Ⅲ　別　紙

別紙1

JR北海道で発生した事故･災害･不祥事等

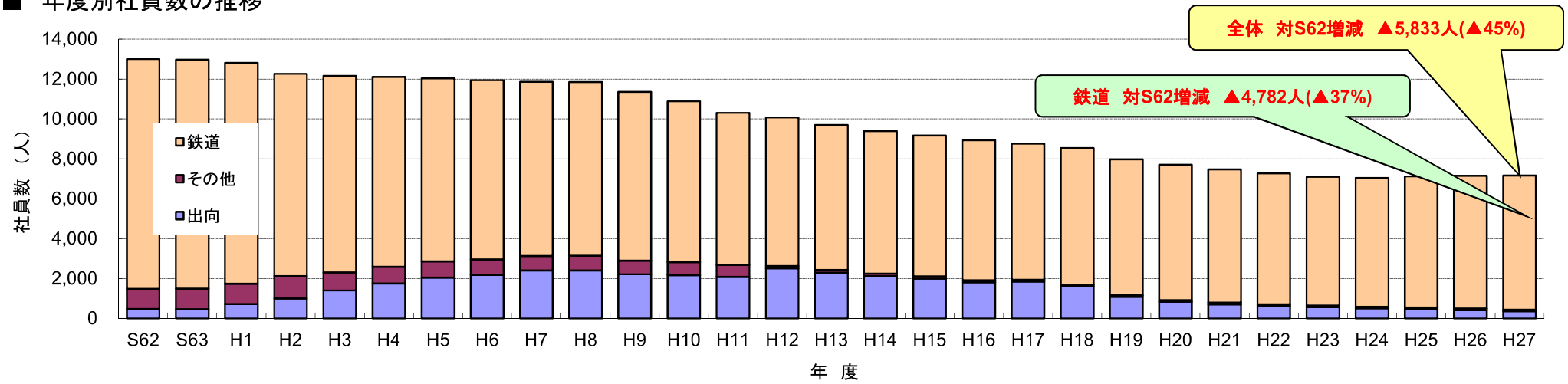
年月日	事故･災害等	不祥事等	国土交通省の指示･ JR北海道の取り組み等
平成23年5月27日	石勝線　清風山信号場構内第1ニニウトンネル内で、特急スーパーおおぞら14号 列車脱線火災事故		
5月29日			特別保安監査（石勝線　列車脱線事故を踏まえた保安監査　6月9日まで）
6月14日	石勝線･室蘭線　追分駅施設障害　不正信号現示【重大インシデント】		
6月18日			**事業改善命令･改善指示**（石勝線　列車脱線事故を踏まえた保安監査による）
9月16日			事業改善命令･改善指示に対する取り組み、「安全性向上のための行動計画」を国土交通省へ報告
平成24年2月29日	函館線　八雲駅構内で氷雪による列車脱線事故		
3月7日	留萌線　箸別～増毛駅間で列車脱線事故		
4月26日	江差線　泉沢～釜谷駅間で貨物列車が脱線		
9月11日	江差線　釜谷～泉沢駅間で貨物列車が脱線		
9月18日	千歳線　新札幌駅構内　特急北斗14号　エンジン内スライジングブロック破損		
11月14日			「安全性向上のための行動計画」を計画的･具体的に実行するための「安全基本計画」を策定
平成25年1月7日	根室線　常豊信号場～上厚内駅間で、特急スーパーおおぞら13号が走行中にドアが開く【重大インシデント】		
4月8日	函館線　八雲駅構内　特急北斗20号　エンジン内スライジングブロック破損（車掌が消音器付近から発煙を認め、その後運転士が消音器に炎らしきものを発見し、消火器で消火）【運転阻害】		
7月6日	函館線　山崎駅構内　特急北斗14号　エンジン内スライジングブロック破損（運転士が運転中、「機」表示灯消灯、床下から発煙と出火を認め消火）【重大インシデント：運輸安全委員会調査対象】		
7月11日			国土交通省副大臣からJR北海道社長へ注意喚起（函館線　山崎駅構内　特急北斗14号　エンジン内スライジングブロック破損を受け）
7月15日	特急スーパーおおぞら3号　千歳線　西の里信号場構内において、サービス配電盤内から出火		
7月19日			「安全確保に向けた取り組み」についてを国土交通省へ報告
7月30日		岩見沢運転所　運転士（30歳）が覚醒剤取締法違反で逮捕(起訴時に懲戒解雇）	
平成25年8月6日			石勝線列車脱線事故報告の勧告に対する取り組み「実施計画書」について報道発表
8月17日	函館線　八雲～山越駅間貨物列車脱線事故		
9月7日		運転士が車両（北斗星用機関車）のATS（自動列車停止装置）スイッチを損壊	
9月19日	函館線　大沼駅構内で貨物列車が脱線		
9月21日		大沼駅構内で発生した列車脱線事故について公表 ・脱線した大沼駅2番線のレール幅が基準値よりも広がっていたこと ・整備基準値越が他に8箇所あったこと	**特別保安監査**（大沼駅構内脱線事故及び整備基準値を超える軌道変位があったことを受け　9月28日まで）

年月日	事故・災害等	不祥事等	国土交通省の指示・ JR北海道の取り組み等
10月1日		北海道軌道施設工業（株）の協力会社従業員が偽計業務妨害容疑で逮捕（軌間に針金を置く）	
10月4日			国土交通省鉄道局長からJR北海道社長へ「保安監査の結果による当面の改善指示について」 1．安全統括管理者の業務体制の改善 2．軌道部門の保守管理体制の構築 3．軌道部門以外の部門の業務体制の改善の検討 4．毎日の安全確認
10月7日	苗穂運転所において交番検査時に電磁給排気弁非常吐出締切コックが閉となっていたのを発見		
10月9日			**特別保安監査**（大沼駅構内脱線事故及び整備基準値を超える軌道変位があったことを受け　10月12日まで）
10月25日			国土交通省鉄道局長からJR北海道社長へ「保安監査の結果による当面の改善指示について（その2）」 1．安全推進委員会で事故対策の調査審議、内容を報告 2．軌道部門においてまくら木の交換基準の規程化と周知 3．車両部門において非常吐出締切コック設置機器室の封印と作業チェック表の整備 4．安全を確保する予算編成と現場からの提案の報告
10月31日			石勝線列車脱線事故の勧告に対する「完了報告（中間）」を運輸安全委員会に提出
11月1日			・ダイヤ改正 札幌～函館間　ｽｰﾊﾟｰ北斗・北斗 130→120km/h、減便 札幌～釧路間　ｽｰﾊﾟｰおおぞら 130→110km/h、減便 札幌～旭川間　ｽｰﾊﾟｰｶﾑｲ 130→120km/h、減便 札幌～東室蘭間　すずらん 130→120km/h
11月1日			・JR東日本から8名転入
平成25年11月12日		函館保線所函館保線管理室において、分岐器検査のデータの原本とシステムデータに不一致があることを確認した旨を公表	
平成25年11月14日			**特別保安監査**（軌道検査データ改ざんを受け　1月20日まで）
11月18日			工務部に「業務支援室」設置
11月22日			・衆議院国土交通委員会で参考人質疑 （野島社長、小山常務、笠島部長） 改ざん現場を説明 【改ざん現場　函館・滝川・富良野・苫小牧・室蘭・伊達紋別・上川・大沼・北見管理室】
11月28日			・参議院国土交通委員会で参考人質疑 （野島社長、小山常務、笠島部長）
11月29日			「保安監査の結果による当面の改善指示について（その3）」 1．年末年始多客期の取り組み （12月10日まで報告） 2．安全投資及び修繕費の前倒し執行 （平成26年1月末） 3．軌道部門の取り組み、業務支援室の実行 4．車両部門の委託業務の適正な実施

年月日	事故・災害等	不祥事等	国土交通省の指示・ JR北海道の取り組み等
12月11日			第1回保線業務改善検討委員会 北海学園大学　上浦教授、 安全マネジメント研究所　石橋所長、 山崎弁護士、鉄道総研　古川部長 平成26年3月24日まで4回開催
12月12日		9月19日貨物列車脱線事故直後に函館保線所大沼保線管理室にて、事故当該箇所の検査記録を書き換えていたことを公表	
12月20日			4労組と安全会議
平成26年1月21日		軌道関係検査記録の改ざんに関する社内調査結果および処分の公表 ・全保線現場44箇所中33箇所で過去にデータ改ざん ・懲戒解雇　2名、諭旨解雇　3名他役員報酬の減額	
1月24日			国土交通大臣よりJR北海道社長へ鉄道事業法に基づく「事業改善命令」、JR会社法に基づく「監督命令」**（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行う諮問委員会等の形態の常設の組織を設置することが求められた。）**
2月4日			安全統括管理者解任命令
2月10日			**・国土交通省がJR北海道を「鉄道事業法違反の疑い」で北海道警察に告発**（大沼保線管理室において貨物列車脱線事故直後に軌道変位データを改ざんし鉄道局に提出した虚偽報告、函館保線管理室において翌日予定されていた特別保安監査前に軌道変位放置の発覚を逃れるため検査データを改ざんした検査妨害） **・運輸安全委員会がJR北海道を「運輸安全委員会設置法違反の疑い」で北海道警察に告発**（大沼保線管理室において貨物列車脱線事故直後に軌道変位データを改ざんし運輸安全委員会に提出した虚偽報告） ・ATS（自動列車停止装置）スイッチを損壊した運転士に対し、北海道運輸局長から運転免許を取消す行政処分が通知 ・小山常務を安全統括管理者に選任
2月12日			北海道警察による家宅捜索（2月14日まで）
3月15日			・ダイヤ改正 札幌～稚内間　ｽｰﾊﾟｰ宗谷 130→120km/h ※札幌～帯広間　ｽｰﾊﾟｰとかち、快速ｴｱﾎﾟｰﾄの130→120km/hは、平成26年8月30日のﾀﾞｲﾔ改正で実施
3月26日			保線業務改善検討委員会（委員長　北海学園大学　上浦教授）より提言書
3月31日			事業改善命令・監督命令に対する取り組み（一部）を国土交通省へ報告
4月1日			新役員体制 （会長、社長が交代、副社長が就任）
5月30日		根室線音別駅構内における北海道軌道施設工業（株）の線路保守工事において、軌道整備不良と作業後の不正な状態確認があったことを公表	
6月12日			第1回JR北海道再生推進会議

社員数の推移と年齢構成

■ 年度別社員数の推移

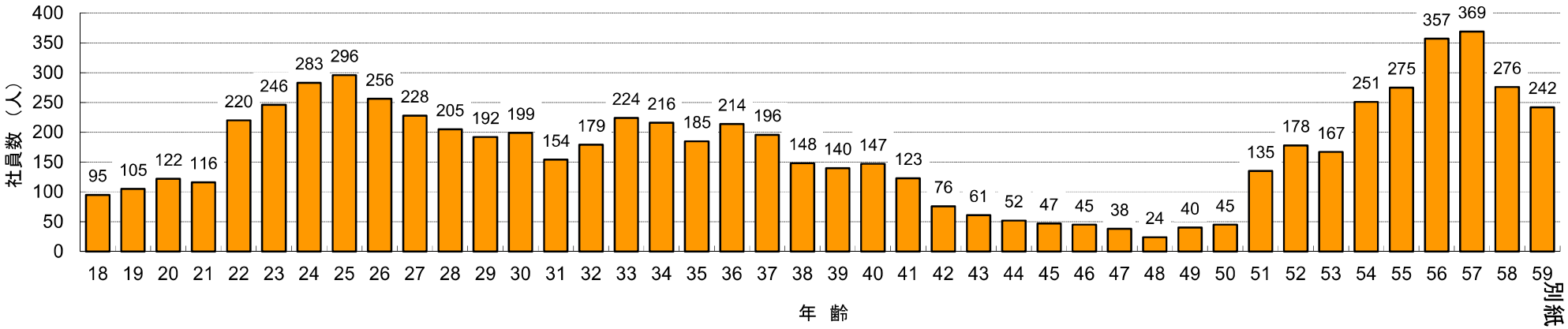


（単位：人）

	S62	S63	H1	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
鉄　道	11,519	11,473	11,075	10,149	9,847	9,525	9,187	8,991	8,729	8,713	8,453	8,059	7,619	7,454	7,275	7,149	7,061	7,017	6,820	6,860	6,803	6,788	6,683	6,563	6,457	6,463	6,568	6,662	6,737
その他	1,010	1,043	1,018	1,118	910	834	809	767	725	731	691	652	598	113	121	114	109	107	95	89	84	79	81	85	82	80	83	79	67
出　向	471	450	717	995	1,395	1,749	2,044	2,178	2,403	2,402	2,205	2,166	2,083	2,504	2,297	2,125	1,994	1,807	1,841	1,594	1,083	833	705	619	558	505	465	409	363
合　計	13,000	12,966	12,810	12,262	12,152	12,108	12,040	11,936	11,857	11,846	11,349	10,877	10,300	10,071	9,693	9,388	9,164	8,931	8,756	8,543	7,970	7,700	7,469	7,267	7,097	7,048	7,116	7,150	7,167

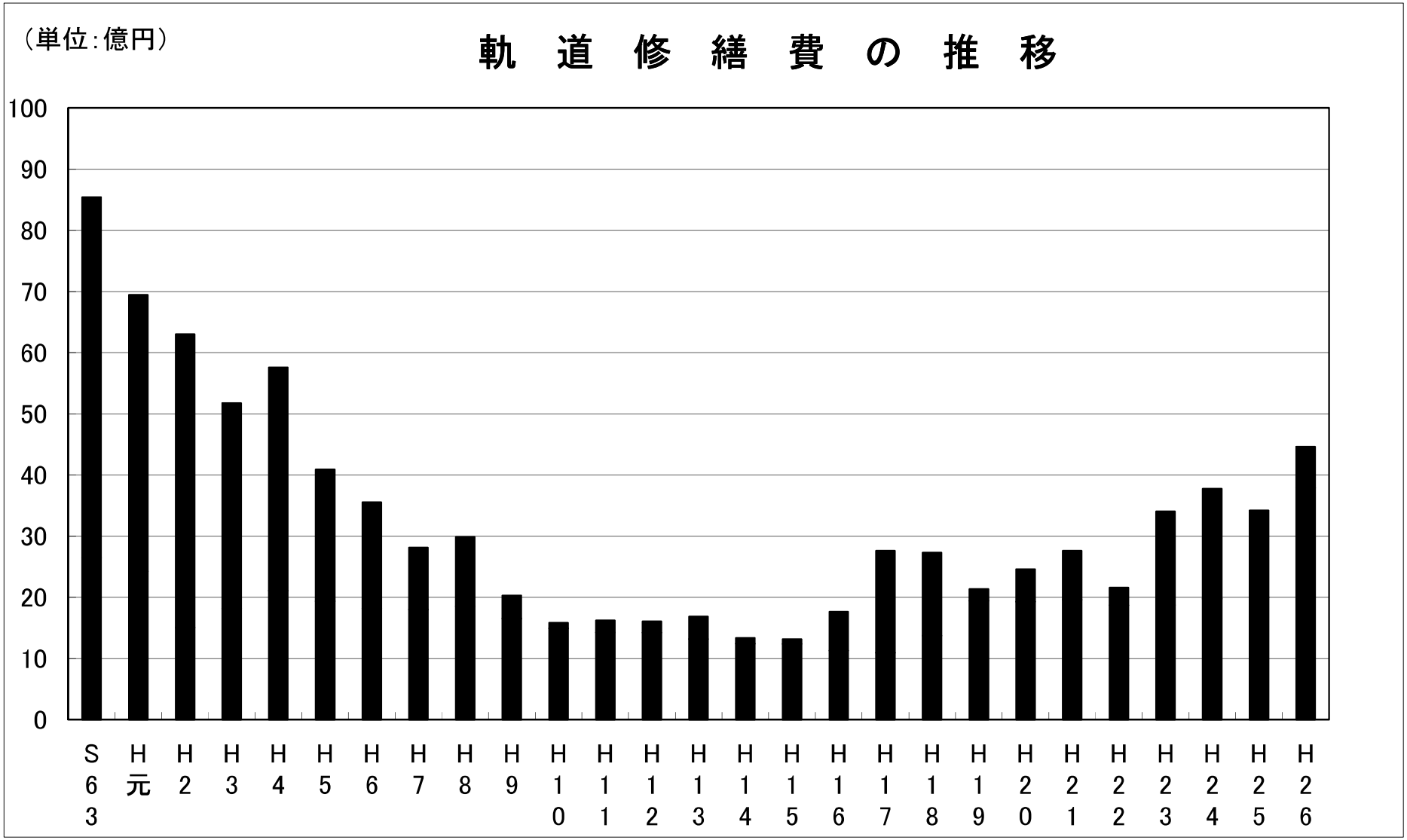
※社員数は年度初、鉄道事業には一般管理等社員を含む。平成12年4月1日に自動車事業を分社化。

■ 社員の年齢構成（H27.4.1現在）



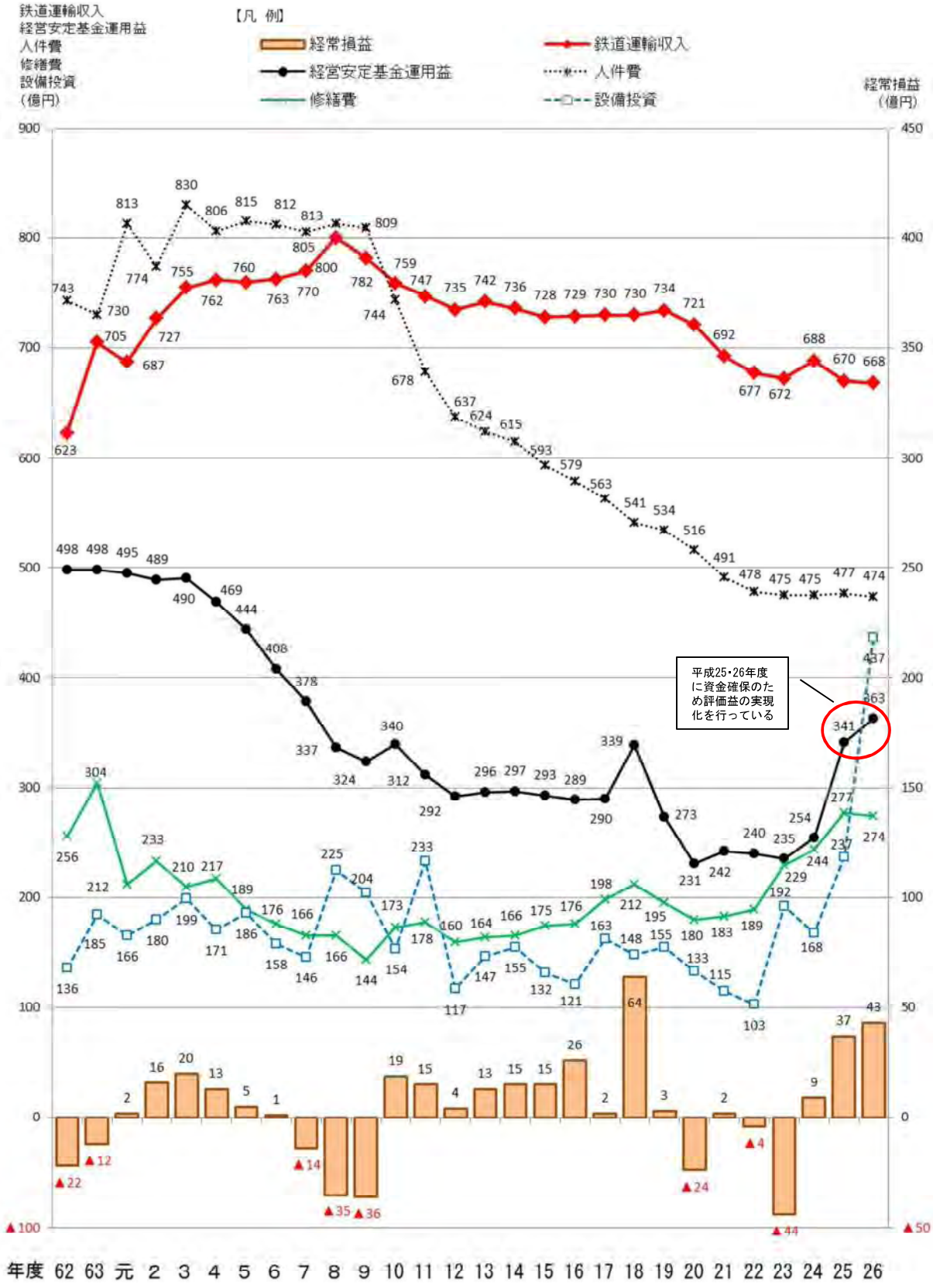
別紙２－１

軌　道　修　繕　費　の　推　移



※特別修繕費・施策費を含む、保線機械外注費を除く

ＪＲ北海道（単体）の経常損益・鉄道運輸収入等の推移
（S62 - H26）



国及び鉄道･運輸機構の当社に対する主な支援措置について

１．経営安定基金の運用益の確保策

市場金利の低下に伴い経営安定基金運用益が著しく減少したため､運用益の確保策として、鉄道・運輸機構が旧国鉄から承継した新幹線施設の債務を償還する資金をＪＲ三島会社から高い金利で調達する。

① **平成９年度以降５年間　約４，４００億円の貸付**
利率４．９９％　３年据置後７年償還［平成２２年度まで］

② **平成１４年度以降５年間　約４，２００億円の貸付**
利率３．７３％　３年据置後７年償還［平成２８年度まで］

③ **平成１９年度以降５年間　約１，４００億円の貸付**
利率３．７３％　３年据置後平成２８年度末を償還期限とする

２．経営自立のための支援措置

ＪＲ三島貨物会社の経営自立を図ることを目的として平成２３年度に措置された。

① **経営安定化特別債券の発行（無利子貸付方式）**　［平成４３年度まで］
２，２００億円の無利子貸付を受けて特別債券（２０年物）を購入
受取利息：発行日から１０年間　　年利２．５％固定（５５億円/年）
発行日から１０年経過後　年利０～２．５％（０～５５億円/年）

② **設備投資への助成金・無利子貸付**［平成３２年度まで］
(1) 助成金　　３００億円
(2) 無利子貸付　３００億円（１０年据置後１０年均等償還）

３．税制特例措置

① **承継特例**（H25 軽減額：３億円）
国鉄改革時に、固定資産税等の負担急増が経営に与える影響を鑑み、承継資産に１０年間の経過的な負担軽減策が講じられた。なお、４回の期限延長措置を経て現在に至っている。［平成２８年度まで］

② **三島特例**（H25 軽減額：１９億円）
国鉄改革時に、三島会社に対してはその地域特性を考慮し、１０年間の軽減措置が別途創設された。なお、４回の期限延長措置を経て現在に至っている。
［平成２８年度まで］

③ **青函トンネル特例**（H25 免除額：１３億円）
青函トンネルについては、鉄道事業の経営主体に負担余力が存在しないこと、国土政策と地域振興に重要な意義があることに鑑み、その施設に対して課税上の特段の配慮がなされた。［恒久措置］

