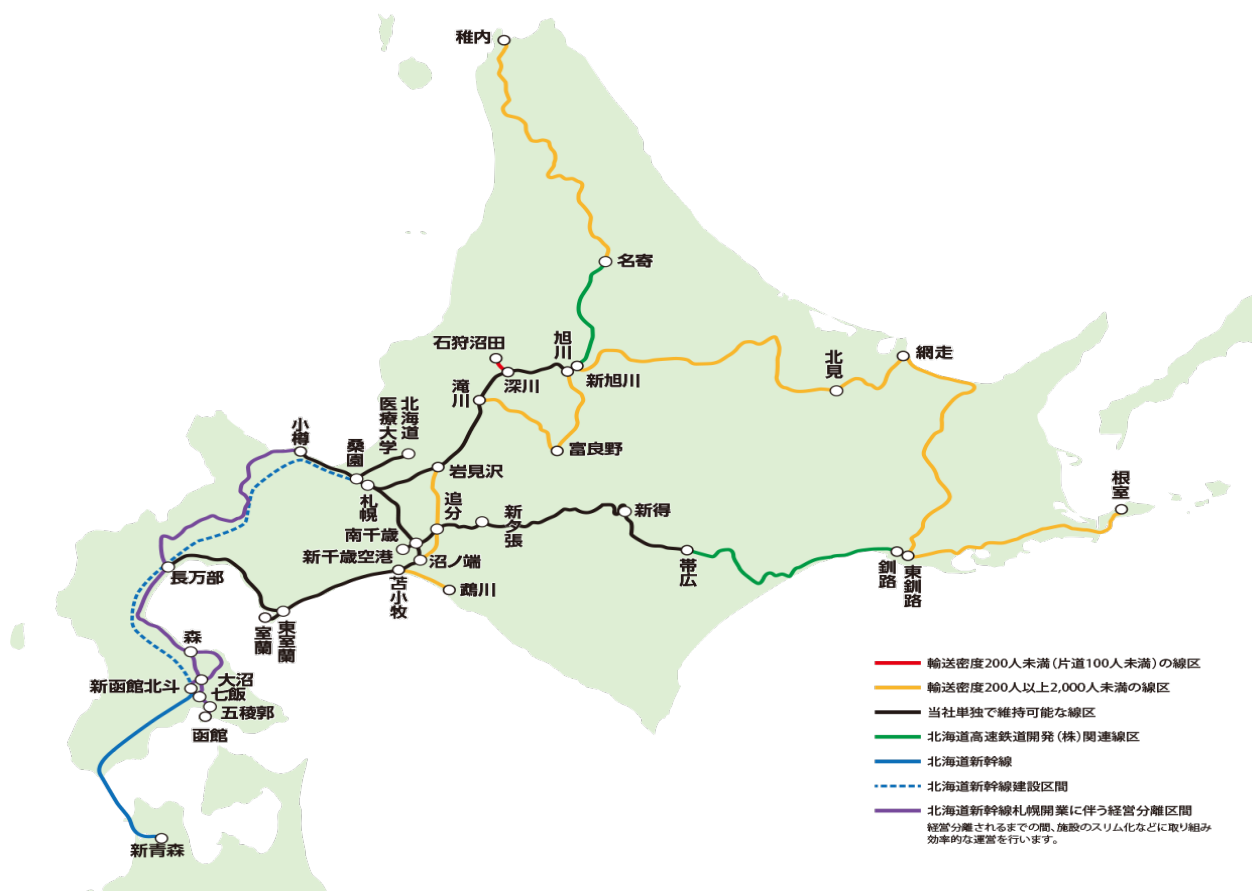
2018 年 7 月に国土交通大臣より「事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」を受け、鉄道よりも他の交通手段が適しており、利便性・効率性の向上も期待できる線区については、地域の足となる新たなサービスへの転換を地域の皆様とご相談してまいりました。

8 安全を確保するための事業範囲の見直し

また、利用が少なく鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区については、地域の皆様と共にアクションプランに基づき利用促進とコスト削減に取り組み、その結果について検証を行い、2024年1月に国土交通省に報告しました。

そして、2024年3月に国土交通大臣より「事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」を受け、利用が少なく鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区については、2024年8月に策定し、9月に公表した「事業の抜本的な改善方策の実現に向けた実行計画」に基づき、引き続き地域の皆様と共に徹底した利用促進やコスト削減に取り組んでいます。