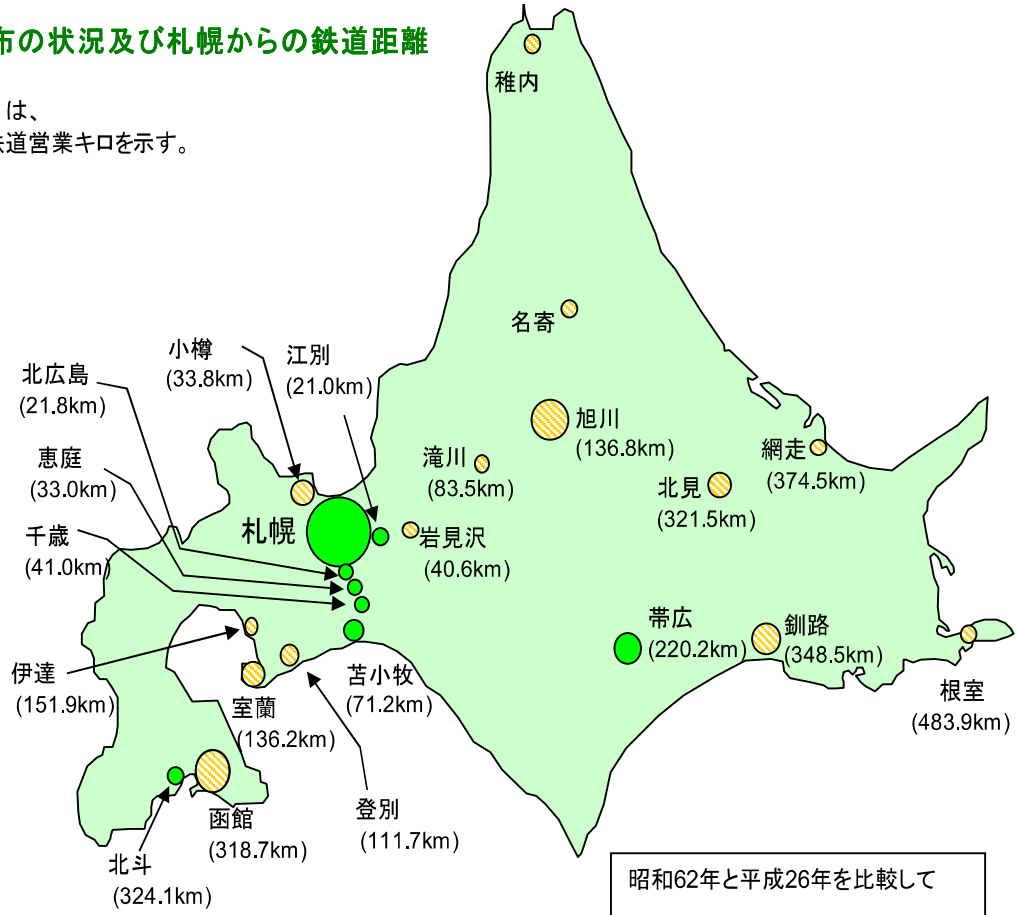
④ **外形標準課税**（H25 免除額：２億円）
三島会社については、過大な資本準備金が設定されており、外形標準課税の導入により多大な税負担が生じることから、５年間に限り資本準備金のうち一定額を超える額を控除する特例措置が講じられた。なお、２回の期限延長措置を経て現在に至っている。［平成３０年度まで］

※その他、青函トンネル施設改修事業に対する支援などがある

北海道の都市分布及び人口比較

■都市分布の状況及び札幌からの鉄道距離

※各都市の（　）は、
札幌からの鉄道営業キロを示す。



■各都市の人口比較（住民基本台帳人口）

（単位：人）

	昭和62年	平成20年	平成26年	H26-S62	比 率
札幌市	1,555,042	1,880,138	1,921,070	366,028	124%
旭川市	362,876	356,203	348,378	▲ 14,498	96%
函館市 *	338,426	287,691	273,712	▲ 64,714	81%
釧路市 *	224,383	189,539	179,754	▲ 44,629	80%
苫小牧市	157,873	173,502	174,024	16,151	110%
帯広市	163,898	169,156	168,614	4,716	103%
小樽市	172,673	137,693	126,781	▲ 45,892	73%
北見市 *	130,185	126,508	123,074	▲ 7,111	95%
江別市	89,388	123,012	120,439	31,051	135%
室蘭市	135,228	92,323	90,996	▲ 44,232	67%
千歳市	74,810	96,724	95,078	20,268	127%
岩見沢市 *	98,157	91,915	87,161	▲ 10,996	89%
恵庭市	50,165	68,469	68,653	18,488	137%
石狩市 *	49,976	60,987	59,827	9,851	120%
北広島市	41,330	61,367	59,771	18,441	145%
登別市	58,155	52,905	50,797	▲ 7,358	87%
北斗市 *	40,346	49,452	48,235	7,889	120%
滝川市	51,914	44,394	42,212	▲ 9,702	81%
稚内市	50,592	39,959	36,918	▲ 13,674	73%
網走市	42,858	40,244	38,068	▲ 4,790	89%
伊達市 *	36,778	37,279	36,085	▲ 693	98%
名寄市 *	39,468	30,920	29,478	▲ 9,990	75%
根室市	39,773	30,560	28,289	▲ 11,484	71%
北海道	5,662,345	5,571,770	5,441,079	▲ 221,266	96%

〔数値出所〕住民基本台帳人口(昭和62年…3月末、平成26年…1月1日)

* 昭和62年の人口は合併した自治体については、合併前の自治体の人口の合算値としている。

■北海道と全国の比較

（単位：千人、km^2、人/km^2）

	人 口	面 積	人口密度
北海道	5,506	83,457	70
全 国	128,057	377,960	343
比 率	4%	22%	20%

〔数値出所〕
人口：国勢調査(H22.10)
面積：国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」(H24.10)
※人口密度は、北海道の歯舞群島、色丹島、国後島及び択捉島　並びに島根県の竹島の面積を除いて算出した。

区間別輸送密度（平成26年度）

○ご利用が多い区間（輸送密度10,000人/キロ/日以上）

区間	営業キロ (km)	平成26度輸送密度 (人/キロ/日)	対前年増減	対前年比率(%)
函館線 小樽～札幌	33.8	44,099	△ 604	99
千歳・室蘭線 白石～苫小牧	65.4	43,974	△ 338	99
函館線 札幌～岩見沢	40.6	43,025	△ 1,356	97
千歳線 南千歳～新千歳空港	2.6	29,074	793	103
札沼線 桑園～医療大学	28.9	16,873	△ 150	99

○ご利用が少ない区間（輸送密度500人/キロ/日未満）

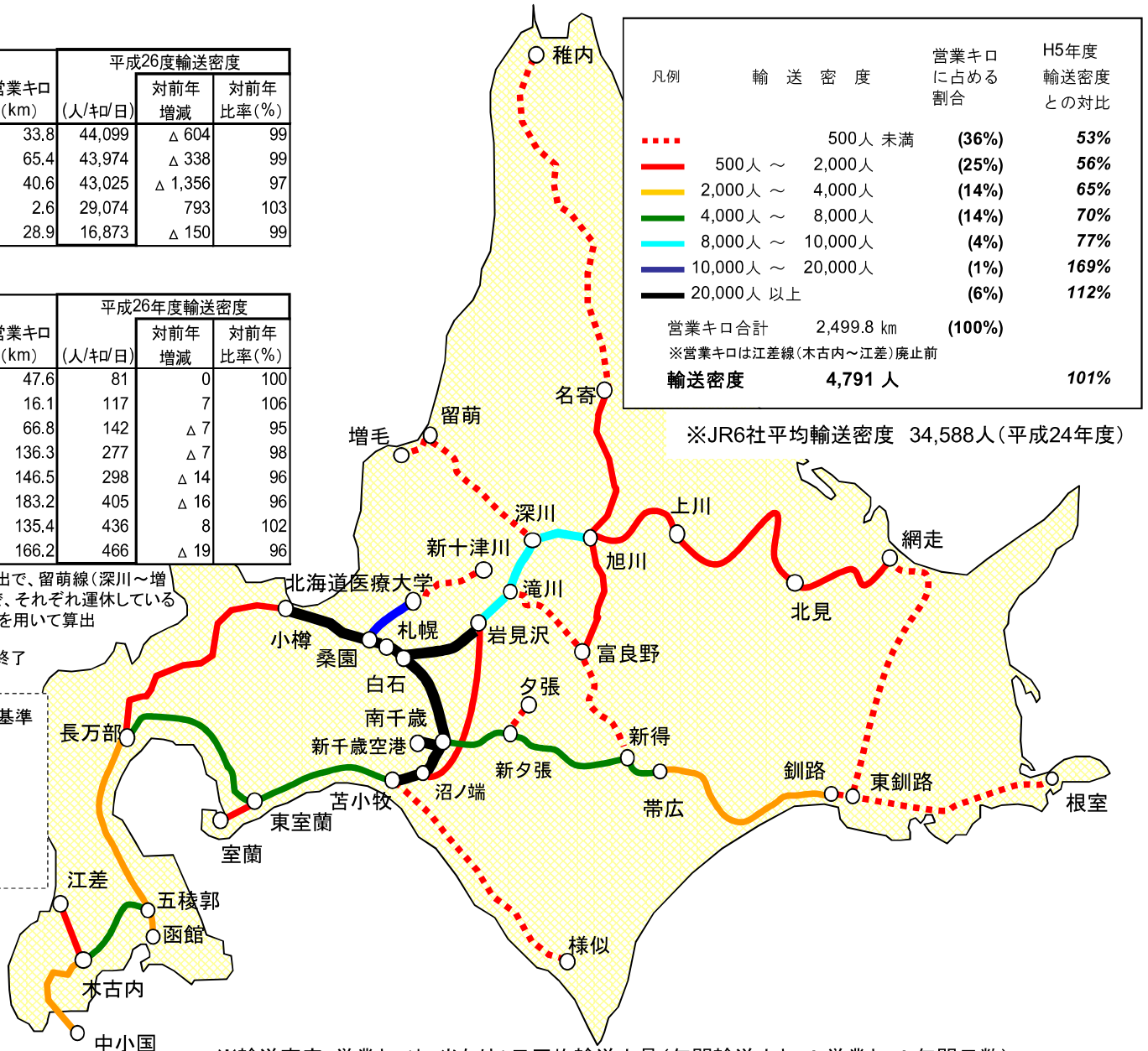
区間	営業キロ (km)	平成26年度輸送密度 (人/キロ/日)	対前年増減	対前年比率(%)
札沼線 医療大学～新十津川	47.6	81	0	100
石勝線 新夕張～夕張	16.1	117	7	106
留萌線 深川～増毛	66.8	142	△ 7	95
根室線 滝川～新得	136.3	277	△ 7	98
日高線 苫小牧～様似	146.5	298	△ 14	96
宗谷線 名寄～稚内	183.2	405	△ 16	96
根室線 釧路～根室	135.4	436	8	102
釧網線 東釧路～網走	166.2	466	△ 19	96

※日高線（苫小牧～様似）は平成27年1月より盛土流出で、留萌線（深川～増毛）は平成27年2月より土砂崩壊の恐れが続くことで、それぞれ運休しているため、日高線は12月まで、留萌線は1月までの実績を用いて算出

※江差線（木古内～江差）は、平成26年5月11日営業終了

※日本国有鉄道経営再建促進特別措置法による基準

○幹線系線区　輸送密度8,000人以上
○地方交通線　8,000人未満
転換対象路線　4,000人未満
・第1・2次特定地方交通線　2,000人未満
・第3次特定地方交通線　2,000人以上4,000人未満



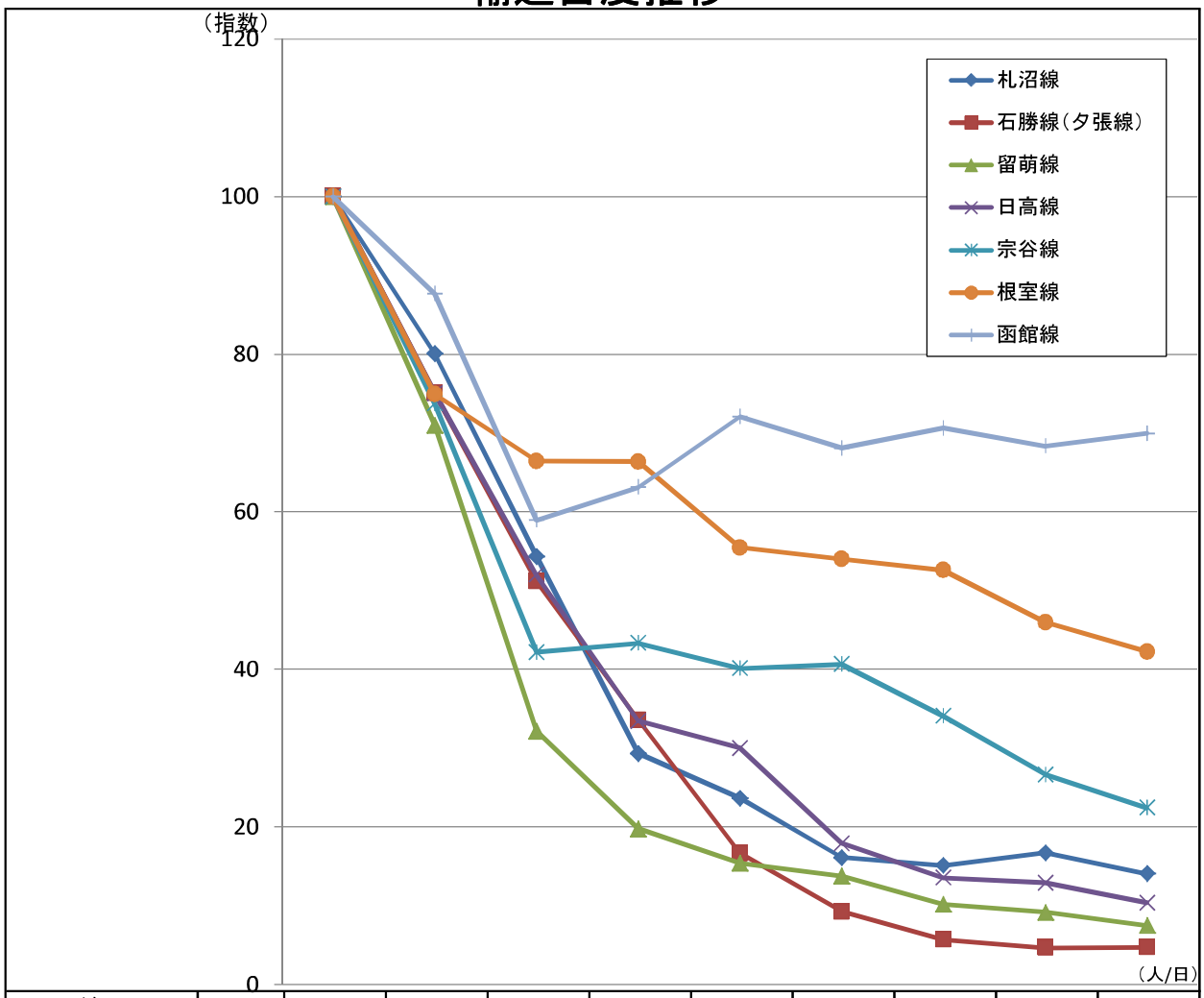
凡例	輸送密度	営業キロに占める割合	H5年度輸送密度との対比
	500人 未満	(36%)	53%
	500人 ～ 2,000人	(25%)	56%
	2,000人 ～ 4,000人	(14%)	65%
	4,000人 ～ 8,000人	(14%)	70%
	8,000人 ～ 10,000人	(4%)	77%
	10,000人 ～ 20,000人	(1%)	169%
	20,000人 以上	(6%)	112%
営業キロ合計	2,499.8 km	(100%)	
※営業キロは江差線（木古内～江差）廃止前			
輸送密度	**4,791 人**		101%

※JR6社平均輸送密度　34,588人（平成24年度）

※輸送密度：営業キロ1km当たり1日平均輸送人員（年間輸送人キロ÷営業キロ÷年間日数）

別紙２－６

輸送密度推移



線区			S50	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H22	H25
札沼線	医療大・新十津川	定期外	306	258	175	101	84	49	45	35	31
		定期	277	208	142	70	54	45	44	63	51
		計	**582**	**466**	**317**	**171**	**138**	**94**	**88**	**97**	**82**
		指数	100	80	54	29	24	16	15	17	14
石勝線（夕張線）	新夕張・夕張	定期外	1,011	589	373	253	106	56	60	54	56
		定期	1,307	1,150	814	525	280	159	73	55	54
		計	**2,318**	**1,740**	**1,187**	**779**	**386**	**215**	**132**	**108**	**110**
		指数	100	75	51	34	17	9	6	5	5
留萌線	深川・増毛	定期外	1,577	1,078	430	258	224	215	146	120	101
		定期	407	330	209	135	83	59	57	63	48
		計	**1,984**	**1,408**	**638**	**392**	**306**	**274**	**202**	**183**	**149**
		指数	100	71	32	20	15	14	10	9	8
日高線	静内・様似	定期外	980	601	411	158	141	86	60	59	48
		定期	442	466	329	318	286	169	132	124	100
		計	**1,423**	**1,067**	**740**	**476**	**427**	**255**	**193**	**184**	**148**
		指数	100	75	52	33	30	18	14	13	10
宗谷線	名寄・稚内	定期外	1,653	1,199	672	716	679	696	578	459	381
		定期	225	185	120	97	75	68	62	41	40
		計	**1,878**	**1,384**	**792**	**814**	**754**	**764**	**640**	**501**	**421**
		指数	100	74	42	43	40	41	34	27	22
根室線	帯広・釧路	定期外	4,548	3,251	2,963	2,883	2,481	2,504	2,525	2,227	2,073
		定期	804	756	592	668	486	386	290	235	188
		計	**5,351**	**4,008**	**3,555**	**3,551**	**2,968**	**2,890**	**2,815**	**2,462**	**2,261**
		指数	100	75	66	66	55	54	53	46	42
函館線	札幌・旭川	定期外	23,347	19,960	12,659	13,334	14,220	13,261	12,846	11,389	11,623
		定期	5,194	5,061	4,165	4,684	6,354	6,176	7,304	8,116	8,335
		計	**28,541**	**25,021**	**16,824**	**18,018**	**20,574**	**19,436**	**20,151**	**19,505**	**19,959**
		指数	100	88	59	63	72	68	71	68	70

※石勝線は昭和56年開業のため、それ以前は夕張線の実績

北海道の高規格幹線道路網

■高規格幹線道路の整備状況

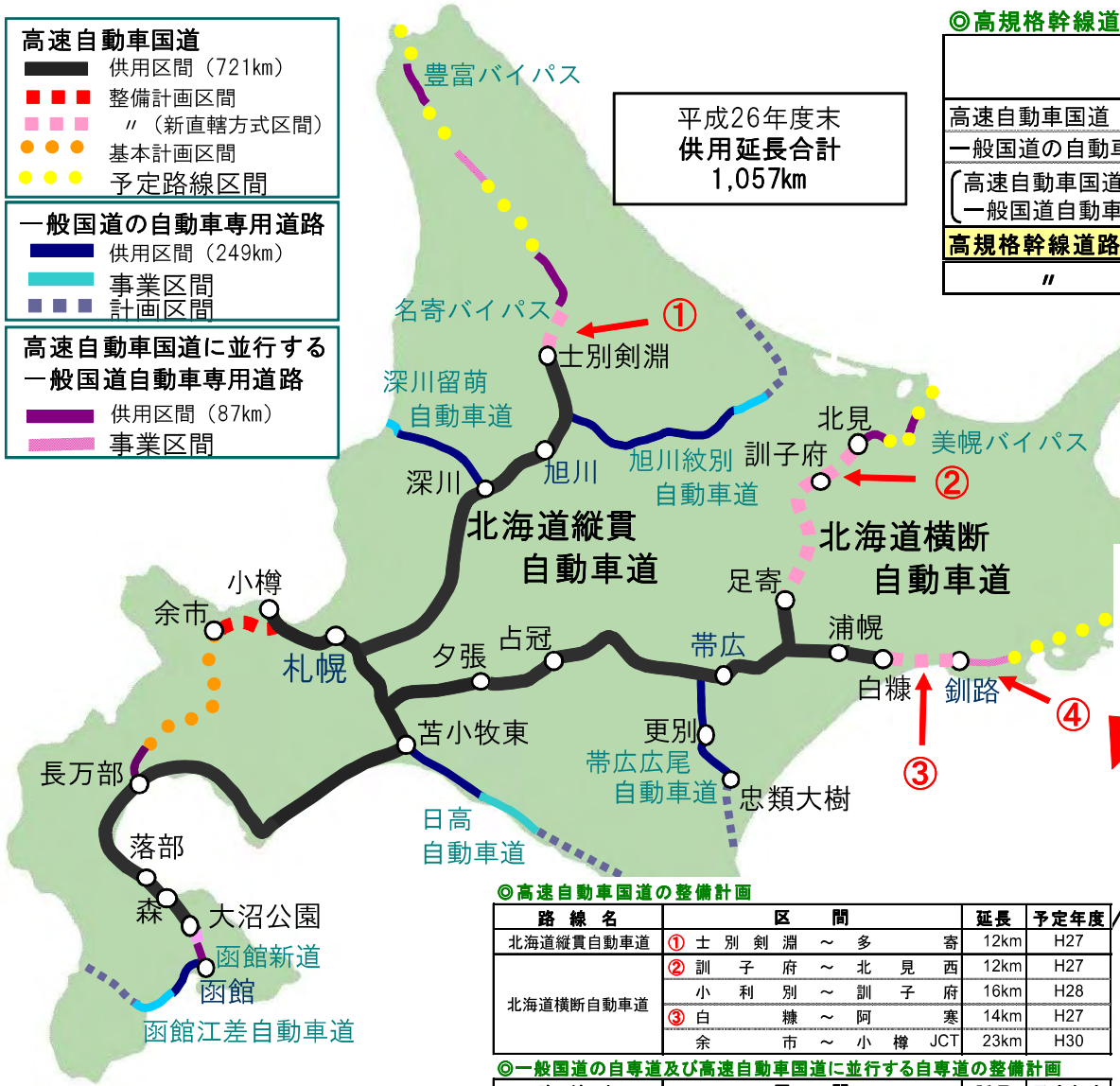
（平成27年3月末現在）

高速自動車国道
- 供用区間（721km）
- 整備計画区間
- 〃（新直轄方式区間）
- 基本計画区間
- 予定路線区間

一般国道の自動車専用道路
- 供用区間（249km）
- 事業区間
- 計画区間

高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路
- 供用区間（87km）
- 事業区間

平成26年度末
供用延長合計
1,057km



◎高規格幹線道路の供用延長

	計画延長	供用延長 S62.4	供用延長 H27.3	供用率 S62.4	供用率 H27.3
高速自動車国道	1,375	167	721	12%	52%
一般国道の自動車専用道路	450	0	249	0%	55%
（高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路）	--	--	87	--	--
高規格幹線道路合計	**1,825**	**167**	**1,057**	**9%**	**58%**
〃　（全国）	**14,000**	**3,910**	**10,685**	**28%**	**76%**

※（全国）はH26.3現在

昭和62年度初現在
供用延長合計
167km

◎高速自動車国道の整備計画

路線名	区間	延長	予定年度
北海道縦貫自動車道	① 士別剣淵～多寄	12km	H27
北海道横断自動車道	② 訓子府～北見西	12km	H27
	小利別～訓子府	16km	H28
	③ 白糠～阿寒	14km	H27
	余市～小樽JCT	23km	H30

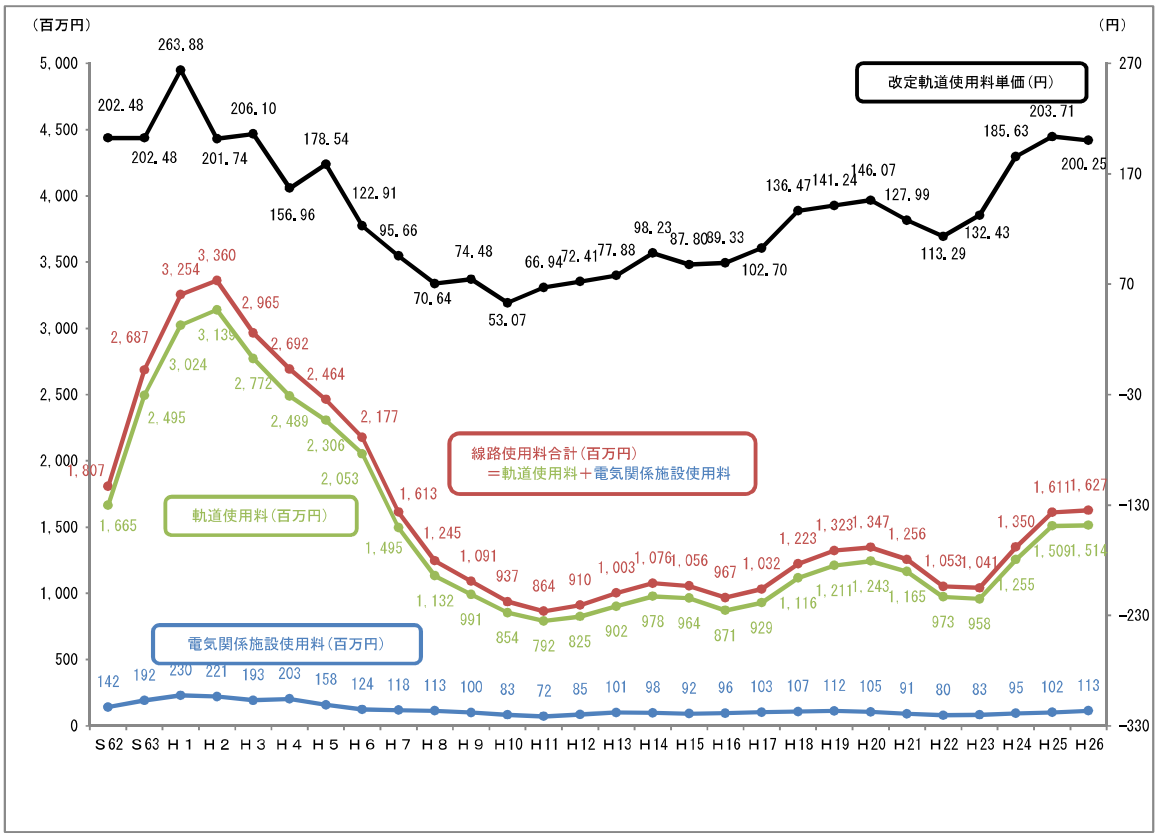
◎一般国道の自専道及び高速自動車国道に並行する自専道の整備計画

路線名	区間	延長	予定年度
釧路外環状道路	④ 釧路西～釧路東	10km	H27
	釧路東～別保	7km	H28
旭川紋別自動車道	丸瀬布～瀬戸瀬	11km	H28

出典：NEXCO東日本及び北海道開発局資料

別紙２－８

線路使用料収入の推移



○砂原線（大沼～森間）における通過トン数及びＰＣマクラギ化工事費

通過トン数（平成25年度）

	旅客	貨物	合計
通過トン数 （100百万トン）	1.0	7.7	8.7
構成比	11%	89%	100%

ＰＣマクラギ化工事費（平成26年度実施（27,000本交換））

	工事費	備考
建設	９億円	建設勘定は線路使用料対象外 （ＪＲ北海道全額負担）
損益	２億円	直轄人件費を除き双方応分の負担 （直轄人件費はＪＲ北海道負担）

事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画
「2. 第一歩の改善」
平成26年度第4四半期進捗状況
（平成27年3月31日現在）

目　　次

（1）改ざんの根絶	①社内におけるコンプライアンスの徹底	・・・・・・	1 ／ 59
	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	・・・・・・	5 ／ 59
	③記録を重視するルールの策定及びその徹底	・・・・・・	11 ／ 59
	④改ざんを防止する作業環境の整備	・・・・・・	15 ／ 59
	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	・・・・・・	19 ／ 59
（2）安全管理体制の再構築	①安全統括管理者の業務体制の刷新	・・・・・・	20 ／ 59
	②安全推進委員会の運用の見直し	・・・・・・	22 ／ 59
	③事故の原因究明・再発防止対策の検討体制の確立	・・・・・・	25 ／ 59
	④内部監査等の体制の充実	・・・・・・	29 ／ 59
	⑤安全推進部の強化	・・・・・・	34 ／ 59
	⑥安全管理規程等の見直し	・・・・・・	35 ／ 59
（3）安全確保を最優先とする事業運営の実現	①現場の業務実施体制の確立	・・・・・・	36 ／ 59
	②技術伝承のための教育体制の検討	・・・・・・	40 ／ 59
	③当面の必要な安全投資の推進等	・・・・・・	48 ／ 59
	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）	・・・・・・	50 ／ 59
（4）技術部門の業務実施体制の改善	①各種規程等の検証、改正・整備、周知徹底、確認及び見直し	・・・・・・	52 ／ 59
	②本社の現場に対する指導体制の確立	・・・・・・	55 ／ 59
	③車両部門における多重のチェック体制の確立	・・・・・・	58 ／ 59
（5）第三者による安全対策監視委員会(仮称)の設置		・・・・・・	59 ／ 59

別紙３

No. 1　命令項目　2. 第一歩の改善　(1)改ざんの根絶　①社内におけるコンプライアンスの徹底

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・今回の改ざん問題に係る事実関係の徹底的な調査を踏まえ、まず経営陣が、このような改ざんの悪質性及び決してあってはならない問題であることを十分認識するとともに、全社におけるコンプライアンスを徹底することの必要性を十分理解すること。	**○ 会社幹部へのコンプライアンス教育の実施等** **(総務部　副部長)** 社外講師により勉強会等を実施し、コンプライアンス徹底の必要性について認識を共有するため、以下の取り組みを実施する。		
	・役員・部長等勉強会 コンプライアンスに関する基礎知識の理解、他社事例及び自社事例についての勉強会を実施する。	平成26年5月 【継続実施】 (1回/年)	・平成26年5月26日に実施済。役員及び主要部長を対象として25名が参加。コンプライアンス関係の専門家である社外講師による講義を受講した。 ・平成26年6月27日開催のJR北海道グループ社長会におけるコンプライアンス勉強会に当社役員も出席。
	・危機管理広報勉強会 危機事象発生時における広報対応、今後の企業経営・信頼回復にあたっての危機管理等について勉強会を実施する。	平成26年6月 【継続実施】	・平成26年6月4日に実施済。役員、部長等を対象として13名が参加。社外講師より、JR北海道の危機対応からの教訓についての講義を受講した。
	・コンプライアンスの実務に明るい社外の有識者・実務者を招いた経営陣が聴講する講演会を実施する。	平成26年8～9月 【継続実施】 (1回/年)	・平成26年9月18日に実施済。役員や部課長、現場長、グループ会社役員等を対象として、299名が参加。他社の講師より、コンプライアンス意識の啓発を図ることを目的とする、講演を受講した。
	・トップマネジメント研修 危機状況下における、風土改革に向けたマネジメント等について他社事例を踏まえて討議等を実施する。	平成26年8月 【継続実施】	・平成26年8月29日に実施済。役員及び部長等を対象として26名が参加。社外講師より、経営層に求められるマネジメントについての講義を受講した。
	○ 企業行動委員会での取組強化 **(総務部　副部長)** ・当社・グループ会社及び他社におけるコンプライアンス違反事象及びコンプライアンス相談窓口への相談の内容等の情報を共有し取り組みを強化する。	平成26年7月 【継続実施】 (4回/年)	・平成26年7月24日・10月14日・*平成27年1月13日に*実施済。コンプライアンス違反事象及びコンプライアンス相談窓口への相談状況について情報共有をした。 ・*平成27年度より「企業行動委員会」を「コンプライアンス委員会」に改める。*
	(参考) **○ 軌道変位検査データ改ざん等に関わる調査の実施** **(総務部　副部長)** ・全保線系統社員への聞き取り調査を実施する。	平成25年12月 ～平成26年1月 【完了】	・平成25年12月から平成26年1月 実施済み。 保線関係業務に従事している全社員から聞き取りを実施。 現業機関及び本支社計画部門　795名 ・平成26年1月21日に調査結果・処分を公表。

No. 1　命令項目　2. 第一歩の改善　(1)改ざんの根絶　①社内におけるコンプライアンスの徹底

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・コンプライアンスに関する社内研修の内容、頻度等を抜本的に見直し、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を徹底すること。	○コンプライアンス教育の見直し等 （総務部　副部長）		
	・社外専門家のコンサルティングを受け、コンプライアンス研修計画を新たに策定する。	平成25年12月 【完了】	・社外講師のコンサルティングを受け、平成25年12月にコンプライアンス研修計画を新たに策定し、平成26年1月から以下の研修を実施中。
	平成25年度から保線部門において先行して実施する。 ・保線講演会 検査・修繕のルールを守ることの大切さやお客様に安全で快適な線路を提供するという業務の基本や心構え。	平成26年1月 【継続実施】	・平成26年1月17日に実施済。保線関係現場長・管理者等102名が参加。他社より講師を招いて実施した。
	・現場長・管理者研修 職場でのコンプライアンス徹底に必要な知識や意識の共有、職場内講習で討議をするための進行要領。	平成26年1月 【継続実施】	・平成26年1月に実施済。保線関係現場長・管理助役等40名が参加。社外講師による不祥事防止のマネジメントや職場内講習会で説明すべき事項等についての講義を受講した。
	・基礎講習Ⅰ 社長メッセージDVDの視聴、eラーニングによりコンプライアンス、職業倫理の重要性を伝え、立ち止まって正しい判断ができる視点・意識を習得。	平成26年1～3月 【継続実施】	・平成26年1～3月実施済み。保線業務に従事する社員、スタッフ等841名が受講。コンプライアンスや職業倫理についての講習を行った。
	・職場内講習会 保線講演会DVD視聴後、現場長・管理者が進行役となり鉄道事業者として大切にすべき職場の慣行等につき討議し、職業倫理観を共有。	平成26年2～4月 【継続実施】	・平成26年2～4月実施済み。基礎講習Ⅰ受講者841名を対象とし、現場長や管理者が進行役となり、グループ討議を行った。
	平成26年度より上記教育を全社員を対象に実施する。 ・系統別講演会 各分野の第一人者を外部から招へいし、特に各系統固有の基本ルールの大切さ、心構え、職業倫理等について講演。	平成26年度 ～平成27年度 平成26年7月以降の実施を計画 【継続実施】	・計画部門の課長以上や現場長等を対象とした、系統別の講演会を平成27年1月に*実施した*。講演者は他社の有識者に依頼した。
	・現場長・管理者研修 職場でのコンプライアンス徹底に必要な知識や意識の共有、職場内講習で討議をするための進行要領。	平成26年6月 ～7月 【継続実施】	・平成26年6月2日～7月22日と9月19日の計22回実施済。現場長や管理者等を対象として、499名が参加。社外講師によるマネジメントや職場内講習会の進め方についての講義を受講した。
	・基礎講習Ⅰ・Ⅱ 社長メッセージDVDの視聴、ATS損壊事象等の教育（新聞記事を活用）、コンプライアンスに関するeラーニング、個人ワーク。	平成26年7月 ～平成28年3月 【継続実施】	・平成26年7月7日より実施中。約7,500名を対象とし、*2月28日時点で7,142名が受講した。*
	・職場内講習会 事例等を使い、職場で討議することにより、社員の気づきを促し、安全を守ることの重大さ、重要性を認識させ、仕事、会社に対する誇り、愛社精神、プライドを醸成する。そのことを通してコンプライアンスの意識を浸透させる。	平成26年7月 ～平成28年3月 【継続実施】	・平成26年8月より実施中。約7,500名を対象とし、*2月28日時点で6,241名が受講した。* ・函館支社では、平成26年9月4日に管内に勤務する社員やグループ会社社員を対象とし、256名が参加。意識づけを図る機会としてコンプライアンス勉強会を開催し、社外講師による講義を受講した。
	・実施結果のトレースを踏まえ、平成28年度からの計画を策定し、その後も継続して実施する。	平成28年4月 から継続実施	・釧路支社では、平成26年11月6・7日に管内に勤務する社員を対象とし、243名が参加。意識づけを図る機会としてコンプライアンス勉強会を開催し、社外講師による講義を受講した。

No. 1　命令項目　2. 第一歩の改善　(1)改ざんの根絶　①社内におけるコンプライアンスの徹底

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	○ コンプライアンスと社員の意識について **(工務部　保線課長)**		
	・ 保線業務の重要性を具体的事例等を以て社員に浸透させることにより、保線社員のコンプライアンスに関わる士気を自発的に高める取組みを行う。	平成26年8月 【継続実施】	・ 9月19日を保線安全の日と制定し、一連の事象を振り返り、再発防止への思いを風化させない取組みを各所単位で実施する。 (軌道関係グループ会社含む総参加人数約900名)
	・ 保線業務が安全を担う重要な業務であることをご利用のお客様に理解していただき、その結果として社員が仕事の誇り、責任感をより認識できるように、過去・現在及び将来の保線業務の取組みについて、函館駅等にパネル展示を行う。	平成26年8月 【継続実施】	・ 函館駅で保線業務を紹介するパネル展示を8月29日から9月30日の間に開催した。 ・ さらに旭川駅(H26.10/7～11/7)、帯広駅(H26.11/10～12/1)、札幌駅(H26.12/8～12/13)で函館駅と同内容で開催した。 ・ *同パネルは社員研修センターに展示し、社内周知に活用している。*
	○ 社員教育体制の再構築のための取り組み **(工務部　保線課長)**		
	・ 保線技術者講習会 鉄道運営に対する基本姿勢の指導・教育を実施する。	平成26年2～4月 【継続実施】	・ 線路のメンテナンス業務に従事する全保線社員に実施済み(721名)。 ・ 転入者に対して平成26年4月実施済み(21名)。
	・ 保線技術管理者講習会 軌道管理を担当する管理者を対象に「技術管理等の職責に関する指導」を実施する。	平成26年1月 【継続実施】	・ 平成26年1月実施済み(58名)。 ・ 転入者に対して平成26年4月実施済み(10名)。
	・ 保線系統全社員を対象に検査業務の適正化に対する重要性と実施に関する教育を実施する。	平成26年4月 【継続実施】	・ 平成26年1月～3月実施済み(837名)。 ・ 転入者に対して平成26年4月実施済(31名)。 ・ 階層別集合研修において「検査業務の適正化」に関するカリキュラムを追加する。 (平成26年度の集合研修から実施済み)
	・ 軌道変位検査(手検測)における改ざん防止のための特別講習会を実施する。	平成26年4月 【継続実施】	・ 平成26年3月～4月実施済み(292名)。
	○ グループ会社を対象としたコンプライアンス教育の実施 **(総務部　副部長)**		
	・JR北海道グループ社長会において、社外講師によるコンプライアンス勉強会を実施する。	平成26年6月 【継続実施】 (1回/年)	・ 平成26年6月27日に実施済。JR北海道グループの社長を対象として24名が参加。社外講師によるコンプライアンスの必要性に関する講義を受講した。
	・ 当社のコンプライアンス研修に準拠した内容で、グループ会社の全社員を対象としたコンプライアンス研修を実施する。	平成26年7～12月 【継続実施】	・ 北海道軌道施設工業(株)において、全社員を対象としたコンプライアンス研修を緊急実施。 (平成26年6月7・9・13・17日、368名) ・ 平成26年6月25～29日に全6回を実施済。鉄道関係業務に従事するグループ会社のファシリテーター候補社員を対象として、社外講師によるコンプライアンス・ファシリテーター研修を実施し、181名が参加。 ・ その後、平成26年6月27日より実施。グループ会社の全社員等を対象として、*平成26年12月31日時点で8,195名が受講完了。*

No. 1　命令項目　2. 第一歩の改善　(1)改ざんの根絶　①社内におけるコンプライアンスの徹底

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	・グループ会社の総務担当部長等を対象としたコンプライアンスセミナーを実施する。	平成26年8月 【継続実施】	・平成26年8月20日に実施済。JR北海道グループ27社の総務担当部長等を対象として、46名が参加。コンプライアンス徹底の必要性を十分理解し、認識・情報の共有を行うことを目的として、社外講師によるセミナーを開催した。
	○コンプライアンス意識の浸透化等 **(総務部　副部長)** ・社内報にコンプライアンス啓発記事を継続して掲載する。	平成20年4月 【継続実施】 (4回/年)	・社内報「わかば」(毎月発行)に「みんなの企業行動指針」を掲載している。今年度は6月号、8月号、10月号、*12月号、2月号に掲載し、これまでの連載実績は33回である。*
	・イントラネット上にコンプライアンス専用ページ「コンプライアンスの部屋」を開設し、最新のコンプライアンス情報を随時発信する。	平成26年6月 (随時実施) 【継続実施】	・平成26年6月2日開設。*2月28日現在、コンプライアンス情報を39回*発信している。 ・平成26年6月3日からグループ会社向けに「コンプライアンス情報」をグループ電子掲示板で提供。
	・年間スケジュールに基づき、担当者が現業機関に出向き、直接社員に対して講義する「コンプライアンス出前講座」を実施する。	平成19年12月 【継続実施】 (1回程度/月)	・平成26年度は*2月28日時点で22箇所39回実施。*
	・コンプライアンスの浸透度合いを図るためのアンケートを実施する。	平成26年下期 【継続実施】 (1回/年)	・平成26年10月30日～11月12日に実施。
・社内、行政等に公益通報窓口が設置されていることを含め、公益通報制度の積極的な活用について改めて周知徹底を図ること。	**○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** **(総務部　副部長)** ・内部、外部相談窓口の両方において、相談方式は顕名に加え匿名でも受付を開始する。	平成26年2月 【完了】	・平成26年2月1日、匿名による相談の受付開始。
	・内部、外部相談窓口の周知徹底(ポスター掲示、社内報掲載、全社員に電話番号を記載したシール配布)を実施する。	平成26年2月 ポスターは年1回 その他は必要に応じ実施 【継続実施】	・平成26年2月ポスター・シールの配布、社内報掲載。
	・JR北海道グループコンプライアンス相談窓口への通報内容を取締役会に報告する。	平成27年*4月* 【継続実施】 (*4回*/年)	・*平成27年度より設置する「コンプライアンス委員会」へ四半期毎に報告し、その内容を取締役会へ報告する。*

No. 2　命令項目　2. 第一歩の改善　(1)改ざんの根絶　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

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・過去のトラブル等を参考としながら、会社全体を通じて、鉄道輸送における安全確保の必要性について徹底するとともに、鉄道事業者の基本姿勢としての安全性の向上に向けた不断の努力の重要性について認識させること。	○安全意識の浸透 (安全推進部　課長(企画)) 鉄道輸送における安全確保の必要性、鉄道事業者の基本姿勢としての安全性の向上に向けた不断の努力の重要性について、下記の事項をはじめとして社員全員が認識するべく幹部があらゆる場で伝え、具体的に行動するとともに、研修の場等で全社員に浸透させる。 ⅰ)経営陣は、「安全は天から降ってこない」ということを認識し、7000人の社員とともに不退転の決意で取り組む。	平成26年8月 【継続実施】	
	ⅱ)経営トップは、定時運行よりも安全が優先との価値観を明確にし、社内・社外に開示する。		・社内報「わかば」や安全推進委員会、現場長会議、膝詰め対話などの機会を活用し、「安全を最優先する」という明確なメッセージを発信している。
	ⅲ)北海道には私鉄がなく、道民はJRを利用するしか他に選択肢がないこと、並びに北海道の産業及び観光に影響を与えていること、安全の取り組みについて道民からの理解が得られるように情報開示が必要なことを認識する。		・各種施策の実施にあたっては、関係自治体等への丁寧な説明を行っている。
	ⅳ)大前提として、「安全」はできる範囲でやるのではなく、最低基準というものがあって、そこをまず絶対に維持する。		・車両・軌道・土木・信号設備について「安全」の最低基準として、「運転の可否を判断する基準」策定の検討を行った。*車両・軌道は基準を策定し運用している。土木・信号は運転の可否を判断する基準の項目を検討中。*
	ⅴ)社長をはじめ経営幹部は、これまでの二十数年間の負の蓄積が噴出したものと考え、短い視点で穴を塞ぐのではなく、経営そのものに問題があったとの認識を持ち、安全対策の確実な実施を図る。		・「JR北海道再生推進会議」における議論を踏まえ、安全投資と修繕に関する５年間の計画の策定を図る。 ・*安全推進委員会で課題を洗い出して方針を立て、その後の実施状況をトレースすることとした。* *例：LED作業区間表示、逆ドア開事象の対策、風対策*
	ⅵ)社長をはじめ経営幹部は、JR他社が行っている安全対策にも関心を持つ。		・安全推進委員会で他社の事例を議論している。
	ⅶ)社長をはじめ経営幹部は、現場社員から遊離しないよう、現場を巡回し、社員との意見交換を行う。		・社長をはじめとする経営幹部は、積極的に現場を訪問しており、平成26年6月～*平成27年2月28日までで延べ246箇所*の現場を訪問した。 ・平成26年度も全現場を対象とした経営幹部による「膝詰め対話」を5月8日より実施している。
	ⅷ)安全に鉄道を運行することを大前提に置き、安全にかかわる以外のことについて順番を明確にして当面手を引き、安全を第一に会社再生の再スタートを図る。		・列車の最高速度の低下や新型特急気動車の開発見直し、散水車の運行取りやめを行った。

No. 2　命令項目　2. 第一歩の改善　(1)改ざんの根絶　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

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	○ 全社員を対象とした安全研修の実施 （総務部　副部長） ・ 平成25年度から3年計画で全社員に対して実施する。 ・ 平成28年度から内容を見直し、全社員を対象とした研修を実施する。	平成25年4月 から3ヶ年 平成28年度 【継続実施】	・ 平成25年4月より実施中。約8,400名を対象として、*平成27年2月28日時点で6,714名が受講した。*
	○ 安全研修室の充実 （安全推進部　課長（企画）） ・ 石勝線事故より後に発生した事故事例の追加。 ・「安全」「安定」を区別し、「安全」を意識できるように展示内容の見直しを図る。 ・ 安全研修が一巡する平成28年3月を機会に他社を含めた事故事例の追加、展示内容の見直しを実施する。	平成27年3月 平成27年3月 【継続実施】 平成28年3月 【継続実施】	・ *平成27年3月までに、石勝線列車脱線火災事故以降に発生した重大事故、インシデントを、展示内容に追加した。*

No. 2　命令項目　2. 第一歩の改善　(1)改ざんの根絶　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

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・軌道部門において、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について、その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のルールに関する知識を向上させるよう、職員教育の体制を抜本的に再構築すること。	【工務部】 ○ 保線社員に対する意識・技術教育の実施 （工務部　保線課長） ・全保線社員を対象に「鉄道運営に対する基本姿勢の指導」を実施する。 ・保安業務に精通したOB（日本鉄道施設協会）や本社幹部等による社員教育を実施する。	平成26年2月 【継続実施】 （1回/年） 平成26年9月 【継続実施】	・平成26年1月～3月実施済み（779名）。 ・転入者に対して平成26年4月18日指導済み（31名）。 ・平成26年9月24日から、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」第10条に基づく教育（講習会）と併せて保線技術者講習会を開催（日本鉄道施設協会）し、社員教育を実施した。*（全24回開催完了）*
	○ 過去のトラブル等を参考とした安全性向上のための取組み （工務部　保線課長・工事課長・設備課長） ・軌道部門も含めた事故事例集（工務部編：最悪の事態を想定した場合に起こりうる事象を具体的に記載することで、安全に対する意識を高め、安全に関わる規程やルールの重要性を理解させることを目的）を作成する。 【事故事例集の内容】 JR他社事例も含めて約50件（内訳：保線30件、土木10件、建築・機械10件程度）程度を掲載し、事故の概要だけでなく、①最悪の場合にはどのような事態が考えられるか、②そのような事態を未然に防ぐために定められている規程、ルールや指導事項にはどのようなものがあるかを具体的に明記する。	平成26年9月 【完了】	・事故事例集のサンプルを作成し、9月4日開催の部内課長会議で周知した。その後管理課長名で各課に事務連絡を発出し現業機関に周知した。 ・音別での事象を踏まえたDVD「危険事象はなぜ起きた！　音別のマクラギ交換から学ぶべきもの」を作成した。
・軌道部門以外の全ての技術部門においても、職員教育について同様の視点で検証し、見直しを行うこと。	【工務部】 ○ 事故事例集を活用した社員教育 （工務部　工事課長・設備課長） ・安全に関する知識を向上させるため、過去に生じた事故の事例集を活用した社員勉強会を各所での月例会議等において実施する。 【勉強会の内容】 事故事例集の中から毎月1件程度をテーマとして取り上げ、事故の内容やその背景から自箇所に置き換えた場合にはどのようなことが考えられるかを討議する。	平成26年9月 【継続実施】 （月1回／所）	・作成した事故事例集を順次現場へ配布し、安全検討会等での活用を実施している。
	・事故事例集は、平成26年9月までに作成し、各所での社員勉強会を平成27年3月までに定着させる。	平成27年3月	・*多くの職場において、勉強会等で事故事例集を活用しており、定着が図られてきている。*
	○ 安全に関する教育カリキュラムの追加 （工務部　工事課長・設備課長） ・平成26年度の階層別集合研修等において、検査の意義や検査結果に基づいて施設の修繕を実施することの安全確保上の意義、安全に関するルールについてのカリキュラムを追加し、教育を実施する。	平成26年5月 【継続実施】	・教育カリキュラムへ追加し、各種研修で実施している。 【工事課】 土木技術（基礎）科（平成26年5月）以降の研修で実施済み。 【設備課】 新入社員教育（平成26年4月）以降の研修で実施済み。