【当社単独では維持することが困難な線区（2026年3月時点）】



①経営安定基金について

会社発足当時、当社は営業損益で約500億円にのぼる大幅な赤字が見込まれたことから、国鉄改革のスキームとして、事業全体の営業損失を補うため、経営安定基金（6,822億円）が設置されました。この金額は、当時の金利情勢を勘案して、7.3%の利回りで運用された場合に、収入の概ね1%の経常利益を出すことができるように設定されました。

②今後の収支見通しについて

当社は、事業改善命令・監督命令を受けて以降、何よりもまず「絶対を守るべき安全の基準」を維持する考え方のもと、安全投資と修繕に関する費用は確実に確保するため、安全に係る費用を先に決めたいうえで、全体の収支計画を策定しています。

8 安全を確保するための事業範囲の見直し

③鉄道特性及び鉄道とバスの特徴比較について

一度に多くのお客様にご利用いただける鉄道は、大量輸送・高速輸送に適した交通手段です。輸送量が多い区間では経済性に優れた交通手段ですが、軌道などの様々な設備が必要とされ、これらの設備維持に莫大な費用を要するため、ご利用の少ない区間では、経済性が極めて劣るという特性があります。ご利用の少ない区間では、バスなど鉄道以外の交通手段の方が、少ないコストで個々のニーズに対応した輸送力や駐車場の設定が可能など利便性・効率性の観点からも優れています。

また、高校や病院が郊外へ移転し駅から離れている地域においては、鉄道利用者はバスに乗り換えて目的地へ向かうこととなりますが、バスは自宅近くのバス停から直接目的地に向かうこともできます。

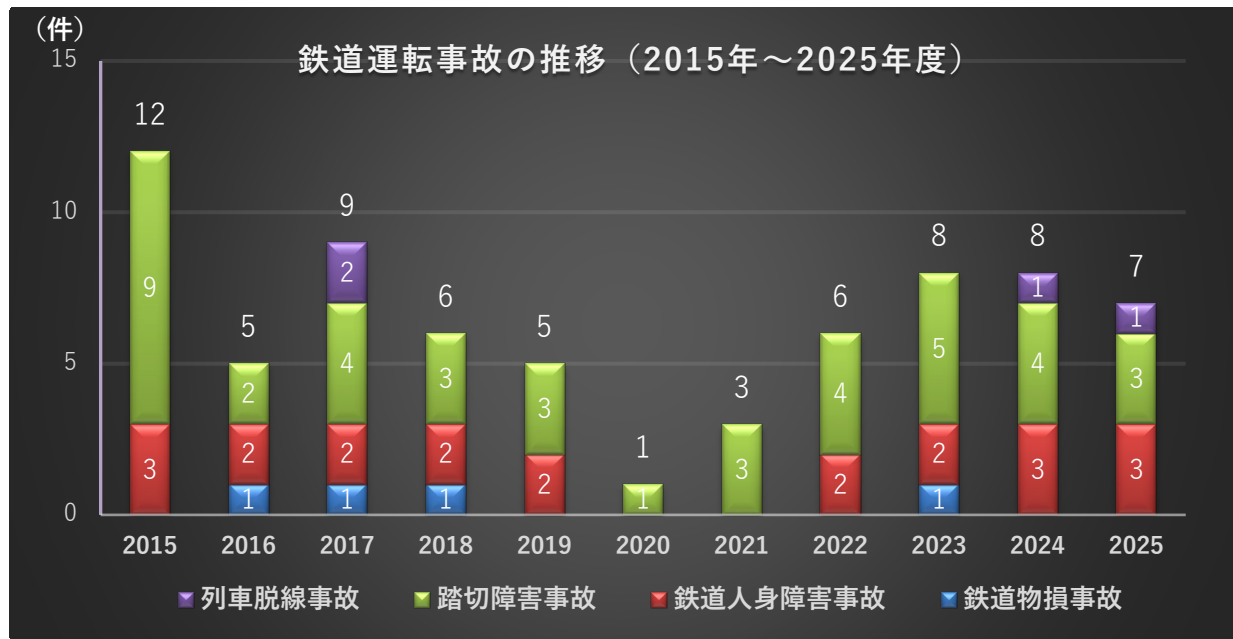
さらに、地域・町の構造変化に対し、バスは柔軟に対応することが可能です。

9 鉄道運転事故等の発生状況

9 鉄道運転事故等の発生状況

9-1 鉄道運転事故

2025年度は4月8日に宗谷線天塩中川駅～問寒別駅間において、列車脱線事故を発生させました。



「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。

- ・ 列車脱線事故：列車が脱線した事故
- ・ 踏切障害事故：踏切道にて、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
- ・ 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