No. 2　命令項目　2. 第一歩の改善　(1)改ざんの根絶　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

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	【車両部】 ○ 検修社員育成のライフサイクルに基づいた教育体制の再構築 （車両部　検修課長）		
	・ 車両部として、現行の集合研修や現場のOJTの実態把握および現場の要望の聞き取りを行い、現場と一体となって「検修社員教育のライフサイクルに基づいた教育体制の再構築」を策定し、展開に向け現場長・検修科長会議で周知する。	平成26年2月 【完了】	・ 平成26年2月4日に実施済み。 現場長・検修科長会議：平成26年2月4日
	・ 「検修社員育成に向けたコンセプトの明確化」、「検修社員育成のライフサイクルの明確化」を行うことについて、技師会議を開催し、集合研修科目の設定とカリキュラムの検討を行い、研修内容に反映する。	平成26年2月 【継続実施】	・ 平成26年2月以降、技師会議を月に2～3回程度開催し、検討を行っている。
	・ 新入社員教育と各種の階層別教育に「安全に関する法令やルールを守ることの重要性」についての部課長による特別講義を設定する。	平成26年2月 【継続実施】	・ 平成26年2月4日設定、3月7日から継続実施中。
	・ 安全確保の意義など安全意識の向上に向けた特別講義は、一般社員には「非破壊検査科」、「車両保守管理システム科」から、新入社員には「新入社員検修分科」研修より実施する。	平成26年3月 【継続実施】	・ 平成26年3月7日から継続実施中。 「非破壊検査科」：平成26年3月7日 「車両保守管理システム科」：平成26年3月13日 「新入社員検修分科」：平成26年4月28日 ～6月13日 「新任管理者」：平成26年6月25日 「車両技術マスター科」：平成26年7月1日～2日 「車両基礎科(第1回)」：平成26年8月25日～9月19日 「車両基礎科(第2回)」：平成26年9月29日～10月24日 「車両管理技術科」：平成26年11月4日～11月28日 *「車両ネットワーク研修」：平成27年12月9日～10日* *「第1回車輪管理科」：平成26年12月12日* *「請負契約管理科（工場系）」：平成26年12月19日* *「第2回車輪管理科」：平成27年1月16日* *「第3回　〃　」：平成27年1月23日* *「請負契約管理科（運転系）」：平成27年1月26日* *「非破壊検査科」：平成27年2月13日*
	○「教育要領」制定による教育体系の明確化 （車両部　検修課長）		
	・ 制定する「教育要領」の中で、検修関係社員への教育体系（誰が、いつ、何を教えるのか）を明確にして、12時間／年の教育時間を設定して繰り返し安全に関する意識を醸成する。	平成26年10月 【継続実施】	・ 「検修社員の教育及び訓練実施マニュアル（通達）」を発出し、11月よりこれに基づいた教育訓練を行っている。

No. 2　命令項目　2. 第一歩の改善　(1)改ざんの根絶　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

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	○ 過去の重大事故・事象を風化させない取組み **（車両部　検修課長）** ・車両部においては、過去10年間の事故・故障から「絶対に再発させてはならない」重大事故・事象を抽出し、風化させない取り組みとして再発防止の教育を平成26年8月から開始し、11月から実施状況、問題点などの把握を行いトレースを実施する。	平成26年8月 【継続実施】	・『検修作業における「重大故障を撲滅する」取り組みについて』を平成26年8月15日に発出し、「撲滅故障ZERO」と銘打った取り組みを開始した。毎月本社が作成する1件1葉の資料に基づいて現場でOJTを実施している。
	・11月から実施状況、問題点などの把握を行いトレースを実施する。	平成26年11月 【継続実施】	・平成26年11月より、本社が現場に赴きトレースを実施している。 *平成26年11月4日～27日* *平成27年1月15日～3月5日　12現場（新幹線準備運輸車両所を含む）*
	○ 現場における重大事故・事象を風化させない取組み **（車両部　検修課長）** ・現場においては、抽出した重大事故・事象の事例を参考に自箇所で起こりうる事故事例について、制定する「教育要領」で定めた定期的な教育の場で継続的に実施する。	平成26年8月 【継続実施】	・「教育要領」として「検修社員の教育及び訓練実施マニュアル（通達）」を平成26年11月に発出し、「撲滅故障ZERO」の取り組みにより作成した事例集に基づいた教育を実施している。
	【運輸部】 **○ 重点取り組み** **（運輸部　運用課長）** ・重点取り組みとして、まず、起こりうる事故・事象を「安全」と「安定」に区分し、お客様の生命に結びつく「安全」を優先する（確実にやりきる）ことを、運輸現場長会議、指導構内会議、サービス車掌会議の場で、事例をあげつつ議論する。	平成26年4月 【継続実施】	・平成26年4月から継続実施中。 ・平成26年4月7日、10月3日運輸関係現場長会議実施済み。 ・平成26年4月14日、10月14日運輸関係担当者会議実施済み。 ・平成26年5月10日サービス・車掌会議実施済み。
	○「お客様の生命に関わる重大事故事例」の作成と活用 **（運輸部　運用課長・運行管理センター所長）** ・職種（指令、運転士、車掌）ごとに、「お客様の生命に関わる重大事故事例」を抽出し、職場教育用の教材を作成する。 ・運転士、車掌 重大事故事例の抽出 教材の作成 CAI教材への展開（定例の指導訓練で教育）	平成26年6月 平成26年9月 平成27年3月 【継続実施】	・平成26年6月に事例の抽出実施済み。 ・平成26年10月に本社が重大事象12事例のうち1事例を作成、各所に送付した。今後残り11事例について、各現場が分担して資料の作成を進めていく。 ・*当面の間は重大事故事例の活用を優先し、CAI教材については費用が高額なので開発を見合わせる。* ・*他社が作製したCAI教材の活用を検討する。*
	・指令 重大事故事例を抽出し、毎月の訓練で教育 （平成26年度末に事例集として完成予定）	平成26年4月 【継続実施】	・平成26年4月から本社指令、7月から各支社指令で事例に基づいた教育を行っている。 ・*重大事故事例は10事例を取り上げた。平成27年度は支社指令も含め、訓練の中で活用していく。*

No. 2　命令項目　2. 第一歩の改善　(1)改ざんの根絶　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

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	○ 保安装置(ATS)損壊事象再発防止の取り組み **(運輸部　運用課長)** ・安全の根幹に関わる保安装置(ATS)の損壊事象について、運転士・車掌を対象に指導訓練で定期的に指導(新聞記事を活用)し、再発防止を図るとともに、運転保安要員としての位置付けを教育する。	平成26年9月 【継続実施】	・事象が発生してしてから１年が経過した平成26年9月の指導訓練で教育を行っている。 ・来年度以降も、事象が発生した9月に本事象についての教育を継続して実施していく。
	【電気部】 **○ 安全に関する教育カリキュラムの追加** **(電気部　企画課長)** ・インシデント教育（追分駅錯誤信号事故等に関する対策）として実施していた「電気関係社員安全講習会」（年1回（年度初）の実施）に安全に関するカリキュラムを追加する。 （追加カリキュラム） 検査、修繕の安全確保上の意義について 法令、ルールについて （安全綱領、鉄道に関する技術基準　等）	平成26年4月 【継続実施】 (1回/年)	・平成26年4月実施済み。 ・検査・修繕の安全確保上の意義、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」などの法令、ルールに関する特別講義をカリキュラムに追加し実施した(未受講者を対象に8月追加実施)。
	・重大労災である感電事故の発生を防止するため、上記講習会に感電事故防止に関するカリキュラムを追加する。 （追加カリキュラム） 感電事故防止に関するルールについて 感電事故を防止するために（ＤＶＤ）	平成27年4月 年1回実施 【継続実施】 (1回/年)	・感電事故防止に関するルールについては、平成26年度第7回安全推進委員会での議論を経て、「電力設備系統制マニュアル(平成26年7月改訂)」に定めた。「感電事故を防ぐ(DVD)」*を作成し、平成27年1月23日全現場に配布した。*
	○ 事故事例集を活用した社員教育 **(電気部　企画課長)** ・「工務関係社員における教育及び訓練等実施要領」に基づき、各箇所長が自箇所で実施している教育に、安全に関する知識を向上させるため事故事例集を活用した教育カリキュラムを追加する。	平成27年4月	・平成6年2月22日に発生した西新得・広内間における列車脱線事故の事例(強風時の列車抑止の遅れ、風速計が機能していない状態を放置)*を含め12事例が掲載された事故事例集を作成し、平成27年度より社員教育に活用していく。*
	【駅業務部】 **○ 過去の事故事例集の作成** **(駅業務部　副部長)** ・駅系統で起こりうる自社・他社の過去のトラブル等の事例を抽出し、現場長会議等で議論する仕組みをつくる。	平成26年8月 【継続実施】	・毎月開催している安全推進委員会駅専門部会で、過去の事例について現場長を交えて議論している。 ・8月は厚別駅で発生した事象(指令と打合せをせずに消火活動に従事)、9月は信楽高原鉄道の列車衝突事故、10月は富良野駅構内鉄道人身障害事故、11月は江部乙駅構内鉄道人身障害事故、*12月は雪害のため延期、1月は八雲駅における列車脱線事故、2月は長万部駅～黒松内駅間における保守用車取扱いの事象*を取り上げた。

No. 3　命令項目　2. 第一歩の改善　(1)改ざんの根絶　③記録を重視するルールの策定及びその徹底

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・軌道部門において、ルールに従い正確な検査を行い、その結果を正しく記録に残すこと、このような検査結果の記録に基づき、必要な補修作業を確実に行うこと、及び実施した補修作業の結果を記録することについて、規程等で明確に定め、これを徹底すること。	【工務部】 ○ 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の明確化 (工務部　保線課長)		
	・検査の実施責任者を明確化するとともに、記録項目、記録手段、記録の管理者、保管期間等を明確化する。(線路検査規程等関係)	平成26年4月 【完了】	・平成26年4月1日より適用済み。
	・補修後の仕上がり検測の方法を明確化する。(線路検査規程等関係)	平成26年4月 【完了】	・平成26年4月1日より適用済み。
	・補修後の仕上がり検測結果の記録を明確化する。(線路検査規程等関係)	平成26年4月 【完了】	・平成26年4月1日より適用済み。
	・軌道部材の検査等について検査方法や項目を見直すとともに、補修基準などが曖昧なものを明確化する。(軌道整備規程等関係)	平成26年4月 【完了】	・平成26年4月1日より適用済み。
	・木マクラギの管理方法について統一(一本管理化)するとともに、不良状態の判定基準・交換基準を明確化する。(線路検査マニュアル関係)	平成26年1月 【完了】	・平成26年1月1日より適用済み。
	・分岐器軌道変位検査やその他軌道部材検査等の記録簿(野帳)の様式を統一する。(通達)	平成26年4月 【完了】	・平成26年4月1日より適用済み。 (分岐器軌道変位検査は平成26年1月より)

No. 3　命令項目　2. 第一歩の改善　(1)改ざんの根絶　③記録を重視するルールの策定及びその徹底

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・車両部門をはじめ、軌道部門以外の全ての技術部門においても、同様の視点で検証し、必要な対策を講ずるとともに、記録の重要性について再徹底すること。	【工務部】 ○ 軌道部門以外の記録の重要性についての再徹底に向けた取り組み （工務部　工事課長・設備課長）		
	土木部門・設備部門においては、記録を重視するルールの規程等での明確化について同様の視点で検証した結果、特段、新たなルール化の必要なものは見受けられなかった。	平成26年3月 【完了】	・検証した結果、新たなルール化が必要なものはなかった。
	（土木部門） ・土木施設の検査は、土木施設整備心得（実施基準）及び土木施設管理マニュアルに基づき実施しており、検査結果と土木施設に生じている変状等を検査記録簿に記録する。 また、土木施設で変状の程度が大きく、措置を要するものについては、本社工務部と土木部門の現場がその情報を共有する。	平成14年3月 【継続実施】	・継続実施中
	・本社は、定期的に土木部門の現場に出向き、管理上重要な土木施設の検査記録簿の確認と、検査記録簿の適正な作成についての指導を行っており、今後も継続して行う。	平成27年3月 【継続実施】 （年1回/所以上）	・「予防保全指導」（年1回/所）にあわせて確認する。*12月末までに、保線所等15箇所の予防保全指導を実施済み。（平成26年度計画箇所をすべて実施済み。）*
	・検査記録の重要性について、土木関係助役会議で再徹底を行う。	平成26年2月 【完了】	・平成26年2月3日に実施済み。
	（設備部門） ・設備の検査は、建築物維持管理マニュアル、建築保全示方書及び機械関係検修工事標準示方書に基づきグループ会社が実施しており、検査結果と補修の必要性などの設備の評価は、報告書として設備部門の現場に提出され、社員が内容の確認を行う。本社工務部は、現場で開催される月例の建築保全会議及び機械保全計画会議において、現場から報告を受け、情報共有する。	平成25年11月 【継続実施】	・検査結果報告は、毎月月例の保全会議で確認している。
	・検査記録の重要性について、保全会議で再徹底を行う。	平成26年3月 【完了】	・平成26年3月10日に実施済み。

No. 3　命令項目　2. 第一歩の改善　(1)改ざんの根絶　③記録を重視するルールの策定及びその徹底

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	【車両部】 **○ ルールの確認・策定とその徹底** **（車両部　検修課長）** ・車両部において、検修課の副課長及び担当者による規程の確認を行うとともに部課長による確認を行う。また、検修課長によるルールに沿った検査と記録に関して検証を実施する。	平成25年10月から12月 平成26年2月から3月 【継続実施】	・平成25年10月から規程の確認を実施し、「保安監査の結果による当面の改善指示について(その2)」で改善指示のあった電磁給排弁吐出締切コックの取扱いについて、規程の見直しや指示文書の発出を行った。 ・*その後同コックを誤って扱った事象が発生したため、再度取扱を見直し、平成27年2月6日「回送車両取扱標準」を見直し、対物チェックの実施に加え、無動力回送時に当該コックを「開」のままとするよう改めた。* ・*その他の確認についても継続して実施している。*
	○ 確認・検証結果に伴い、次の取り組みを実施する。 **（車両部　検修課長）** 【請負会社の管理】 ・「車両関係工事等請負資格選定手順書」を制定後、「請負資格確認書」を発行し、請負先から申請のあった「再委託承諾書」を発行する。	平成25年12月 【完了】	・平成25年12月11日から20日に実施済み。
	・「車両関係工事等共通示方書」と「車両関係工事等請負事務取扱手続(規程)」を改定する。	平成26年3月 平成26年4月 【完了】	・平成26年3月20日と4月1日で実施済み。
	【発注側の管理】 ・請負業務においては、工場等の外注担当者、検査員、監督者を招集し、請負会社の検修調書等の記載事項や検査データを確実に確認して、検修調書等の保管場所を決めて管理するよう指導・徹底する。	平成25年12月 【継続実施】	・平成25年12月12日に実施済みではあるが、継続実施中。 4月25日上期請負契約担当者会議 7月17日上期工場系相互診断(釧路) 10月28日下期請負契約担当者会議 11月20日品質管理立入審査会(函館) *12月11,12日品質管理立ち入り審査(苗工・G会社3社)* *平成27年1月14日品質管理立ち入り審査(釧路・G会社2社)* *1月16日品質管理立ち入り審査(協力会社1社)*
	・「車両関係工事等品質管理マニュアル(通達)」と「品質管理立入審査マニュアル(通達)」を制定する。	平成26年3月 【継続実施】	・平成26年3月31日に実施済みであるが、継続して見直しを行っていく。
	・集合研修「外注管理科」を設定したが、今年度以降も「請負契約管理科」として継続的に実施する。	平成26年2月 【継続実施】	・平成25年度は平成26年2月21日に実施済。 ・平成26年度 第１回：平成26年12月19日開催 第２回：平成27年1月26日開催
	・「品質管理立入審査」の際に調書類の確認も追加して実施する。	平成26年7月 【継続実施】	・平成26年7月30日に実施した協力会社（2社）に対する審査から実施している。 ・*審査では受注品の検修調書の記載内容の確認を実施。*

No. 3　命令項目　2. 第一歩の改善　(1)改ざんの根絶　③記録を重視するルールの策定及びその徹底

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	・「車両関係工事等請負事務取扱手続」、共通仕方書の継続した見直しについて、グループ会社と定期的な打合せを実施する。	平成26年7月 【継続実施】	・グループ会社との打ち合わせを平成26年4月8日、6月5日、7月15日、8月29日に実施し ・議論した結果を「車両関係工事等共通示方書」及び「車両関係工事等品質管理マニュアル（通達）」と「品質管理立入審査マニュアル（通達）」の一部改正として、平成26年12月1日に通達した。 ・*平成27年2月1日　保安監査における指摘事項の是正後、「車両関係工事等請負事務取扱手続」「車両関係工事等請負資格選定手続書」を一部改正した。*
	【電気部】 **○ 電気関係設備保全マニュアル(通達)による検査管理業務の具体的規定化** **（電気部　企画課長・情報制御課長・電力技術課長）** 電気設備の検査、その結果に基づく処置（補修）などについては、「電気関係設備保全マニュアル」（通達）に基づき実施し、それらの記録については「電気設備管理システム」を基本として、データを保存（定められた保存期間）、管理しており、新たなルール化の必要性はないが、以下の改善点を実施する。		
	・同マニュアルでは、検査管理業務についての具体的な方法の規定が不足していたことから、今後、適切な設備管理を行うことを継続的に担保するため、業務についての具体的方法についてフロー図等を新たに追加する同マニュアルの改正を行う。	平成25年12月 【完了】	・平成25年12月実施済み。
	・改正の趣旨、内容及び記録の重要性について、現場管理者、担当社員に対して、周知、再徹底を図る。	平成26年2月 **【完了】**	・平成26年2月実施済み。

No. 4　命令項目　2. 第一歩の改善　(1)改ざんの根絶　④改ざんを防止する作業環境の整備

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・軌道部門において、改ざんが行われる余地を極力少なくするとともに、検査データの転記ミス等の発生を防ぐため、機械による検査を行い、その検査データを自動的に管理できるシステムの導入を行うこと。	○ 検査のシステム化による不正なデータ処理の防止 （工務部　保線課長）		
	・マヤ車のシステム改修、新型トラックマスターの導入（データ処理システムの改修）を行い、セキュリティーの向上とデータ処理の自動化を図る。	平成26年3月 【完了】	・平成26年4月の検測から運用開始済み。
	・検査データの信頼性向上や記録の徹底のため、検査器具類（記録装置付き標準ゲージの導入等）の統一を図る。	平成26年3月 （軌道変位関係） 【継続実施】	・*記録装置が装備されたトラックマスター、デジタルゲージなどの導入は完了した。その他クロッシング摩耗測定器等は平成27年4月に導入完了予定。*
	・分岐器軌道変位検査の装置化（糸はりからトラックマスターによる検査へ移行）を図る。	平成26年10月 【完了】	・平成26年4月から試行（札幌、函館、大沼） ・分岐器軌道変位検査において、トラックマスターで検査できるように機能向上し、検査手法の社員教育を9月から10月まで実施した。 ・平成26年9月末までにトラックマスター8台を増備し、翌10月から分岐器軌道検査で使用開始した。
・軌道部門において、検査及び補修作業の結果について、多重のチェックを行う体制を確立すること。また、現場の管理者等が、常に職員の作業状況を確認し、正しい作業を実施するための適切な指導監督を行う体制を確立すること。	○ 脱線に直結する検査データに対する多重チェックの実施 （工務部　保線課長）		
	・軌道変位管理について、検査結果に基づき適切な補修を行う保守管理体制（多重チェック）のルールを明確にする。	平成25年10月 【完了】	・平成26年3月（平成26年4月施行）に関係マニュアルを改正し、軌道変位管理体制の制度化を実施済み。
	・軌道変位のほか、脱線に直結する設備の検証を行いチェック体制を強化する。	平成26年4月 【完了】	・ポイント先端部の摩耗について、多重チェックによる管理体制を平成26年4月から実施済み。

No. 4　命令項目　2. 第一歩の改善　(1)改ざんの根絶　④改ざんを防止する作業環境の整備

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	○ 軌道変位管理体制の制度化 （工務部　保線課長）		
	・ 軌道変位管理の業務分担を管理者が明確に定めるとともに、その業務実施状況を管理室助役と保線所長が管理することを制度化する。	平成26年4月 【完了】	・ 平成26年3月（平成26年4月施行）に関係マニュアルを改正し、軌道変位管理体制の制度化を実施済み。
・ 軌道部門以外の全ての技術部門においても、同様の視点で検証し、必要な対策を講ずること。	【工務部】 ○ 検査品質向上のための取組み （工務部　工事課長・設備課長）		
	・ 土木部門および設備部門においては、検査の対象、項目、方法が多岐にわたり、一律に検査の機械化やデータの自動化を実施できないため、検査の品質を向上させるための取り組みとして、検査を担当する社員への教育、検査記録の定期的な確認を本社が継続して実施する。	平成25年11月 【継続実施】	・ 継続実施中
	・ 土木部門および設備部門においては、マニュアル、示方書に基づいて検査および修繕工事の結果を実施者とは別の者が確認する仕組みとなっており、これらのチェック体制を継続して実施する。	【継続実施】	・ 継続実施中
	・ 土木部門においては、検査効率の向上、記録の管理、本社と現場の情報共有の観点から設備管理システムを導入する。 平成26年度にシステムの基本仕様の検討を進め、平成27年度にシステム設計を実施し、平成29年3月にシステムを導入する。	平成29年3月 【継続実施】	・ *システムの基本仕様の検討を完了した。*

No. 4　命令項目　2. 第一歩の改善　(1)改ざんの根絶　④改ざんを防止する作業環境の整備

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	【車両部】 ○ 請負業務の管理と徹底 （車両部　検修課長） ・工場等において、輪重測定データなど測定機器から出力されるデータについては、そのまま記録として貼付するか保管する管理をしており、転記ミス等の発生はない。		
	・請負業務においては、工場等の外注担当者、検査員、監督者を招集し、請負会社の検修調書等の記載事項や検査データを確実に確認して、検修調書等の保管場所を決めて管理するよう指導・徹底する。	平成25年12月 【継続実施】	・2-(1)－③と同じ。
	・現場の管理者等が自主点検により作業状況を定期的にチェックし、適切な指導管理を実施できる体制を開始する。また、その自主点検結果のフォローのため、本社の課長等がリーダーとなり現場に赴く体制も平成25年12月から実施する。	平成25年10月 【継続実施】	・2-(2)－④と同じ。
	○ ダブルチェック体制の構築 （車両部　検修課長） ・重大事故につながる可能性が高い「落とすな（車両が走行中に部品などを落下しないようにすること：列車脱線事故防止）」「燃やすな（車両のエンジンや配電盤などから発火させないようにすること：列車火災事故防止）」「こぼすな（車両のドア故障によりお客様が落下したり、燃料等をこぼさないようにすること：鉄道人身障害事故・列車火災事故防止）」に関わる装置および蓋等を取り付けることで後検査が出来なくなる装置を主体に「安全」に関わるチェック項目を抽出し、チェック表の作成・改善を行い、以下の内容で新たなダブルチェック体制を構築する。		
	・5月中旬まで現場毎にダブルチェック項目の抽出を行う。	平成26年5月 【完了】	・平成26年5月20日検修科長会議の実施。 ダブルチェック項目の調整・統一
	・会議結果を受け、6月末までに抽出・統一した項目に対してのチェック表を現場で作成し、本社・現場で相互確認後、検修社員の教育を行い、新たなダブルチェック体制を導入す	平成26年8月 【完了】	・平成26年6月30日に「検修作業における多重チェック項目の策定と実施について」を発出し、平成26年7月10日（苗穂工場は8月1日）よりダブルチェック体制を導入した。
	・ダブルチェック体制導入後、トレースを行い、継続的に改善を図る。	平成26年9月 【継続実施】	・平成25年10月30日付通達 「本社との情報交換と実態把握の実施について」により行う年4回の本社フォローにおいてトレースを行う。
	・*平成26年12月に発生した電磁給排弁非常吐出締切コックが「閉」となっていた事象から再発防止の取り組みを実施。*	*平成26年12月末* *【継続実施】*	・*指導文書の発出* *平成26年12月29日（緊急点検・コック及び封印の確認内容の変更）* *平成27年1月13日・20日（再発防止策について）*

No. 4　命令項目　2. 第一歩の改善　(1)改ざんの根絶　④改ざんを防止する作業環境の整備

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	【電気部】 ○ 検査管理業務チェック体制の構築 （電気部　情報制御課長・電力技術課長） ・ 電気設備の検査、その結果に基づく処置（補修）などについては、「電気関係設備保全マニュアル」（通達）に基づき実施し、それらの記録については「電気設備管理システム」を基本として、データを保存（定められた保存期間）、管理しており、引き続き、これらの方法により記録を正しく管理する。	【継続実施】	・ 継続実施中
	・「電気関係設備保全マニュアル（通達）」を改定し、各箇所長が2回／年、自箇所の検査管理業務について*監査*を行い、また本社電気部は年1回各箇所の検査管理業務について*監査*を実施する。	平成26年4月 【継続実施】	・ 平成26年4月実施済み。 平成25年12月に改正したマニュアルに基づき、平成26年3月から4月の間で全職場において箇所長の*監査*と電気部の*監査*を実施。 ・ 平成26年度上期の全職場における現場長による*監査*は10月までに実施済み。 ・ *平成27年3月～4月にかけて、電気部による各現場の監査を実施する予定。*
	○ 検査業務を委託するグループ会社と一体となったチェック体制の構築 （電気部　企画課長） ・「電気関係設備保全マニュアル」（通達）に定めた検査管理業務の点検とは別に、検査を外注している会社も含め検査およびその管理業務（検査・処置・管理）の状況を把握するため電気部、グループ会社本店により、グループ会社ならびにＪＲの現場に対する*監査*を実施する。	平成27年3月 【継続実施】 （１箇所以上/年）	・ グループ会社（ドウデン）と実施方法について検討を行っており、平成26年11月27日～28日に試行を開始した。 ・ *試行結果を踏まえ、次年度以降の監査内容と実施計画を検討している。*

No. 5　命令項目　2. 第一歩の改善　(1)改ざんの根絶　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

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・今回のような改ざんを根絶するため、改ざんを行った者に対しては厳しい処分が行われるよう、厳正な社内規程の整備及びこの確実な適用を行うこと。	○鉄道事業者として、鉄道の安全運行を阻害する行為は、絶対に許される行為ではないことから、JR北海道の就業規則等に以下のことを明記する。 (総務部　副部長)		
	・「鉄道の安全運行に必要な数値又はデータを不正に変更する行為を行った場合」が懲戒の基準になること。	平成26年4月 【完了】	・平成26年4月1日、JR北海道において就業規則、パートナー社員就業規則及び懲戒取扱規程に定める「懲戒の基準」を改正。
	・懲戒の基準に該当するすべての行為のうち、「故意に鉄道の安全運行を阻害する行為を行った場合は、厳しく懲戒する」こと。	平成26年4月 【完了】	・平成26年4月24日、JR北海道グループ総務担当者会議において「懲戒の基準」の改正の検討依頼。 グループ27社の総務担当部長等 ・平成26年4月に上記会議を開催し、グループ会社に対し実績に照らし懲戒基準の見直しが必要か否か検討を依頼した。しかし、各社とも見直しには至らず、5月に北海道軌道施設工業のコンプライアンス違反行為が発生したことから、6月5日に再度下記の会議を開催した。
	○グループ会社の内、鉄道関係業務に従事する会社に対して当社と同様に「懲戒の基準」の改正を指示する。(JR北海道グループ総務担当部長会議) (総務部　副部長)	平成26年6月 【完了】	・平成26年6月5日、JR北海道グループ総務担当部長会議において「懲戒の基準」の改正(再検討を含む)の指示。 グループ27社の総務担当部長等
	○その他の事業会社に対して「懲戒の基準」の改正の再検討を指示する。 (総務部　副部長)	平成26年6月 【完了】	・平成26年7月以降準備でき次第、グループ各社で順次施行。 ・上記について、平成26年10月1日をもって、グループ27社の改正が完了した。
・悪質な改ざんについては、直ちに、行政・司法当局に通報・告発する等、厳格な対応も行うこと。	・個別に事象を見極めた上で、悪質な改ざんについて、直ちに、行政・司法当局に通報・告発を行う。	平成26年3月 【完了】	・平成26年3月25日の経営会議に付議。

No. 6　命令項目　2. 第一歩の改善　(2)安全管理体制の再構築　①安全統括管理者の業務体制の刷新

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・ 輸送の安全を確保するため、現場の状況を掌握し、必要な指示を的確に行うこと、必要により社長等に対して意見を述べること等の安全統括管理者に求められる機能の実効性を担保し、各技術部門を確実に統括管理する体制を確立すること。	○ 日々発生した事象への対応 （安全推進部　課長（企画）、企画室　課長） ・ 毎朝、安全統括管理者が5時に始発前の安全確認を指令からの状況報告に基づき実施。その後、8時に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を極力具体例を示して現場長へ社内イントラネットにより周知する。	平成25年10月 【継続実施】	・ 平成25年10月3日より継続実施中。
	・ 各現場長は周知された事項に基づき、点呼や会議で社員への注意喚起等を行う。	平成25年12月 【継続実施】	・ 平成25年12月9日より継続実施中。
	○ 日々行われている業務における課題への対応 （企画室 課長） ・ 各部門の課長クラスが職場を巡回し、現場長による自主点検の状況や職場が抱える課題を把握する。	平成25年12月 【継続実施】	・ 各主管部にて継続実施中
	・ 主管部で把握した課題、課題解決に向けた取り組みの進捗状況等について、毎週開催の鉄道事業本部内部長会議の場において安全統括管理者に報告を行うとともに、他部門の部長へも情報の共有化を図る。	平成26年4月 【継続実施】	・ 平成26年4月14日より継続実施中。
	・ 各部長は、月に1回、自分の部の安全に関わる課題の全てについて、進捗状況を安全統括管理者へ報告する。安全統括管理者は必要な指示を行う。	平成26年4月 【継続実施】	・ 平成26年4月14日より鉄道事業本部内部長会議において、実施している。
	○ 安全統括管理者による現場巡回 （安全統括管理者） ・ 安全統括管理者は、現場を巡回し、現場社員、現場管理者と意見交換を行い、会社施策の浸透状況、施策実施後にも残っている課題を確認する。	平成26年4月 【継続実施】	・ *平成27年2月28日までに36箇所*で意見交換を実施。

No. 6　命令項目　2. 第一歩の改善　(2)安全管理体制の再構築　①安全統括管理者の業務体制の刷新

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	○ 安全統括管理者から社長への意見具申 （安全統括管理者） ・ 日々発生した事象への対応、日々行われている業務における課題への対応、現場巡回等で把握した問題点、課題等に対して、安全推進委員会、経営会議等の場で安全統括管理者は社長へ意見を述べる。	平成26年4月 【継続実施】	・ 安全統括管理者から社長への意見の例 安全推進委員会において、事故報告制度の見直し、安全推進委員会運営の見直し等について意見を述べた。 経営会議において車両の設備投資について意見を述べた。 安全を最優先に取り組むために、優先順位の低い業務の見直しについて意見を述べた。 事務系総合職社員を技術系職場の管理者として配置すること、平成28年春ダイヤ改正に向けたダイヤのスリム化の検討について意見を述べた。
・ 安全統括管理者が、安全対策の着実な推進及びその実施状況の確認を行う体制を確立すること。	○ 安全統括管理者安全ミーティングの開催 （安全推進部　課長（安全）） ・ 発生した事故等に対する対策、安全に関する取り組み等を鉄道事業本部内での検討する場として、「安全統括管理者安全ミーティング」を毎週開催する。	平成25年11月 【継続実施】	・ 安全について、安全統括管理者と各部長が議論して方針を決めるほか、緊急に対応が必要となる事象についても議論を行っている。 ・ 平成25年11月6日より、平成25年度20回実施。 ・ 平成26年度は*2月末時点で39回開催した。*

No. 7　命令項目　2. 第一歩の改善　(2)安全管理体制の再構築　②安全推進委員会の運用の見直し

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・輸送の安全確保上重要と考えられる事故等及びヒヤリ・ハット事象の状況について、その原因究明及び必要と考えられる対策を調査審議すること。	○ 安全推進委員会において調査・審議すべき事項の整理 （安全推進部　課長（安全）） ・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、「安全」と「安定輸送」を分類できるよう社内における事故・事象の報告ルールを見直す。	平成26年8月 【完了】	・新たな規程「事故と事象の報告及び分類規程」の案について、平成26年5月14日より現場長・現場管理者への説明会を実施した。
	・安全推進委員会においては調査・審議する事故、事象を、鉄道運転事故、インシデント、列車に遅延を生じていなくても重大な事故に至る可能性がある事象及び他社で発生した重大事故・インシデントに絞り込み、重点的に原因・対策を徹底的に議論する。	平成26年8月 【完了】	・「事故と事象の報告及び分類規程」を平成26年8月1日より施行し、この規程に基づいて事故に至らなかった事象についても安全推進委員会の議題としている。
	○「最悪」の場合を念頭においた調査・審議の実施 （安全推進部　課長（安全）） ・「最悪」の場合、どのようになるかということを検討資料に記述し、原因の究明を徹底し、再発防止の対策を考える。また、「最悪」の事態をイメージすることで、安全の意識を高める。	平成26年5月 【完了】	・平成26年5月23日　第4回安全推進委員会より資料に記載している。
・本「JR北海道が講ずべき措置」の実施等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すること。	○ 安全に関する施策、再発防止の取り組みのトレースの実施 （安全推進部　課長（安全）） ・年度計画である「安全推進計画」などのほか、「事業改善命令・監督命令による措置」等への取り組み及びその進捗状況について、定例的に調査・審議する。	平成25年10月 【継続実施】	・平成25年10月より実施中。 ・「事業改善命令・監督命令による措置」中の「JR北海道が講ずべき措置」の「3. 更なる安全確保へ」の具体的取り組みと進捗状況について、平成26年12月12日と平成27年3月13日の安全推進委員会に報告した。
	・津波対策・竜巻対策・踏切事故対策等体系的に取り組むべき課題について審議・検討を行う。	平成26年8月 【継続実施】	・*津波マニュアルに自治体作成の津波ハザードマップを追記した。また津波発生時に取るべき具体的行動を改定した。* ・*竜巻の発生が予想される場合の運転規制方法を策定するため、平成26年11月1日からデータ収集を開始した。*
	・対策の取り組み状況のトレースを「半年後」「2年後」に行うことにより鉄道運転事故の再発防止を図る。	平成26年8月 【継続実施】	・平成26年8月から新報告手続に基づく取り組みを実施しており、平成26年5月の安全推進委員会で議論した事象の対策について、*平成26年11月28日の安全推進委員会からトレースを開始した。*
	・トレースの結果できていなかった事項については、「なぜできていなかったのか」を究明し、改善もしくは指導を強化することにより、PDCAサイクルを回し安全の向上を図る。	平成26年8月 【継続実施】	・平成26年度より安全推進委員会を月2回開催とし、そのうちの1回は対策のトレースを行う会議とすることで、PDCAサイクルを回していく体制とした。

No. 7　命令項目　2. 第一歩の改善　(2)安全管理体制の再構築　②安全推進委員会の運用の見直し

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・以上のほか、鉄道の事故防止に関する事項を総合的に検討すべき安全推進委員会が本来の機能を発揮し、輸送の安全確保上有効かつ適切な対策を講ずるため、同委員会の適切な運用を図ること。	○ 安全推進委員会開催頻度の見直し （安全推進部　課長（安全）） ・これまで月1回であった開催を見直し、月2回の開催を定例とする。	平成26年4月 【完了】	・平成26年4月より月2回を定例とした。
	・必要により定例開催のほかにも臨時に安全推進委員会を開催する。	平成25年10月 【完了】	・平成25年10月より必要により臨時開催を行うこととし、*平成26年1月1日に委員会規程を改定しその旨を明記した*。（平成25年度の臨時開催は8回）
	○ 出席者の見直し （安全推進部　課長（安全）） ・安全推進委員会出席者の見直しを行うとともに、社内規程により定められた構成員以外の出席を取りやめる。	平成26年1月 【完了】	・委員会等規程を見直し、平成26年1月より実施済み。
	○ 安全推進委員会　専門部会の設置 （安全推進部　課長（安全）） ・安全推進委員会で調査・審議した結果、駅業務部・運輸部・工務部等各主管部にて原因究明、対策を検討した事象について、関係する現場長と議論する場として、系統毎の専門性を活かし安全推進委員会専門部会を設置する。	平成26年8月 【完了】	・平成26年8月*に委員会等規程を改定し*、各主管部長を部会長とする「駅専門部会」「運輸・車両専門部会」「工務専門部会」「電気専門部会」を設置し、毎月開催している。
	・専門部会には、関係するグループ会社も出席する。	平成26年8月 【完了】	・専門部会毎に関係するグループ会社も出席している。
	○ 各部における安全推進会議の設置 （工務部　管理課長・保線課長・工事課長・設備課長、車両部　検修課長、運輸部　管理課長・運用課長・運行管理センター所長、電気部　企画課長・電力技術課長・情報制御課長、駅業務部　副部長）		
	・駅業務部・運輸部・工務部等、主管部毎に安全推進会議を設置する。	平成26年5月 【完了】	・平成26年5月より実施済み。
	・安全推進委員会で議論すべき内容の徹底した検討を行う。	平成26年8月 【継続実施】	・各部の安全推進会議で検討を行っている。
	・監督官庁へ報告する事故及び事象並びに安全推進委員会の調査・審議に至らない事象についての原因究明、対策の検討、並びに他社で発生した重大事故・インシデントについての討議を行う。	平成26年8月 【継続実施】	・各部の安全推進会議で討議を行っている。

No. 7　命令項目　2. 第一歩の改善　(2)安全管理体制の再構築　②安全推進委員会の運用の見直し

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・社長をはじめとする経営陣は、会社経営に当たり、安全推進委員会での審議結果を最大限尊重し、その確実な実施を図ること。	○安全推進委員会への社長の出席等 (安全推進部　課長(安全)) ・これまでと同様に社長は安全推進委員会へ出席し、調査・審議に加わる。 ・安全の取り組みについては、経営会議、取締役会へ定例的に報告し、鉄道事業以外の経営陣にも認識の共有を図る。	平成19年7月 【継続実施】 平成26年5月 【継続実施】	・継続実施中。 ・これまでの運転事故・労働災害発生状況に加え、安全の取り組みについての報告を平成26年5月より継続実施中。

No. 8　命令項目　2. 第一歩の改善　(2)安全管理体制の再構築　③事故等の原因究明・再発防止対策の検討体制の確立

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・安全推進部において、会社全体として執着心を持って原因究明を行い、その結果を再発防止対策の検討に反映するよう、主導的な役割を果たすことができる体制を確立すること。	○安全推進部における原因究明等の見直し (安全推進部　課長(安全))		
	・事故報告に関する社内規程を見直し、鉄道運転事故、鉄道運転事故に至る恐れがあった事象等安全に関するリスクが高い事象について徹底して原因究明を行う。	平成26年8月 【完了】	・「事故と事象の報告及び分類規程」を平成26年8月1日より施行し、この規程に基づいて事故に至らなかった事象についても安全推進委員会の議題としている。
	・安全推進部は、独自に調査を行い、主管部が究明した原因、検討した対策について、安全推進部の視点から確認し、必要な事項については安全推進委員会の場で議論を行う。	平成26年8月 【継続実施】	・三現主義に基づき、安全推進部も現地に出向き、独自に調査を行っている。
	・調査スキルを高めるため、4M4E分析手法を導入する。	平成26年3月 【継続実施】	・平成26年3月よりJR東日本からの指導を受け事故調査担当者への研修を開始。 ・平成26年6月の安全推進委員会より4M4Eの分析手法による事故・事象の分析結果を報告。 ・平成26年7月からは、対象を支社の担当者にまで広げ、ＪＲ東日本による研修を開始した。 ・*導入研修、フォロー研修を各3回実施した。*
	・リスクアセスメントの考え方に基づき、重大な事故に繋がる事柄を最重点で取り組むしくみとするべく、事故報告の基準・制度を見直し、安全推進委員会で議論するテーマのあり方を構築する。	平成26年8月 【完了】	・「事故と事象の報告及び分類規程」を平成26年8月1日より施行し、この規程に基づいて事故に至らなかった事象についても安全推進委員会の議題としている。

No. 8　命令項目　2. 第一歩の改善　(2)安全管理体制の再構築　③事故等の原因究明・再発防止対策の検討体制の確立

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・車両部門において、安全推進部の主導の下、正確な事実関係の把握、車両部門の特性に応じた技術的な調査等を的確に行う体制を確立すること。	○ 車両部における原因究明等の見直し （車両部　検修課長）		
	・車両部車両検修グループに調査分析担当として2名増員し、原因究明できる体制とする。また、車種別の担当者を本・支社別の担当者として、各現場とのつながりを重視した体制とする。	平成26年3月 【完了】	・平成26年3月24日実施済み。
	・「車両部安全推進会議」を設立し、安全に関わる事項について、部長、課長、GL等により、毎月、徹底的に原因の究明、対策の策定、トレースを行う体制とし、「安全推進委員会」や「車両故障防止検討会」への車両部としての方向性を示す。	平成26年4月 【完了】	・平成26年4月から毎月1回開催している。*平成27年2月末までに計11回開催した。*
	・「車両部安全推進会議」と「車両故障防止検討会」での検討内容と方針決定内容を的確に行うことを目的に、現場の故障調査報告書に基づく実態把握とトレースする体制として、「車両故障防止検討分科会」を本・支社毎に設立する。	平成26年4月 【完了】	・平成26年4月から本・支社毎に毎月1回開催している。*平成27年2月末までに本・支社それぞれ計11回開催した。*
	○ 車両部における実態把握の取組み （車両部　計画課長）		
	・車両の品質管理の一環として、現場における構造変更内容などを本社で確実に把握し必要な確認と指導を行うため、また、原因究明や再発防止対策に向けて新たな「事前照会制度」を実施する。	平成26年4月 【完了】	・平成26年4月1日から継続実施中。 *平成27年2月末時点で81現場から事前照会があり、78件に回答している。*

No. 8　命令項目　2. 第一歩の改善　(2)安全管理体制の再構築　③事故等の原因究明・再発防止対策の検討体制の確立

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・車両部門以外の全ての技術部門においても、同様の視点で検証し、必要な対策を講ずること。	【工務部】 ○ 工務部における原因究明等の取組み （工務部　管理課長・保線課長・工事課長・設備課長） ・事故の原因究明にあたり、自然災害や軌道と車両の接触領域に関わる事象など、技術的な観点からの高度な分析が必要な場合には、鉄道総合技術研究所等の社外知見を活用しており、今後とも継続する。	【継続実施】	・事故、災害発生に伴う事象に対する技術指導等として、平成26年度は鉄道総合技術研究所へ*21件*のコンサルティング依頼を実施した。
	○ 4M4E分析手法の導入 （工務部　管理課長・保線課長・工事課長・設備課長） ・事故等の原因究明・再発防止対策については、新たに導入する4M4E分析手法により掘り下げて実施する。	平成26年7月 【継続実施】	・平成26年6月に発生した、「石北線　西女満別～女満別間における待避誤り」の事象に適用し実施した。
	○ 工務部における再発防止に向けた取り組み （工務部　管理課長・保線課長・工事課長・設備課長） ・原因究明・再発防止対策に当たっては、「工務部安全推進会議」において徹底して議論するとともに、「安全推進委員会工務専門部会」において現場長と議論、共有化を図る。これらの取り組みを通して得られた情報は水平展開を行い、以下の会議等の場において、同種事故の再発防止に向けた議論に活用する。 ・各所の事故防止会議：(1回/月) ・工事安全検討会(各所)：(工事発注の都度) ・請負事故防止会議(本社)：(2回/年)	平成26年5月 【継続実施】	・平成26年5月から毎月1回を基本に「工務部安全推進会議」を開催している。*平成27年2月末までに計11回開催した。* ・平成26年8月から毎月1回「安全推進委員会工務専門部会」を開催している。*平成27年2月末までに計7回開催した。* ・継続実施中。
	【運輸部】 ○「正しい報告」の社員への浸透 （運輸部　運用課長） ・事故報告制度の改正(懲戒制度の見直し含む)に基づき、「ありのまま、速やかに、報告する」ことの重要性を毎月1回の定例訓練等の場で社員に浸透させる。	平成26年8月 【継続実施】 (1回/月)	・平成26年7月の定例訓練で改正した趣旨と内容について、職場周知を実施した。 ・平成26年8月以降は、「ありのまま、速やかに」報告できた事象とできなかった事象について、本社から各現場に情報提供し、定例訓練で周知している。 ・*平成27年2～3月に本社が各箇所を訪問し、規程改正後の現場の実態把握を行った。*
	○ 4M4E分析手法の導入 （運輸部　運用課長・運行管理センター所長） ・事故等の原因究明・再発防止対策については、新たに導入する4M4E分析手法により掘り下げて実施する。	平成26年7月 【継続実施】	・平成26年7月より本社事故防止担当者への教育を開始した。 ・7月に発生した事象以降、危険事象の他、危険事象には至らないが速度やATSに関する事象について4M4E分析を行っている。

No. 8　命令項目　2. 第一歩の改善　(2)安全管理体制の再構築　③事故等の原因究明・再発防止対策の検討体制の確立

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	○ 原因究明・再発防止対策の策定 **（運輸部　管理課長・運用課長・運行管理センター所長）** ・原因究明・再発防止対策に当たっては、「運輸部安全推進会議」において徹底して議論するとともに、「安全推進委員会運輸・車両専門部会」において現場長と議論し、現場の実態に合うよう策定する。	平成26年5月・8月 【継続実施】 （1回/月）	・平成26年5月より「運輸部安全推進会議」継続実施中。
	【電気部】 **○ 電気部安全推進会議の設置** **（電気部　情報制御課長・電力技術課長）** ・原因究明・再発防止対策に当たっては、「電気部安全推進会議」において徹底して議論するとともに、「安全推進委員会電気専門部会」において現場長と議論、共有化を図る。	平成26年5月 【継続実施】 （1回/月）	・平成26年5月15日*以降毎月開催すると共に、必要に応じ臨時安全推進会議を開催している。*
	○ 4M4E分析手法の導入 **（電気部　情報制御課長・電力技術課長）** ・事故等の原因究明・再発防止対策については、新たに導入する4M4E分析手法により掘り下げて実施する。	平成26年6月 【継続実施】	・平成26年6月、感電事故防止対策から4M4E手法を用いた分析を実施し、その後踏切配線事故防止対策の策定も同手法を用いて実施した。 ・平成26年6月以降「危険事象」となり得る事象と重大労災を対象に、4M4E手法を用いて分析している。
	【駅業務部】 **○ 駅業務部安全推進会議の設置** **（駅業務部　副部長）** ・駅業務部に駅業務部安全推進会議を設置する。	平成26年5月 【完了】	・平成26年5月に駅業務部安全推進会議を設置した。
	・駅業務部安全推進会議は月1回開催する。会議では安全推進委員会の内容に関すること・駅に関わる安全施策に関すること・駅係員により発生した運転事故／労働災害の再発防止に関すること・その他、安全確保、駅の運転取扱において必要と認められる事項について討議するとともに、「安全推進委員会駅専門部会」において、現場長と議論、共有化を図る。	平成26年5月 【継続実施】 （1回/月）	・駅業務部安全推進会議（毎月第1金曜日開催） 平成26年5月から*平成27年2月末まで計10回*開催した。 ・安全推進委員会駅専門部会（毎月第3金曜日開催） 平成26年8月から*平成27年2月*まで*計6回*開催した。*（12月は輸送障害のため中止）*