9-2 重大インシデント・インシデント

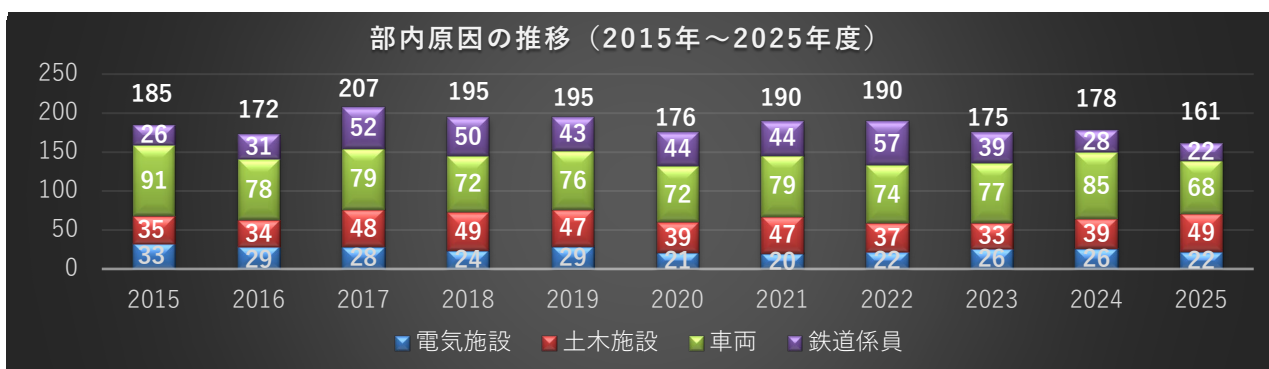
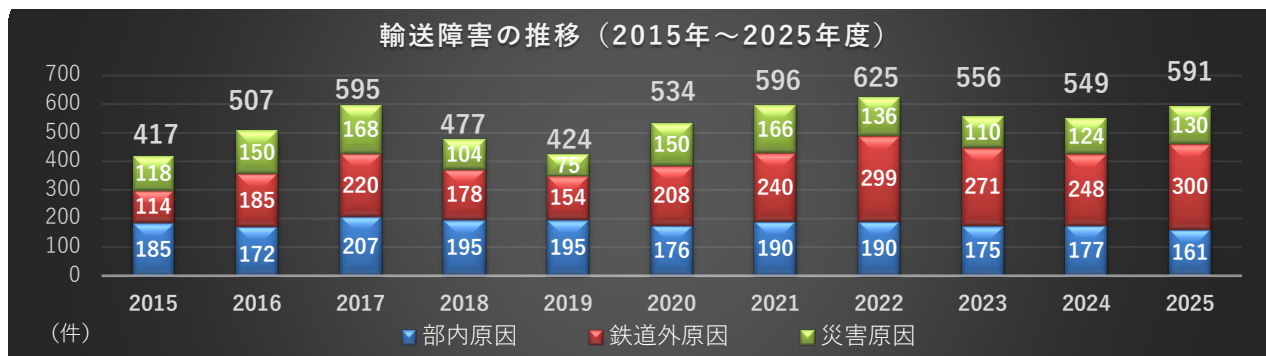
2025年度はインシデントが1件発生しました。

年度	重大インシデント		インシデント		合計
	種別	小計	種別	小計	
2016		0	施設障害(4)	4	4
2017		0		0	0
2018	施設障害	1	施設障害(2)	2	3
2019		0		0	0
2020		0	施設障害	1	1
2021		0	施設障害	1	1
2022		0	車両障害、施設障害、信号違反	3	3
2023		0		0	0
2024		0	施設障害(2)、車両障害(2)、その他	5	5
2025		0	施設障害	1	1