No. 9　命令項目　2. 第一歩の改善　(2)安全管理体制の再構築　④内部監査等の体制の充実

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・内部監査について、監査をする者の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すること。	○ 自主監査体制の整備 **(工務部　管理課長・保線課長・工事課長・設備課長、車両部　検修課長、運輸部　管理課長・運用課長・運行管理センター所長、電気部　企画課長・電力技術課長・情報制御課長、駅業務部　副部長)**		・各部でチェックシートの作成を行い、10月から試行する。 **【工務部】** ・平成25年11月18日に本社工務部内に業務支援室を設置し、軌道部門の全現場を対象に、業務実施状況の監査とフォローアップを実施。
	・各主管部で現場長が行う自主監査に使用するチェックシートへの掲載項目、チェックの頻度の整理を行う。	平成26年8月 【完了】	・平成26年4月14日付通達 「保線業務プロセス管理の体系化について」により、各現業機関ごとに、それぞれの立場で業務実施状況等を定期的に把握、分析する流れを体系化した。
	・各主管部でチェックシートの作成を行う。	平成26年9月 【完了】	
	・各主管部が作成したチェックシートによる現場長による自主監査を試行する。	平成26年10月 【完了】	・平成26年9月16日事務連絡 「チェックシートによる現場長が行う自主監査の試行について」により、現場における自主監査の試行を実施。
	・各主管部は自主監査の試行に対してフォローアップを行う。	平成26年10月 【完了】	・自主監査の試行に対するフォローアップを実施している。
	・自主監査の試行状況について安全推進委員会へ報告する。	中間：平成26年10月 結果：平成27年2月 【完了】	・*平成27年5月の施行に向け、チェックシートの見直し作業を行っている。*
	・試行結果を基に各主管部でチェックシートの修正を行う。	平成27年4月	
	・現場長による自主監査を開始する。	平成27年5月	
			【車両部】【運輸部】 ・平成25年10月30日付通達 「各箇所における自主点検の実施について」「本社との情報交換と実態把握の実施について」により、現場における自主点検と年4回の本社フォローの実施について指示。 ・平成25年12月　第1回　情報交換と実態把握 通達による基本的項目の自主点検結果についてフォロー実施。チェック項目の充実について指示。 ・平成26年3月　第2回　情報交換と実態把握 自主点検結果フォロー及び各箇所のチェック項目についてアドバイスする。 ・現場に対して、各現場に合った自主点検項目を抽出するために参考となる自主点検実施項目と点検手法の案を提示した。 ・平成26年7月～8月　第3回フォローで自主点検の実施状況をトレースし、10月からの試行に向けた意見交換を実施した。

No. 9　命令項目　2. 第一歩の改善　(2)安全管理体制の再構築　④内部監査等の体制の充実

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
			・平成26年10月3日の現場長会議において、試行用のチェックシートを配布した。 ・平成26年11月*第4回フォロー*で*試行*状況について意見交換を行った。 ・*平成26年12月～平成27年2月第5回フォローで、自主点検の試行状況について意見交換を行った。* ・*平成27年5月の施行に向け、チェックシートの見直し作業を行っている。* **【電気部】** ・平成25年度分現場長の点検、ならびに本社による点検は平成26年3月から4月に実施した。また、平成26年度分の1回目の現場長による点検を9月末までを実施した。本社による点検は平成27年*3月から*4月に実施する。 ・上記とは別に「自主点検チェックシート」を作成し、平成26年9月に現業機関に配布した。*平成27年3月までに全ての現業機関の意見を集約する。* **【駅業務部】** ・平成26年5月、駅における運転取扱のマネジメント全般(教育及び訓練等の実施状況、労災防止の取り組み)および運転取扱オペレーション(線路閉鎖等の取扱い)の第1四半期用の自主点検表を作成した。 ・平成26年5月に作成した自主点検表に基づき、運転取扱駅及び運行管理駅で点検を実施している。四半期毎の巡回時(6月)に、第1四半期の自主点検状況の確認を実施した。 ・平成26年8月、駅における運転取扱のマネジメント全般(内規等の整備、注意事項喚起等の伝達状況)の第2四半期用の自主点検表を作成した。 ・平成26年8月に作成した自主点検表に基づき、運転取扱駅及び運行管理駅で点検を実施している。四半期毎の巡回時(9月)に、第2四半期の自主点検状況の確認を実施した。 ・平成26年11月現在、駅における運転取扱のマネジメント全般(冬期に向けの準備状況、機器類の取扱い)の第3四半期用の自主点検表を作成した。

No. 9　命令項目　2. 第一歩の改善　(2)安全管理体制の再構築　④内部監査等の体制の充実

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
			・ 平成26年11月に作成した自主点検表に基づき、運転取扱駅及び運行管理駅で点検を実施予定。四半期毎の巡回時(12月)に、第3四半期の自主点検状況の確認を*実施した。* ・ *平成27年2月現在、駅における運転取扱のマネジメント全般(排雪モータカー、触車事故防止及び予防除雪の取組み)の第4四半期用の自主点検表を作成した。* ・ *平成27年2月に作成した自主点検表に基づき、運転取扱駅及び運行管理駅で点検を実施予定。四半期毎の巡回時(3月)に、第4四半期の自主点検状況の確認を実施する計画。*
	○ 主管部による現場長自主監査の状況の確認等 **(工務部　管理課長・保線課長・工事課長・設備課長、車両部　検修課長、運輸部　管理課長・運用課長・運行管理センター所長、電気部　企画課長・電力技術課長・情報制御課長、駅業務部　副部長)**		
	・ 主管部は課長等の職場巡回により、年1回以上、各現場における現場長自主監査の実施状況を確認する。	平成26年11月 【継続実施】	・ 主管部は各現場に赴き、自主監査の実施状況を確認している。
	・ 現場長自主監査で把握した問題点については、各部の安全推進会議へ報告し、主管部長は自系統内の他職場で類似の問題を生じていないか確認し、必要な対策を講ずる。	平成26年12月 【継続実施】	*【運輸部・車両部】* ・ *試行を通して現場で講じた対策は、平成27年3月13日の運輸部安全推進会議で報告した。*
	・ 各主管部は把握した問題点、是正の状況等を安全推進委員会専門部会において、各現場長、グループ会社へ水平展開を図る。	平成27年2月 【継続実施】	*【運輸部・車両部】* ・ *試行により本社が把握した状況を平成27年3月19日安全推進委員会運輸・車両専門部会で展開した。*
	・ 各主管部で把握した内容を安全推進部へ報告する。	平成26年11月以降 【継続実施】	
	○ 安全推進部による現場長自主監査の状況の確認等 **(安全推進部　課長(安全))**		
	・ 安全推進部は、年間16箇所の現場(本社直轄・釧路・旭川・函館の4地区において駅・運輸・工務・電気の4系統から各1箇所の合計16箇所)を抽出し、現場長自主監査の実施状況を現場へ赴いて確認する。	平成26年11月 【継続実施】	・ *当初計画通り、平成26年度中に16箇所を確認した。*
	・ 安全推進部は、主管部からの報告、安全推進部による確認等現場長自主監査の実施状況、現場長・主管部による是正の状況等を年2回安全推進委員会へ報告する。	平成27年2月 【継続実施】	・ *平成27年2月13日安全推進委員会で16箇所の確認結果を報告した。*

No. 9　命令項目　2. 第一歩の改善　(2)安全管理体制の再構築　④内部監査等の体制の充実

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	○ 監査部による自主監査の状況の確認等 **（監査部　課長）** ・監査部は安全推進部、各主管部の取り組み状況を確認する。	平成26年11月 【継続実施】	・平成26年6月　電気部から、現業機関における検査管理業務の点検結果等の提出を受けた。運輸部・車両部から、現業機関における自主点検の確認結果等の提出を受けた。 同年7月　駅業務部から現場の実作業等の実態確認・意見交換結果の提出を受けた。 ・平成26年8月　安全推進委員会専門部会の傍聴を行い、各主管部の取組状況を確認。 (8/18工務部・電気部　8/21①運輸部・車両部②駅業務部) ・各主管部のチェックシート作成プロセスを確認していく。 ・平成26年10月、各部から自主監査チェックシートの提出を受けた。 ・平成26年11月、各主管部・安全推進部の自主監査実施状況確認のスケジュールを確認し、同行の手配。 ・*平成26年12月～27年１月　各部の自主監査実施状況確認に５箇所同行し、各部の取り組み状況を確認。* ・*平成27年１月～２月　各主管部・安全推進部へのヒアリングにより、現場長自主監査及び各部の取り組み状況を確認。*
	・監査部は、確認した結果等について社長へ報告する。	平成27年2月 【継続実施】	・*平成27年2月　確認した結果を社長に報告。*
	○ 保線に関する業務実施状況の監査及びフォローの実施 **（工務部　業務支援室長）** ・軌道変位管理の業務実施状況（検査記録等及び現地）の重点的な監査を実施する。	平成26年4月 【継続実施】	・平成25年度は8職場の監査を実施、平成26年度は10月末までに重点実施箇所（15職場）のほか、40職場で監査を実施。（平成26年度計画箇所をすべて実施済み。） ・*上記の取り組み内容に基づき、保線課では、12～2月に保線管理室全箇所を対象に軌道変位検査総点検を実施し、各種取り組みの定着化および強化を図った。*
	・大沼駅構内での貨物列車脱線事故以降の通達、指導事項（マクラギ管理等）に対する実施状況のフォローを行う。	平成26年4月 【継続実施】	・通達、指導事項に対する実施状況のフォローを実施中。 ・平成26年5月26日付事務連絡 現場に対し、保線業務におけるセルフチェックポイントを作成し配布した。 ・平成26年10月2日付事務連絡 現場に対し、保線業務におけるセルフチェックポイント及び他所での取り組みを作成し配布した。

No. 9　命令項目　2. 第一歩の改善　(2)安全管理体制の再構築　④内部監査等の体制の充実

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・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を強化すること。	○ 監査役の職務を補助する体制の強化 （監査役室長） ・これまで兼務であった監査役室長を専任にするとともに、内部監査業務から独立させ、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を強化する。	平成26年3月 【完了】	・平成26年3月以降継続実施中。
	○ 経営トップの安全に関する関与の監査 （監査役室長） ・経営トップにインタビュー等を実施し、安全に向けた主体的な関与状況について確認する。	平成27年3月 【継続実施】	・平成26年12月、*平成27年1月*に監査役による安全に関する社長へのインタビューを実施した。
	○ 専門的な監査役の選任 ・技術に精通した者を監査役に選任し、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を強化する。	平成26年6月 【完了】	・平成26年6月の株主総会において選任済み。

No. 10　命令項目　2. 第一歩の改善　(2)安全管理体制の再構築　⑤安全推進部の強化

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・①から③までの事項を着実に実施するため、安全推進部が、安全統括管理者の統括管理業務の補佐、安全推進委員会の事務局としての業務、各技術部門の安全確保に関する取組みの総合調整等の会社全体の安全対策の管理業務を優先的、かつ、円滑に行えるよう同部の体制を見直し、強化すること。	**○ 安全に関する部門の人事・育成ルートの構築** **(安全推進部　課長(企画))**		
	・安全推進部における職務分析表を作成し、職務に必要となる職歴、スキル等を明確にする。	平成26年10月 【完了】	・*平成27年2月に作業を完了した。*
	・職務分析表を基に人事・育成ルートを策定する。	平成26年12月 【完了】	・*安全推進部として必要と考える人事・育成ルートを策定した。*
	・現状の要員状況に対し策定した人事・育成ルートに基づき、異動・教育等を実施する。	平成27年4月 【継続実施】	・*平成27年3月に人事・育成ルートに基づく異動を行った。*
	○ 社員教育について、JR他社への出向、公的機関との人事交流も含めた検討 **(安全推進部　課長(企画))**		
	・現在実施中の公的機関との人事交流は継続する。	平成25年4月 【継続実施】	・人事交流は継続して実施している。
	・人事・育成ルートの策定、実施に合わせて、JR他社への出向、JR他社研修の受講等を実施する。	平成27年3月 【継続実施】	・*平成27年度の実施に向け、JR他社と調整中。*
	○ 安全推進部の体制強化 **(安全推進部　課長(企画))**		
	・重大事故に対する原因究明・対策策定を行う「安全調査グループ」を設置する。	平成26年4月 【完了】	・平成26年4月より実施済み。
	・安全推進部が安全統括管理者の統括管理業務の補佐、各技術部門の安全確保に関する取組みの総合調整等の役割を担うことを明確に意識できるよう、安全推進部を上位にするよう組織体系の見直しを行う。	平成26年6月 【完了】	・平成26年6月19日より実施済み。
	・安全推進委員会で調査・審議する列車に遅延を生じていなくても重大な事故に至る可能性がある事象の選択は、全社から報告された全ての事象の中から安全推進部長が指定することを新たな規程「事故と事象の報告及び分類規程」に規定する。	平成26年8月 【完了】	・平成26年8月1日改正済み。
	・各種の業務増加にあわせ、安全推進部の人員増強を行う。 (参考)平成23年15名、平成24年22名、平成25年23名	平成26年6月 【完了】	・平成26年6月に増員を行い25名体制。

No. 11　命令項目　2. 第一歩の改善　(2)安全管理体制の再構築　⑥安全管理規程等の見直し

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・このため、①から⑤までの事項を確実に実施し、組織体制上明確にするため、安全管理規程をはじめ社内の関係規程等を見直すこと。	○ ②安全推進委員会の運用の見直し関連 （安全推進部　課長(企画)）		
	・「事故と事象の報告及び分類規程」の通達に伴う、関連規程の改定を行う。	平成26年8月 【完了】	・新たな規程制定に伴う関係規程の改定を行った。
	・安全推進委員会において調査・審議する事故、事象に絞り込んで原因・対策を徹底的に議論することに関し網羅するよう見直しを行う。	平成26年8月 【完了】	・6月以降に発生した事象については、新たな「事故と事象の報告及び分類規程」に基づいた調査と審議を行っている。
	・安全推進委員会出席者および開催頻度見直しに伴う「委員会等規程」の改定を行う。	平成26年1月 【完了】	・平成26年1月に実施済み。
	・各専門部会設置に伴う「委員会等規程」の改定を行う。	平成26年8月 【完了】	・平成26年8月1日に改定実施済み。
	・安全推進部が安全統括管理者の統括管理業務の補佐、各技術部門の安全確保に関する取組みの総合調整等の役割を担うことを明確に意識できるように「組織規程」「業務管理規程」の改定を行う。	平成26年6月 【完了】	・平成26年6月19日実施済み。

No. 12　命令項目　2. 第一歩の改善　(3)安全確保を最優先とする事業運営の実現　①現場の業務実施体制の確立

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・軌道部門における安全投資と修繕に関する計画を着実に実行するため、各現場の業務実施体制について検証を行い、必要な対策を講ずることにより、効率的な業務実施体制の確立を図ること。	○グループ会社と一体となった適正な業務運営体制の構築 (工務部　保線課長) ・業務実施体制における現状と課題を整理し、計画的な補修作業等は外注(グループ会社)を基本とする保守体制の確立、保守作業の環境改善を推進する。技術管理と施工管理の専門特化による効率的で品質の高い保守体系を構築する。	平成29年4月 【継続実施】	・軌道工の養成は平成26年11月末までに18名実施済み。(※新幹線工事関係者を除く) なお平成27年度以降も計画的に養成する。
・業務の外注に係るメリットとデメリットを整理した上で、外注の活用について検討すること。なお、外注の活用に当たっては、適正な発注手続を確保するとともに、外注先におけるコンプライアンスが徹底されるよう監督すること。	○グループ会社と一体となった適正な業務運営体制の構築 (工務部　保線課長) ・検査業務も含めた保線業務の外注化のメリットとデメリットを整理し、デメリットに対する取り組みを行い、グループ会社と一体となった適正な業務運営体制を構築する。	平成29年4月 【継続実施】	・「保線業務改善検討委員会」での議論と提言をもとに、外注に係るメリット、デメリットを整理済み。 ・*直轄、外注の業務区分の明確化については、社内整理に向けて検討中である。*
	・契約方式の変更(単価契約方式)による簡素化を図る。	平成29年4月 【継続実施】	・*平成27年度より、一部で単価契約方式への変更を試行する。*

No. 12　命令項目　2. 第一歩の改善　(3)安全確保を最優先とする事業運営の実現　①現場の業務実施体制の確立

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	・工事発注先のコンプライアンス(施工管理)に対する管理体制については、軌道グループ会社への作業責任者クラスへのコンプライアンス教育を行うとともに、工事が適切に行われるよう、軌道工事標準示方書等の改正、JRによる軌道工事監督マニュアル(仮称)の作成を行う。	平成27年3月 【継続実施】	・グループ会社の責任者クラスを対象とした保線技術者教育を実施済み。(平成26年6月7日から30日間　約300名) ・*軌道工事標準示方書は平成27年3月末に改正した。*
	・グループ会社の安全管理体制を構築する。	平成26年6月 【継続実施】	・グループ会社に対し、仕上がり状態検査記録の確認、材料状態の確認、建築限界内の支障物の跡確認等の業務指導を継続して実施している。
・軌道部門の業務の効率化を図るため、PCまくら木の導入等の設備投資を行うとともに、現場の状況に応じた作業方法の見直しを行うこと。	**○ 現場の業務実施体制の確立** **(工務部　保線課長)** ・線路設備の更新、強化を推進し、補修作業の発生数量の縮減を図るため、PCマクラギの導入等の設備投資を行う。	平成26年4月 【継続実施】	・平成26年4月時点のPC化率は38%であったが、*平成27年2月末では39%となった。*
	・検査手法等を簡素化しても十分に安全な線路を確保できるものについては、簡素化を図る。	平成26年4月 【継続実施】	・安全確保が可能な範囲における検査手法等の簡素化を以下の通り実施した。 「トンネル内部のロングレール・遊間検査」(平成26年5月1日) 「高温期における特別巡回警備の発令基準の見直し」(平成26年7月11日) 「分岐器前後端継目部の管理」(平成26年8月20日) *「スラブ検査結果の保存方法の見直し」(平成26年12月2日)*
	・低利用設備の使用停止による検査数量の削減(管理設備の縮減)を図る。	随時	・平成26年3月時点で副本線10線を使用停止とした。その後26線を追加し合計36線を使用停止としている。(平成26年8月末) ・*50線を追加し、合計86線を使用停止としている(平成27年2月末)*

No. 12　命令項目　2. 第一歩の改善　(3)安全確保を最優先とする事業運営の実現　①現場の業務実施体制の確立

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	・検査データの記入、転記ミスの防止を目的に、タブレット端末による各種検査記録手法の導入を図る。	平成26年10月 【完了】	・タブレットを用いたマクラギ検査と徒歩巡回については、3管理室で試行した。(平成26年5月) ・タブレット200台を*平成27年1月末導入完了*。(順次機能拡大を予定)
	・設備管理システムの導入を図り、計画支援及び進捗管理を強化する。	平成29年3月 【継続実施】	・全体フレームや要件定義を作成中。JR東日本のシステムを移管する。 ・導入にあたっての調査体制や詳細スケジュール策定のため、一部線区への先行導入を検討中。(平成27年度)
	・新型軌道検測車の導入を図ることにより、冬期間における軌道変位検査の実施、他検査の同時実施をする。	平成29年4月 【継続実施】	・開発中止とした新型特急車両を、総合検測車として転用することを含め検討中。
	・保守作業の効率向上を図るため、次の取り組みを行う。 ⅰ) 触車事故防止対策の線路立ち入りルールの見直し ⅱ) 保守間合の拡大、作業の機械化 ⅲ) 信号設備の境界作業の一部変更	平成26年5月 【継続実施】	・*ⅰ)営業線工事保安関係標準示方書を平成27年3月末に改定する。* ・ⅱ)①砂原線PCマクラギ化工事に伴う間合い拡大・バス代行実施(平成26年5月)し、平成26年11月30日に完了した。 ・ⅱ)②根室線PCマクラギ化工事に伴う貨物列車時刻変更、間合い拡大を実施。(平成26年6月) ・ⅱ)③4頭タイタンパー(1台)及びホッパー車(14台)については導入済み。バラストレギュレーター(1台)は10月に導入した。 ・*ⅱ)④五稜郭駅構内の補修を行うため、貨物会社と調整し間合い拡大を実施(平成26年12月)* ・ⅲ)レールボンド溶接に必要な講習を実施し、8月末までに130名養成した。(完了済み)

No. 12　命令項目　2. 第一歩の改善　(3)安全確保を最優先とする事業運営の実現　①現場の業務実施体制の確立

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	・ 組織体制の見直しを行う。 ⅰ) 駅工務の保線所への移管 ⅱ) 保線所体制(要員・エリア等)	平成26年7月、9月 【完了】 平成28年度末	・ ⅰ)石狩当別駅、厚岸駅、根室駅は、平成26年7月1日より、保線所に移管済み。 静内駅は、平成26年9月1日より、保線所に移管済み。
	・ 長期的なメンテナンスを考慮し、計画的に整備を行うことで効果的な管理が可能となる計画整備値の設定を行う。	平成27年2月 【完了】	・ 平成26年2月に鉄道総合技術研究所へ「軌道変位の計画整備値の設定の検討」をコンサルティングを依頼し、*平成27年2月にこれを参考に「線路検査の手引き(在来線)」において「計画整備値」を設定した。*
	・ お客様の安全を第一とするため、軌道変位等に対する運転規制値を制定し、関係規程に明記するとともに、周知徹底する取り組みを実施する。	平成26年4月試行 平成26年6月 本実施 【完了】	・ 試行 平成26年3月31日通達「工保第264号」発出済み。 「本線及び副本線における著大軌道変位等発生時の取り扱いについて」 ・ 本実施 平成26年5月28日通達「工保第58号」発出済み。 「本線・副本線における著大軌道変位等発生時の取り扱いについて」 ・ 複合変位に対する暫定措置として、平成26年8月7日通達(工保第142号)「江差線貨物列車脱線事故を踏まえた当面の対策について(通達)」発出済み。

No. 13　命令項目　2. 第一歩の改善　(3)安全確保を最優先とする事業運営の実現　②技術伝承のための教育体制の検討

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・技術伝承のためのOJT教育について、例えば、エルダー職員のうち特に熟練した技能を持つ者を指定し教育業務に特化させることや、職員を外部へ積極的に派遣し、知識・経験を獲得させること等により、OJT教育要員の人材を確保するための体制を導入すること。	【工務部】 ○ 技術継承のため教育体制の再構築 （工務部　保線課長）		
	・規程類の見直し、再編にあわせて、業務マニュアルを実際の業務実施ベースで作成し、本マニュアルにより社員教育を実施する。	平成26年3月 【完了】	・平成26年6月に現場社員を含めたワーキンググループを設置。
	・関係規程の成り立ちや業務内容等の知識に精通し、現地に生じる様々な事象に対し、技術的・ノウハウ的に的確に処置・指導することができる基幹社員を、技術分野毎に社員の適性を把握した上で選定し、専門教育の実施や専門性の高い育成ルートの構築などにより、計画的に育成する。	平成25年10月 【継続実施】	・少数による軌道管理、分岐器のエキスパート科を継続実施中。 (7月及び11月に各科3名実施)
	・現場社員の技術力向上を目的として、軌道管理及び分岐器の技術的事項の導入編にあたるJR東日本の研修を受講し、業務の核となる中堅社員のレベルアップを図る。	平成26年12月 【継続実施】	・JR東日本研修に100人規模で参加：平成26年秋実施予定。 (11月25名受講済み、12月 *76名受講済み)*

No. 13　命令項目　2. 第一歩の改善　(3)安全確保を最優先とする事業運営の実現　②技術伝承のための教育体制の検討

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	【車両部】 ○ OJT教育のための体制構築 （車両部　検修課長） ・2－(1)－②と同じ		・2－(1)－②と同じ。
	・定期異動時に教育関係のグループリーダーを指定し、教育・規程の担当者を独立・配置する。	平成26年3月 【完了】	・平成26年3月24日に実施済み。
	・制定する「教育要領」の中で、検修関係社員への教育体系（誰が、いつ、何を教えるのか）を明確にして、12時間／年の教育時間を設定して繰り返し安全に関する意識を醸成する。	平成26年10月 【継続実施】	・「教育要領」として制定した「検修社員の教育及び訓練実施マニュアル（通達）」を平成26年11月1日に通達し、これに基づいた教育訓練を実施している。
	・現場でOJT教育がやりきれていない現状を踏まえ、当面は集合教育を厚くし、OJT教育の補完ができる研修を計画し、平成29年度（安全基本計画推進期終了時点）までに順次、教材作成、定期的な教育訓練などを行いOJT教育の充実を図りつつ、OJT教育の定着に向けて教育訓練時間の確保と指導者要員の確保などが可能な体制づくりを進める計画である。	平成30年3月末目処	

No. 13　命令項目　2. 第一歩の改善　(3)安全確保を最優先とする事業運営の実現　②技術伝承のための教育体制の検討

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	【運輸部】 ○ 教育のための人材・体制の整備 （運輸部　管理課長）		
	・退職した運転技師補を3名と嘱託契約し、2名は標準・マニュアルの見直し整備、1名はシミュレータによる現場指導を実施する。	平成24年5月 平成25年10月 【継続実施】	・平成24年5月及び平成25年10月から継続実施中。 ・異常時マニュアルの見直しを平成26年9月1日に実施した。
	・運転士配置箇所の12現場に指導員各1名を増員し体制を強化する。	平成26年4月 【継続実施】	・平成26年4月から継続実施中。 ・*平成27年4月に車掌配置箇所の4現場に、車掌用シミュレータ導入に伴い、指導員各1名を増員する予定。*
	【電気部】 ○ 教育体制の構築 （電気部　企画課長）		
	・ＯＢ社員を含む本社教育担当2名と札幌電力所並びに札幌信号通信所に配置している技術エキスパート職社員（技師、技師補）により技術基礎教育を実施する。	平成24年4月 【継続実施】	・平成26年4月から継続実施中。
	【駅業務部】 ○ 教育体制の改善 （駅業務部　副部長）		
	・現場社員の技術力向上及び確実に異常時運転取扱が行える体制の構築として、エリア毎に駅輸送業務センターを設置し、専任の要員(34名)を配置した。 なお、駅輸送業務センターの管理者3名については、定年年齢を超えた社員を再雇用して指導者に当たらせており、今後も同様の体制を維持拡大する。	平成22年4月 【継続実施】	・平成18年より岩見沢地区で試行。 平成22年4月に11箇所で本行。 ・平成20年度より本社と各支社に可搬式の信号取扱シミュレータを配備し、各センターが工夫して異常時の訓練を実施するなど教育の充実を図った。 ・平成25年度末までに本社と各支社へのシミュレータの配備を完了した。

No. 13　命令項目　2. 第一歩の改善　(3)安全確保を最優先とする事業運営の実現　②技術伝承のための教育体制の検討

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・現場職員の技術力の向上を図るため、入社・配属直後の基礎教育や中堅職員への分野別教育等に関する他のJR各社等の取組みを参考にしつつ、教育訓練の充実を図ること。	【工務部】 ○ 工務部における技術力向上の取組み （工務部　保線課長・工事課長・設備課長）		
	・「技術力診断書」を有効活用した評価活動の徹底を図る。	平成28年3月 【継続実施】	・*保線及び設備系統では「技術力診断書」による評価を継続して実施している。土木系統では「技術力診断書」の見直しを行い、社員教育への活用の試行を開始した。*
	・今後eラーニング等を導入し、自己学習、自己診断による技術力向上のための補助ツールとして活用する。	平成28年3月	
	・新入社員教育の充実化を図る。	平成26年10月 【完了】	・新入社員教育カリキュラムを見直した。現業機関で入社時教育を実務に活かせているか、配属後に疑問は生じていないか等を振り返りさせるため、配属半年後の集合教育を3日間から10日間に拡大した。
	・研修センターの移転に伴い訓練設備の充実化を図る。当面は不良マクラギ等の検査業務の判定基準となるサンプル教材を整備する。	平成26年11月 【完了】	・平成26年8月にサンプル教材となる木マクラギを準備した。
	○ 工務部における技術継承のための取組み （工務部　工事課長・設備課長）		
	・集合研修およびアドバイザー制度（土木構造物の検査・修繕に精通したOB等による現地現物を主体とした研修）による技術継承を継続する。	平成20年4月 【継続実施】	・継続実施中。 （アドバイザー制度（土木）　約20回／年、*平成27年2月までに計20回実施。）*
	・鉄道総合技術研究所やJR東日本の社外研修を積極的に活用する。	平成9年4月 【継続実施】	・継続実施中。
	・入社後「技術力診断書」を作成し、これをもとに年1回の振り返りと評価を行い、これを踏まえて個々の次年度の教育計画を策定する。	【継続実施】	・継続実施中。 （年1回の診断を5年間実施）
	【車両部】 ○ 教育訓練の充実 （車両部 検修課長）		
	・2－(1)－②と同じ		・2－(1)－②と同じ。
	・平成26年度に実施する集合研修のレビューを行い、次年度以降に反映する。	平成26年7月 【継続実施】	・「新入社員検修分科レビュー」：平成26年4月22日実施。 ・「新入社員検修分科アフターレビュー」：平成26年7月11日実施。 ・「新任管理者科（検修）アフターレビュー」：平成26年7月11日実施。 ・「車両技術マスター科アフターレビュー」：平成26年7月11日実施。 ・「車両基礎科レビュー」：平成26年8月13日実施。

No. 13　命令項目　2. 第一歩の改善　(3)安全確保を最優先とする事業運営の実現　②技術伝承のための教育体制の検討

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	【運輸部】 **○ 運転士・車掌の集合研修の再構築** **（運輸部　管理課長）** ・ 石勝線の列車脱線火災事故を踏まえ、JR他社の取り組みを参考に、平成24年度から運転士・車掌の集合研修の再構築を以下の通り取り組んでいる。 ・ 運転士は、 ・免許取得前の新人運転士養成基礎科 ・取得後には、2年目、3年目、4年目にフォロー研修を実施している。 ・その後5年目に中堅運転士Ⅰ科 ・10年目に中堅運転士Ⅱ科 を実施している。また ・2年目以降定期的に運転事故防止訓練科 を受講している。	平成24年4月 【継続実施】	・ 中堅運転士Ⅰ科を平成24年度より継続実施中。 中堅運転士Ⅱ科を平成25年度より継続実施中。
	・ 車掌は、 ・見習いを行う前に新人車掌科 ・車掌登用後には、2年目、3年目、4年目にフォロー研修を実施している。 ・その後10年目に中堅車掌科 を実施している。また、2年目以降定期的に ・車掌サービス科 ・運転事故防止訓練科 を受講している。	平成24年4月 【継続実施】	・ 中堅車掌科を平成24年度より継続実施中。
	・ 乗務員の指導層（助役、指導員、指導操縦者）に対しては、運転士は ・運転指導科 ・運転指導性能科 ・運転技術管理(管理者・指導員)科 ・新任運転関係管理者科 を実施し、車掌は ・車掌指導者科 ・新任運転関係管理者科 を実施している。	平成24年4月 【継続実施】	・ 車掌指導者科を平成24年度より継続実施中。
	・ 上記の取り組みを行っているが、平成26年6月からは各研修科の講義において、お客様の生命に結びつく「安全」を確実にやりきることを追加し安全意識の向上を図る。	平成26年6月 【継続実施】	・ 平成26年度研修から継続実施中。

No. 13　命令項目　2. 第一歩の改善　(3)安全確保を最優先とする事業運営の実現　②技術伝承のための教育体制の検討

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	○ 職場内教育に対応力向上シミュレータ導入 **（運輸部　管理課長）**		
	・ 社員の個々人のレベルを把握し、個々に応じた教育を行うため、全ての運転士配置職場(12箇所)に対応力向上シミュレータを導入する。	平成26年4月 【完了】	・ 平成26年度中に全運転士を対象としたシミュレータによる指導を実施するべく取り組み、上期に設定した訓練項目は9月末までに訓練を完了した。 ・ *下期に設定した訓練は完了した。*
	・ 車掌用シミュレータについても導入する。	平成27年4月 【継続実施】	・ *平成26年度中に車掌用シミュレータを対象箇所に設置完了予定。27年度初からの訓練開始に向け、指導員の教育を実施中。*
	【電気部】 **○ 技術基礎教育の充実** **（電気部　企画課長）**		
	・ 具体的到達目標、評価項目などに基づく基礎教育を含め、技術職社員の教育計画を定める。	平成25年6月 【完了】	・ 平成25年6月実施済み。
	・ 集合教育におけるレベル到達度合いの評価結果を現場にフィードバックし、その後の現場におけるOJT教育やフォロー指導に活かす。	平成25年6月 【継続実施】	・ 平成25年6月から継続実施中。
	・ 現場がフォロー指導を適確に実施できるようにするため、教育担当者のみでなく、本社電気部が実施している各現場の業務実施状況確認の中でも教育の状況を把握することとし、年間教育計画について提案・指導・支援を行う。	平成26年9月 【継続実施】	・ 平成26年9月から継続実施中。
	【駅業務部】 **○ 教育体制の改善** **（駅業務部　副部長）**		
	・ 当務に関する研修については、経験年数等によらず実施し、知識や技能に隔たりが見られたことから、経験年数及び運転取扱駅、非運転駅で受講者を分けて研修を実施する。	平成26年4月 【継続実施】	・ 平成26年度は8講座開講(平成25年度は4講座)。 ・ *平成27年度も8講座開講予定。*
	・ 作業を行うことに必要な知識及び技能の習得にあたっては、手順を中心に教育するにとどまっていたことから、「なぜ」という視点から結論を導き出す意識付けを行うことに重点をおいた研修を実施する(各種当務科、輸送係養成科等)。	平成24年4月 【継続実施】	・ 平成24年4月より実施済み。

No. 13　命令項目　2. 第一歩の改善　(3)安全確保を最優先とする事業運営の実現　②技術伝承のための教育体制の検討

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・外注の活用を図る場合には、外注管理に必要な知識・経験を整理した上で、これらを習得できる教育訓練体制を導入すること。	【工務部】 ○ 外注管理に必要な知識・経験の整理 （工務部　管理課長・保線課長・工事課長・設備課長） ・外注工事を進めるにあたっては、示方書等に基づいた管理を継続して実施している。今後、新たに外注の活用を図る場合には、業務の外注に関わるメリットとデメリット、及び、外注化により本体では取得が難しい鉄道固有の技術の管理に必要な知識・経験について整理したうえで実施する。	【継続実施】	・*外注に係るメリット、デメリットについては、「保線業務改善検討委員会」での議論と提言をもとに整理済み。* ・*保線系統では、集合研修のカリキュラムの見直しを図り、技術管理に必要な知識教育の強化を図っている。*
	○ 外注管理の体制確保 （工務部　管理課長・保線課長・工事課長・設備課長） ・軌道部門においては、平成26年度の「軌道工事科」「設計積算科」から、軌道外注工事のコンプライアンスに関するカリキュラムを追加し実施している。	平成26年5月 【完了】	・軌道工事科は平成26年5月実施済み(20名)。 ・設計積算科は平成26年6月実施済み(7名)。
	・新たに工務部が主催する安全推進委員会工務専門部会のメンバーにグループ会社を参画させ、安全に関する議論を行うとともに、情報共有を図る。	平成26年8月 【継続実施】	・平成26年8月18日に6社参加のうえ実施した。 （軌道施設工業㈱、札建工業㈱、㈱北海道ジェイアールビルト、札幌交通機械㈱、㈱北海道ジェイアール・コンサルタンツ、㈱ドウデン） 以降、毎月参加している。
	【車両部】 ○ 外注管理の体制見直し （車両部　検修課長） ・外注管理に必要な知識・経験を整理した結果、基本理念や契約の流れ、規程体系など基本的な知識が不足していることが認められたことから、集合研修「外注管理科」を開講し、工場等の請負契約業務担当者に対して請負契約業務に必要な知識習得のための教育を実施する。	平成26年2月 【完了】	・平成26年2月21日に実施済み。
	・定期異動時に、車両検修課の体制を見直し、請負契約担当者を1名追加し、2名体制とする。	平成26年3月 【完了】	・平成26年3月24日に実施済み。
	・請負契約業務の知識・知見を有したOB社員を嘱託として、車両部に1名採用する。	平成26年4月 【完了】	・平成26年4月1日に実施済み。
	・平成26年度以降は、集合研修「請負契約管理科」として、グループ会社も含め定例開講する。なお、平成26年度は2回開講予定である。	*平成26年12月から27年1月* 【継続実施】	・平成26年度集合研修計画 第1回：平成26年12月19日開催*済み* 第2回：平成27年1月26日開催*済み*
	【運輸部】 ○ 外注の管理の体制 （運輸部　管理課長・運用課長） 外注管理に必要な知識・経験は、構内入換業務及び付帯業務に関することであることから、管理にあたっては、業務の実態を確実に把握することが重要であり、平成17年4月の構内業務委託開始時より、以下のとおり外注業務の管理を継続している。	【継続実施】	・外注管理を適切に行うための体制については、見直しを継続して実施する。

No. 13　命令項目　2. 第一歩の改善　(3)安全確保を最優先とする事業運営の実現　②技術伝承のための教育体制の検討

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	・構内入換業務の実務について、知識・経験を習得するため、業務を委託するグループ会社本社及び事業所(現場)管理者に、中堅層社員の出向を実施している。	平成17年4月 【継続実施】	・継続実施中。
	・構内入換業務及び付帯業務の委託内容については共通仕様書で定める。	平成17年4月 【継続実施】	・継続実施中。
	・現場の監督員、検査員に異動があった場合は、本社が対象者を招集し構内入換業務及び付帯業務について教育を実施している。	平成17年4月 【継続実施】	・継続実施中。
	・本社とグループ会社間では、定期的にそれぞれ年1回の構内相互診断、構内24時間点検、安全診断などを実施して、構内入換業務及び付帯業務の実施状況を確認し把握を行っている。	平成17年4月 【継続実施】	・継続実施中。
	・現場においては、月1回の構内安全ワーキングなどを開催し、業務が適正に行われているかを確認し把握を行っている。	平成17年4月 【継続実施】	・継続実施中。
	・平成26年度から上記の各種点検・診断においては、若手の本社担当者、現場管理者を帯同させ、構内入換業務の管理すべき要点などを教育する。	平成26年6月 【継続実施】	・平成26年6月20日苫小牧運転所で実施。 ・平成26年11月20日函館運輸所で実施。
	【電気部】 **○ 外注管理に必要な知識・経験の整理** **(電気部　企画課長・情報制御課長・電力技術課長)**		
	・外注管理に必要な知識として工事示方については「電気設備検修工事示方書」に、検査示方については「電気関係設備保全マニュアル」(通達)に規定している。	【継続実施】	・継続実施中
	・検査業務、検査管理業務を経験するため、JR・グループ会社間で中堅層社員の相互出向を行っている。	平成16年4月 【継続実施】	・継続実施中
	○ 外注管理の体制確保 **(電気部　企画課長・情報制御課長・電力技術課長)**		
	・外注作業(検査等)の知識、経験を積ませるため、引き続き、検査・修繕業務を委託するグループ会社に、中堅層社員の出向を実施する。	平成16年4月 【継続実施】	・平成25年度は4名、平成26年度は2名(25年度から継続)の出向。
	・上記取組を補完するため、これまでも実施している本社・本店間、両社現場間における会議を継続するとともに、新たに電気部が主催する電気部安全推進会議のメンバーにグループ会社を参画させる。	平成26年6月 【継続実施】	・平成26年5月15日第1回安全推進会議から、毎月参加している。

No. 14　命令項目　2. 第一歩の改善　(3)安全確保を最優先とする事業運営の実現　③当面の必要な安全投資の推進等

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・安全確保のため必要な設備投資を早急に行うため、「安全基本計画」のうち設備投資関連部分を見直し、現場からの提案や会社としての当面の緊急性を踏まえ、安全投資と修繕に関する5年間の計画を策定し、着実に実施すること。計画の策定に当たっては、①の600億円の設備投資支援の活用の前倒しも検討すること。	○ 必要な設備投資等の実施 安全確保のため必要な設備投資等を早急に行うため、以下の取り組みを進める。		
	①平成26年度予算計画の策定 （経営企画部　総括主幹） 以下の考えに基づき、平成26年度計画を策定し、現場からの提案や当面の緊急性を踏まえ、安全を確保するための必要資金を確保するとともに予算の前倒しを実施する。 ・安全投資、修繕費をそれぞれ250億円規模に拡大。 ・予算の前倒しを進め出来る限り夏の多客期までに執行。 ・現場提案を踏まえた取り組みを整理し、安全を確保するための裏付けとなる必要な予算を確保。 ・老朽取替などこれまで先送りしてきた施策等を棚卸しし、優先順位を整理。 ・軌道部門等、これまで充足度が低かった分野に対して重点的な予算措置を実施。	平成26年1月 【完了】	・予算計画の考え方を事業計画に反映し、現在実施中。

No. 14　命令項目　2. 第一歩の改善　(3)安全確保を最優先とする事業運営の実現　③当面の必要な安全投資の推進等

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	②安全投資と修繕に関する5年間の計画策定 **（経営企画部　総括主幹）** 以下の手順で検討を進め、再生推進会議における議論を踏まえて*5年間の*計画*(平成26年度～平成30年度)*の策定を図る。	平成26年度中 【完了】	
	・安全投資等の5年間の計画策定に向けた基本方針の作成。		・第2回ＪＲ北海道再生推進会議において基本的な考え方ならびに優先度の考え方を審議し、内容を確認した。
	・分野ごとの安全投資等の精査、5年間のロードマップの作成。 ・全体規模を試算し、収支への影響や資金調達方法を踏まえ、実行計画案を作成。 ・計画案のとりまとめ。		・第3回ＪＲ北海道再生推進会議において、分野ごとの施策、目指すゴール、ロードマップを審議し、内容を確認した。 ・*第6回ＪＲ北海道再生推進会議において、安全投資と修繕に関する5年間の計画を審議し、内容を確認した。* ・*平成27年3月20日「安全投資と修繕に関する5年間の計画」を国土交通省に提出し、公表した。*
	③支援措置の有効活用 **（経営企画部　総括主幹）** ・計画の策定にあたっては、600億円の設備投資支援を前倒しして活用することを検討。	平成23年12月 【継続実施】	・平成23年12月時点では、平成23年度から平成26年度までの支援活用は累計約190億円の計画であったのに対し、平成23年度から平成25年度までの実績と平成26年度の計画を合わせると約327億円となる見込みであり、前倒しして有効に活用している。
	【工務部】 **○ 線路設備の更新・強化** **（工務部　保線課長）** ・線路設備の老朽化対策推進による保守量の低減、予防保全対策の推進を中期計画に基づき、確実に実施していく。 線路設備の老朽化対策推進による保守量の低減 ⅰ）PCマクラギ化の推進 ⅱ）ロングレール化の推進 ⅲ）道床交換の推進 ⅳ）弱小レール対策 予防保全対策の推進 ⅰ）並マクラギ、橋マクラギ(合成化)の交換 ⅱ）締結装置類の緩み防止対策	【継続実施】	・PCマクラギ化等の線路設備の更新・強化を計画的に実施している。 ・ⅰ)砂原線PCマクラギ化については通常5年かかる工事をJR東日本管内の施工会社に委託することで、1年の工期で集中的に実施中。(約27,000本中、平成26年8月末時点で約20,000本実施済み)平成26年11月までに完了した。 *ⅱ)平成27年度は函館保線所管内を中心に合計約8kmのロングレール化を予定* ⅲ）交換予定数量に対して11%進捗（平成26年8月末） *平成27年2月末現在、57%進捗* ⅳ）平成27年度以降実施 ⅰ）橋マクラギ合成化を実施、平成27年度以降も継続実施 ⅱ）レール交換、ＰＣマクラギ交換等にあわせて逐次実施

No. 15　命令項目　2. 第一歩の改善　(3)安全確保を最優先とする事業運営の実現　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)

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・(1)②及び③において、「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」及び「記録を重視するルールの策定及びその徹底」について改ざんの根絶のための措置として述べたところであるが、これらの措置は、「安全確保を最優先とする事業運営の実現」のためにも重要なものであることから、この観点も含めて、必要な措置を講ずること。	○(1)②、③に同じ。		(1)②、③に同じ。

No. 16　命令項目　2. 第一歩の改善　(4)技術部門の業務実施体制の改善　①各種規程等の検証、改正・整備、周知徹底、確認及び見直し

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・全ての技術部門において、現行の全ての規程等を検証するとともに、必要な改正・整備、周知徹底、遵守状況の確認を行い、さらに、状況の変化等に応じて見直しを行うこと。	**○ 膨大な規程類をチェックするための見直しの視点を設定** **(工務部　管理課長・保線課長・工事課長・設備課長、車両部　検修課長、運輸部　管理課長・運用課長・運行管理センター所長、電気部　企画課長・情報制御課長・電力技術課長、駅業務部　副部長)**		
	・主管部毎に管理している規程、マニュアルの一覧を作成する。	平成26年3月 【完了】	・平成26年3月 実施済み。
	・規程、マニュアルに反映されていない事務連絡、通達等を確認する。	平成26年4月 【継続実施】	・各部とも事務連絡、通達等を確認している。
	・見直し作業の分担を決定する。	平成26年8月 【完了】	・各部とも作業分担を決定している。
	・状況の変化(想定していない事故・災害・労災)が発生した場合に確認する。	随時	
	○ 規程の趣旨が明確かの確認の実施 **(工務部　管理課長・保線課長・工事課長・設備課長、車両部　検修課長、運輸部　管理課長・運用課長・運行管理センター所長、電気部　企画課長・情報制御課長・電力技術課長、駅業務部　副部長)** ・規程、マニュアルが、以下の根拠に基づくものか確認する。 ⅰ)法令、省令、技術基準、監督官庁からの通達 ⅱ)事故・災害対策(他社事例含む) ⅲ)装置の仕様、性能 ⅳ)国鉄からの継承 ⅴ)その他	平成26年8月 【継続実施】	・作業分担に基づき、確認作業を行っている。