9 鉄道運転事故等の発生状況

9-3 輸送障害

2025年度は「部内原因」が前年より減少、「鉄道外原因」「災害原因」が増加しました。



「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「部内原因」、「鉄道外原因」、「災害原因」の3種類です。

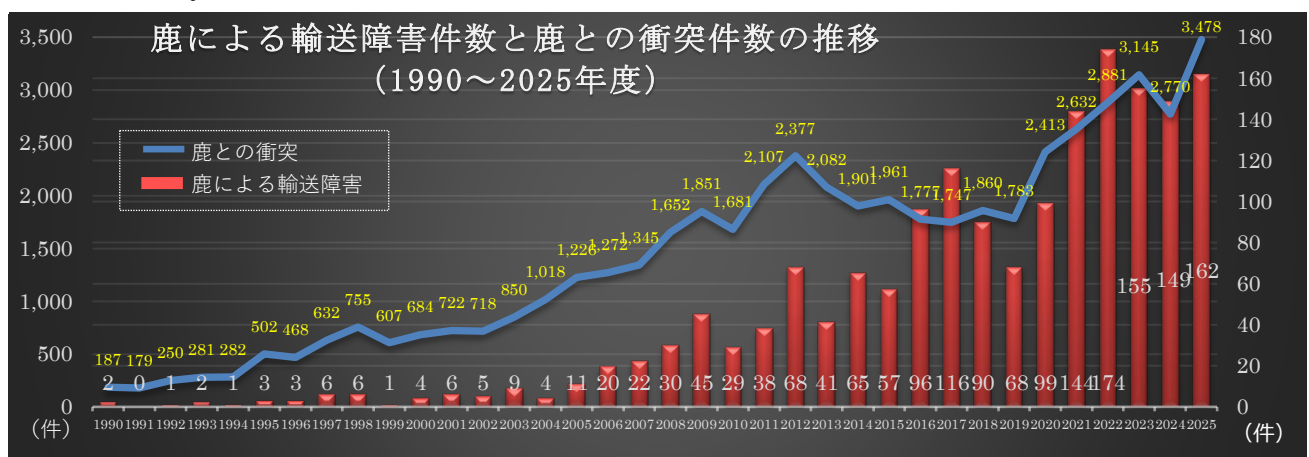
（1）部内原因（161件）

車両や設備等の故障、社員の取扱誤りに起因する事象で、前年度と比較して17件減少しました。

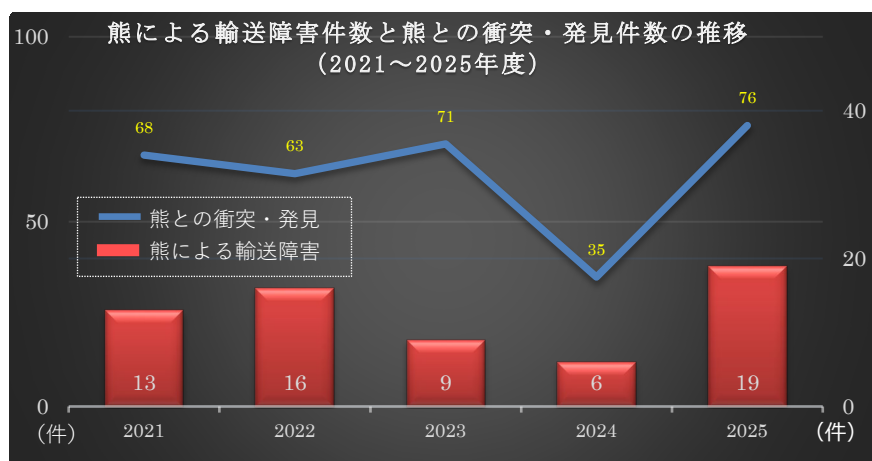
前年度から減少はしていますが、車両によるものが多数を占めていることから、引き続き必要な対策を進めてまいります。また、鉄道係員によるものは前年度と比較し5件減少しておりますが、引き続き教育の徹底に取り組んでまいります。

（2）鉄道外原因（300件）

線路内への人の立ち入り、動物との衝突による事象などで、前年度と比較し52件増加しました。



9 鉄道運転事故等の発生状況



熊キャッチャー

(3) 災害原因 (130 件)

昨年度から 6 件増加しており、降雨などの水害によるものが 34 件発生して 8 件増加しました。また、地震によるものが 8 件発生して 6 件増加しました。