No. 16　命令項目　2. 第一歩の改善　(4)技術部門の業務実施体制の改善　①各種規程等の検証、改正・整備、周知徹底、確認及び見直し

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	○ 最近の安全確保に必要な行動に対して、必要な規程が定められているかの確認の実施 **(工務部　管理課長・保線課長・工事課長・設備課長、車両部　検修課長、運輸部　管理課長・運用課長・運行管理センター所長、電気部　企画課長・情報制御課長・電力技術課長、駅業務部　副部長)**		
	・規程、マニュアル記載事項が、以下の事項に合致しているかを確認する。 ⅰ)法令、省令、技術基準、監督官庁からの通達 ⅱ)実際に行われている業務 ⅲ)使用している装置、器具	平成26年8月 【継続実施】	
	・近年の事故・事象(危険事象)を対象に、規程、マニュアルに必要な対策が記載されていることの確認を行う。	平成26年8月 【継続実施】	
	○ 新たな技術に対応しているかの確認の実施 **(工務部　管理課長・保線課長・工事課長・設備課長、車両部　検修課長、運輸部　管理課長・運用課長・運行管理センター所長、電気部　企画課長・情報制御課長・電力技術課長、駅業務部　副部長)**		
	・近年に導入した装置、今後導入を予定している装置を対象に、規程、マニュアルに必要な事項が記載されていることの確認を行う。	平成26年8月 【継続実施】	
	○ 規程、マニュアルの改定 **(工務部　管理課長・保線課長・工事課長・設備課長、車両部　検修課長、運輸部　管理課長・運用課長・運行管理センター所長、電気部　企画課長・情報制御課長・電力技術課長、駅業務部　副部長)**		
	・上記の検討結果に基づき、必要な改定を実施する。	平成26年8月 【継続実施】	各主管部とも規程類の内容を確認し、以下の通り改定を実施している。 ・【工務部】音別駅構内で発生した軌道整備不良(平成26年5月10日)及び複合変位の管理強化について、通達及び指導文書を発出した。 ・【工務部】新型トラックマスターの導入に伴い、マニュアルを改定した。 ・*【工務部】土木施設整備心得(実施基準)、土木施設管理マニュアル、トンネル保守管理マニュアルを改定し、平成27年4月1日施行予定。* ・*【工務部】機械関係検修工事標準示方書及び要領を改定し平成27年3月1日適用した。* ・*【工務部】工務関係触車事故防止マニュアル、線路閉鎖等規程、線路閉鎖等マニュアルを平成27年4月に改定予定。* ・*【工務部】「線路閉鎖の手引き(在来線)」を平成27年4月1日施行予定。* ・*【運輸部】動力車乗務員執務基準、動力車乗務員作業標準、動力車乗務員基本作業マニュアル及び列車乗務員異常時運転取扱マニュアルを平成27年3月末改定予定。*

No. 16　命令項目　2. 第一歩の改善　(4)技術部門の業務実施体制の改善　①各種規程等の検証、改正・整備、周知徹底、確認及び見直し

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
			・*【運管セ】「指令関係社員における教育及び訓練等マニュアル（通達）」を平成27年3月20日改定した。* ・【車両部】キハ281系でデッキ部に白煙を生じた事象（平成26年7月6日）を受けた作業マニュアルの改定を実施した。 ・【車両部】キハ183系重要機器更新に伴う規程の変更を行った。 ・【車両部】新幹線電車導入に伴い、「新幹線電車整備心得（実施基準）」を制定した。 ・*【車両部】「回送車両取扱標準」を改定した。* ・【電気部】朝里駅で発生した労働災害（感電・平成26年6月12日）を受けた電力設備系統制マニュアルの改訂を実施した。 ・【電気部】「事故と事象の報告及び分類規程」制定に伴う改訂(H26.8.1)、労災（感電）発生に伴う「電力設備系統制マニュアル」の改訂(H26.8.1)、教育体制の再規程化に伴う「電気関係社員の教育訓練実施要領」の制定(H26.11.11)、危険事象発生に伴う「信号通信設備系統制及び保守作業マニュアル（通達）」の制定(H26.12.1)を実施した。 ・*【電気部】安全に関する25本の規程を確認し、改定の必要がある12本について平成27年3月末までに改定する。* ・【駅業務部】鉄道に関する技術基準に基づき内容の見直しを行い、平成25年10月に「駅運転関係係員における教育及び訓練等実施要領（通達）」として再発出した。 ・人身事故、踏切事故が発生した際に、現場責任者として取るべき手順と方法を記載した安全チェックシートを発出し、平成26年9月1日から使用開始した。 ・構内予防除雪マニュアルを改訂し、平成26年11月に脱線のメカニズムと脱線防止ガードレールについて追記した。 ・各種代用閉そく、伝令法、信号機故障時等の取扱について駅社員が安全を最優先として確実に作業を行うという視点から、異常時の手順を定めた各種異常時取扱チェック表(標準)を制定し、平成26年12月1日「駅運転取扱マニュアル(通達)」に追加した。

No. 16　命令項目　2. 第一歩の改善　(4)技術部門の業務実施体制の改善　①各種規程等の検証、改正・整備、周知徹底、確認及び見直し

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・特に、土木部門における旧国鉄時代から踏襲されている基準等を定めた規程等、車両部門及び運転部門における教育訓練関係規程等については、重点的に検証し、必要な改正・整備を行うこと。	**○ 改定内容の周知、フォロー、トレース** **（工務部　管理課長・保線課長・工事課長・設備課長、車両部　検修課長、運輸部　管理課長・運用課長・運行管理センター所長、電気部　企画課長・情報制御課長・電力技術課長、駅業務部　副部長）** ・現場長、社員への周知を行う。 ・改定後の実施状況のトレースを行う。 ・トレース後のフォローを行う。 ・安全推進委員会へ報告・審議を行う。	改定の都度 改定の都度 改定の都度 必要の都度	
	【工務部】 **○ 規程等の見直しによる保線業務の適正化【再掲】** **（工務部　保線課長）**		
	○ 土木部門における規程等の確認と見直し **（工務部　工事課長）** ・土木部門における規程等は、鉄道の技術基準の性能規定化(実施基準の制定)や鉄道構造物等維持管理標準の制定に合わせ、JR他社と同様に随時改定され、現在に至っている。		
	・これら規程等に定められている基準は、省令解釈基準に準拠して列車運行の安全や旅客の安全確保の観点から必要な値を定めているものがほとんどであり、現時点では基準値自体の見直しの必要性はないものと考えているが、規程、マニュアルにより現場社員が業務を遂行する上でのルールを理解できるよう、よりわかりやすい表現に修正し、不足している事項を追加するなど、見直しを実施する。	平成27年*4月* 【完了】	・土木構造物管理の基準を定めている土木施設整備心得（実施基準）、土木施設管理マニュアル、トンネル保守管理マニュアルについて*改定し、平成27年4月1日より施行する。*
	【車両部】 **○「教育要領」制定による教育体系の明確化** **（車両部　検修課長）**		
	・制定する「教育要領」の中で、検修関係社員への教育体系（誰が、いつ、何を教えるのか）を明確にして、12時間／年の教育時間を設定して繰り返し安全に関する意識を醸成する。	平成26年10月 【完了】	・「教育要領」として「検修社員の教育及び訓練実施マニュアル(通達)」を平成26年11月に発出し、「撲滅故障ZERO」の取り組みにより作成した事例集に基づいた教育を実施している。
	【運輸部】 **○「教育要領」制定による教育体系の明確化** **（運輸部　運用課長）**		
	・運転士及び車掌に対し、「安全管理規程」に基づく教育方針並びに手法を明確にするため、「教育要領」を策定する。	平成26年6月 【完了】	・平成26年6月30日に「教育要領」として「列車乗務員養成マニュアル(通達)」「列車乗務員における教育及び訓練等実施マニュアル(通達)」「動力車乗務員養成マニュアル(通達)」「動力車乗務員における教育及び訓練等実施マニュアル(通達)」を制定した。

No. 17　命令項目　2. 第一歩の改善　(4)技術部門の業務実施体制の改善　②本社の現場に対する指導体制の確立

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・本社各技術部門が、現場の状況を的確に把握する体制を整備するとともに、現場における課題を整理し、これに対する対応策について現場の提案を踏まえつつ検討し、必要な指導等を行う体制を確立すること。	【工務部】 ○ 保線業務における支援体制の確立 （工務部　業務支援室長・保線課長） ・本社工務部内に業務支援室を設置し、軌道部門の全現場を対象に、業務実施状況の監査とフォローアップを実施する。	平成25年11月 【継続実施】	・平成25年11月に本社工務部内に業務支援室を設置。 ・平成25年12月に現場長会議において、役割・機能について説明実施。
	・業務支援室及び保線課が、定期的に現業機関に赴き、業務執行状況を把握し諸課題や要望等について関係主管課との調整を行い、関係主管課と協力して諸課題や要望を解決することで、適正な保線業務執行体制を構築し定着を図る。	平成26年4月 【継続実施】	・平成26年度第1四半期7保線所、第2四半期4保線所、10月と11月に5箇所、*第3四半期9箇所、第4四半期5箇所実施予定。*
	・保線に関する業務実施状況の監査及びフォローを業務支援室が実施する。	平成26年2月 【継続実施】	・平成25年度は8職場の監査を実施。平成26年度は10月末までに重点実施箇所（15職場）のほか、26職場で監査を実施。（平成26年度計画箇所をすべて実施済み。）
	○ 保線業務におけるボトムアップ体制とハニカム型PDCAサイクルの構築 （工務部　保線課長） ・管理室から保線所へ、保線所から本社へのボトムアップ体制と、それぞれの機関で業務打合会実施による処置・改善と議事録の報告により、諸課題を解決していくハニカム型PDCAサイクルを構築する。	平成26年4月 【完了】	・業務プロセス管理（計画Plan→実行Do→評価Check→改善Act）を確立するため、各業務機関ごとに、それぞれ立場で業務実施状況等を定期的に把握、分析する流れを体系化した。（平成26年4月14日　通達） ・保線部門では、毎月、各現場で議論された議題・課題の報告を受け、順次対応を行っている。
	○ 検査の実施状況を本社が把握する体制の確立 （工務部　工事課長・設備課長） ・土木部門においては、現場が実施している検査の進捗状況を本社がこれまで年度単位でしか把握出来ていなかったことから、定められた検査周期内に検査が適正に実施されているかを本社が定期的に把握する仕組みを構築する。	平成27年3月 【継続実施】	・設備管理システムの導入によりこれらの課題は解消できるが、システム導入には時間がかかるため、それまでの措置として、月次管理の様式を*定めた。平成27年4月から*進捗管理を実施する。 ・土木関係現場における現行の検査の進捗管理方法の*聞き取りを行った。*
	・設備部門においては、主要設備の検査の計画進捗を毎月月例の保全会議で把握しており、これを継続実施する。	平成25年11月 【継続実施】	・設備部門では、毎月保全会議での課題報告を受け、対応を行っている。

No. 17　命令項目　2. 第一歩の改善　(4)技術部門の業務実施体制の改善　②本社の現場に対する指導体制の確立

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	○ 工務部における現業機関への指導体制の確立 **（工務部　保線課長・工事課長・設備課長）** ・ 工務部門においては、本社が定期的に現場に出向いて、各現業機関で開催している助役会議・保全会議などに参加する等により、現場の業務実施状況及び課題を把握し、課題解決に向けたフォローを実施するとともに、関係箇所へ情報を水平展開する。	平成25年11月 【継続実施】	・ 継続実施中。
	【車両部・運輸部】 **○ 本社の現場に対する指導体制の確立** **（運輸部　管理課長・運用課長、車両部　検修課長・計画課長）** ・ 平成25年10月30日付通達により、現場指導及び現場から相談を受けるため、本社課長等をリーダーとするチームにより、決められた担当現場に定期的に赴き情報交換・問題把握を実施することとし、職場巡回を実施する。	平成25年12月 【継続実施】	・ 平成25年12月から年4回の現場フォローと併せて継続実施中。 第1回目：平成25年12月4日～25日 第2回目：平成26年3月25日～4月17日 第3回目：平成26年7月14日～8月19日 第4回目：平成26年11月4日～11月27日 *第5回目：平成26年12月24日～平成27年2月17日*
	・ 平成25年11月1日付通達を発出し、従来から毎月実施していた「安全管理ミーティング（現場長と本社部課長が現場の課題についてざっくばらんに相談する会議）」の開催に際して、本社からの指示が中心の会議から、事前に各所から討議内容や本社への検討要望事項等を聴取して開催する方法に変更し実施する。	平成25年11月 【完了】	・ 平成25年11月18日から継続実施中。 ・ 会議の趣旨をより明確にするために、平成26年11月21日開催より名称を「現場長月例ミーティング」に変更した。
	・ 上記で把握した各箇所の課題や提案事項等のうち、安全に関わるものについては、必要により新設した安全推進会議や安全推進委員会専門部会で議論し、課題解決や水平展開を図る。	平成26年8月 から継続実施 【継続実施】	・ 安全に係わる課題を把握し次第、安全推進会議、安全推進員会専門部会で議論する。
	【電気部】 **○ 現場の状況を的確に把握し、対応する体制の構築** **（電気部　企画課長）**		
	・ 本支社管理部門として定めた「電気関係業務実施状況確認マニュアル（通達）」に基づきグループリーダー、課長が四半期に一回以上現場に赴き、管理者等との意見交換を実施し、現場の課題等を把握するとともに、要望や提案の聞き取りを実施する。	平成25年11月 【継続実施】	・ 平成25年11月実施済み。 平成25年度第4四半期～平成26年度*第4四半期中に全17現場　100回実施予定。*
	・ 各箇所との意見交換で把握した課題や提案事項等については、社内電子掲示板を活用し電気部内で共有する。	平成25年11月 【継続実施】	・ 社内電子掲示板を活用し電気部内で共有している。
	・ さらに、課題解決の促進を図るため課題毎に担当グループを指定し、その対応結果についても同掲示板や定例の電気部内会議でトレースを実施する。	平成26年7月 【継続実施】	・ 現場から提起された設備改善（転てつ器中押しロット改良、レールボンド改良、防護無線クラッカープレートのシリコン化）、小規模修繕工事の契約方式改善等について課題解決を図った。

No. 17　命令項目　2. 第一歩の改善　(4)技術部門の業務実施体制の改善　②本社の現場に対する指導体制の確立

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	【駅業務部】 ○ 日々行われている業務における課題への対応 （駅業務部　副部長）		
	・本社課長等がリーダーとなり運転取扱駅に赴き、実作業への立ち会いを通じて実態を確認するとともに現場との意見交換を行うことで問題点の把握とその改善を図るため、通達として発出する。	平成25年12月 【完了】	・平成25年12月通達発出済み。
	・対象箇所に運行管理駅を追加するとともに、頻度(四半期に一度)、確認事項の見直しを実施(①教育及び訓練等の実施状況　②実作業等の実態確認　③社員との意見交換並びに自主点検表による現状把握)し、通達として発出する。	平成26年5月 【完了】	・平成26年5月通達発出済み。
	・通達に基づき、巡回を実施するとともに、各現場における現場長自主監査の実施状況を確認する。	平成25年12月 【継続実施】	・第1回　平成25年12月から平成26年2月 ・第2回　平成26年6月 運転取扱駅および運行管理駅(計17駅) ・第3回　平成26年8月～9月 運転取扱駅および運行管理駅（計17駅） ・第4回　平成26年12月 運転取扱駅および運行管理駅（計17駅） ・*第5回　平成27年3月* *運転取扱駅および運行管理駅(計17駅)予定*
	・浮き彫りとなった課題・問題点は、駅業務部長に報告し、駅業務部長は、その解決状況とあわせて適宜、安全統括管理者へ報告する。	平成26年3月 【継続実施】	・第1回　平成26年3月実施済み。 第2回　平成26年7月22日実施済み。 第3回　平成26年12月4日実施済み。 *第4回　平成27年1月26日実施済み。*

No. 18　命令項目　2. 第一歩の改善　(4)技術部門の業務実施体制の改善　③車両部門における多重のチェック体制の確立

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・全ての現場において、取り扱う車両の状況等の各現場の特徴を踏まえつつ、検修作業の結果についての多重のチェック体制を確立すること。	【車両部】 ○Wチェック体制の確立 （車両部 検修課長） ・2－(1)－④と同じ		・2－(1)－④と同じ

No. 19　命令項目　2. 第一歩の改善　(5)第三者による安全対策監視委員会(仮称)の設置

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・他社の取組みを参考に、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行う諮問委員会等の形態の常設の組織を設置すること。また、当該組織の設置及び運営に当たっては、当該組織と安全推進部との間の密接な連携を確保すること。	○「JR北海道再生推進会議」の設置 （安全推進部　課長(企画)） ・学識経験者、地方公共団体、経済界、弁護士等の方々からなる第三者委員会を設置する。	平成26年6月 【継続実施】	・平成26年6月12日に第１回会議を開催した。 ・平成26年7月3日に第2回会議を開催した。 ・平成26年9月1日～2日に現地*調査*を実施した。 ・*平成26年9月29日に現地調査を実施した。* ・平成26年9月29日に第3回会議を開催した。 ・平成26年12月5日に第4回会議を開催した。 ・*平成27年2月4日に現地調査を実施した。* ・*平成27年2月5日に第5回会議を開催した。* ・*平成27年3月16日に第6回会議を開催した。*
	・事務局を安全推進部におく。	平成26年5月 【継続実施】	・平成26年5月より事務局としての機能を開始した。

事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画
「3. 更なる安全確保へ」
平成26年度第4四半期進捗状況
（平成27年3月31日現在）

目　　次

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　……　1 ／ 12

②安全確保のためのPDCAサイクルの確立　……　5 ／ 12

③会社全体を通じた安全性向上のための取組み　……　9 ／ 12

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　……　11 ／ 12

北海道旅客鉄道株式会社

No. 1　命令項目　3. 更なる安全確保へ　①安全意識の啓発や安全風土の構築を実施するための組織の整備

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・　近年では、例えば、JR西日本においては「鉄道安全考動館」等、JALにおいては「安全啓発センター」を設置している。このような組織は、トラブルの発生後に高まった安全確保の必要性に対する職員の意識を継続的に啓発するとともに、安全性向上のための対策を講じていくための企業風土を構築することを目的としたものである。 　このため、JR北海道においては、現下の異常な事態に鑑み、このような安全に係る意識の啓発や企業風土の構築を実施するために、他社の取組みも参考として、どのような組織や取組みが必要か等について、自社にふさわしいあり方を検討し、その整備を行うこと。	○ 経営理念等の見直し （経営企画部　主幹）		
	・「お客様の安全を最優先する」、「コンプライアンスを徹底する」という共通認識が社内に十分に醸成されなかった反省を踏まえ、経営理念について「安全」「コンプライアンス」を前面に打ち出し、社員へ浸透させ、日々の業務につながっていくものに見直す。	平成27年4月 【完了】	・*経営理念の改定案及び新たな行動指針の案を策定し、主な現業機関等に対して意見照会を行うなど、社内での検討を進めてきた。* ・*平成27年3月24日に新たな「JR北海道グループ経営理念」を制定した。*
	・現在の「グループ企業行動指針」を取りやめ、経営理念を社員一人ひとりの行動に落とし込んで考えられる行動指針を新たに制定する。	平成27年4月 【完了】	・*平成27年3月24日に社是及びグループ経営理念を改定するとともに、「JR北海道グループ企業行動指針」を取りやめ、JR北海道の役員・社員一人ひとりが取るべき行動を定めた行動指針「私たちの誓い」を制定した。*
	○ 経営幹部が社員に対し直接メッセージを伝える （安全推進部　課長（企画）） ・2.（1）②「安全意識の浸透」の取り組みに加え、経営幹部は定期的に作業実態を把握するともに、経営理念や会社の現状の説明を行う。	平成26年4月 （年1回以上/ 全職場） 【継続実施】	・*膝詰め対話やその他会議の場で経営理念や会社の現状を説明するとともに、作業実態の把握を行った。*
	○ 企業行動委員会の見直し （総務部　副部長）		
	・2.（1）①「企業行動委員会での取組強化」の取り組みに加え、従来の「企業行動委員会」を「コンプライアンス委員会」と改称変更し、社外の方にご参加いただくとともに、当社の参加メンバーを厳選し、コンプライアンスの徹底状況と取り組みの検証を行い、その実施状況を定期的に取締役会に報告することとする。	平成27年4月 【完了】	・*平成27年4月より四半期毎に「コンプライアンス委員会」として開催する。*

No. 1　命令項目　3. 更なる安全確保へ　①安全意識の啓発や安全風土の構築を実施するための組織の整備

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	○ コンプライアンスを徹底させる教育と浸透化の実施 **（総務部　副部長）**		
	・2.（1）①「コンプライアンス教育の見直し等」の取り組みに加え、「会社のルールを守ること」「社会のルールを守ること」「JR北海道社員として自覚を持って行動すること」を徹底するため、新聞記事による具体的な事例を活用した教育等により、社員に対して社会の常識や気づきを促す。	平成27年4月 【継続実施】	・*平成27年度のコンプライアンス教育は、事例をもとにしたディスカッションにより、職業倫理に対する認識を深め、また意識の向上を図ることを重点として実施する。*
	・2.（1）①「コンプライアンス意識の浸透化等」の取り組みに加え、コンプライアンスの徹底の取組み（PDCA）として、コンプライアンスアンケートにより社員の意識浸透度合いの把握と行動の実態を明らかにして（C）、今後の教育や浸透化策の取組み（A）を実施していく。	平成26年11月 【継続実施】	・*2.(1)①と同じ*
	・社員として守るべき行動の指標、コンプライアンスの徹底の項目やセルフチェックテストを記載した、携行可能なコンプライアンスカード（仮称）を作成して、全社員に配布し、社員が判断に迷った際に活用できるようにする。	平成27年4月 【継続実施】	・*平成27年4月1日配付予定。*
	○ 情報公開のあり方見直し **（広報部　課長）**		
	・社内の論理が優先し、世の中の常識とズレがないようにするため、事故やインシデントに該当する・しないに関わらず、お客様や社会的に「安全上、問題がある」と捉えられる事象が発生した場合は、速やかに公表する方向で見直す。	平成27年*4月* 【完了】	・*札幌運転所構内車両脱線（平成26年7月）、石北線・函館本線・千歳線で発生した速度超過（平成26年8月～9月）を「安全上問題がない」として公表せずに批判を受けたことを反省し、平成26年9月から事象毎個別に判断し発表してきたものを、平成27年4月より、お客様の安全に関わるおそれがある事象、コンプライアンス上重大な事象、お客様にご迷惑をおかけした事象が発生した場合は、積極的かつ速やかに情報を開示することとした。*
	○ 懲戒処分の社内周知 **（総務部　副部長）**		
	・2.（1）⑤「懲戒の基準」を厳正に運用することに加え、社内に対して戒めと気付きを促すために、社員の不祥事に関する社内処分について、一定の基準を設けて社内周知を行う。	平成27年1月 【完了】	・*過去に発生した代表的な懲戒処分の事例等を、箇所長を通じて社員に周知することにより、社内に戒めと気付きを促し不祥事の抑止効果を図るため、箇所長の教育用資料として「懲戒処分事例集」を作成した。* ・*「懲戒処分事例集」の作成主旨及び活用方法等について、箇所長への説明会を実施したうえで、全箇所長に配付した。*

No. 1　命令項目　3. 更なる安全確保へ　①安全意識の啓発や安全風土の構築を実施するための組織の整備

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	○「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 **（総務部　副部長）**		
	・ 持続的に安全性を向上するため、現場の中核を担う管理者及びフォアマン層（助役を補佐する立場の主任）を育成するしくみを整備する。 ⅰ）現行の管理者養成についてトレースを行い、必要な見直しを行う。 ⅱ）技術系職場におけるフォアマン層である代表主任、組持ち等の主任層に対して、新たな研修を実施する。 ⅲ）必要な資質や能力を備えた人材を確保するため、社会人経験者の中途採用を積極的に実施する。	平成27年4月	・ *入社12年目前後の主任職からの選抜者を対象とした若手フォアマン研修（3日間程度）を新たに実施する。*
	・ 社員が日々の業務の中で技能の向上や問題の発掘に意欲を持って自発的に取り組めるように職場活性化活動（小集団活動や業務研究発表会等）の再構築を行うとともに、その成果を発表し共有できる場としての発表会のあり方を見直す。	平成27年4月	・ *社員が日々の業務の中で技能の向上や問題の発掘に意欲を持って自発的に取り組める環境を整備するため、現在、縮小または休止している職場活性化活動を取り組みやすいよう再構築し、新たな形での再開を図る。ただし平成27年度は、北海道新幹線の開業準備を十分に考慮し、可能な範囲での再開とする。*
	○ 職場での自発的な取り組みを育てるしくみの構築 **（安全推進部　課長（企画、安全））**		
	・ 社員が問題意識を持って、『自分の職場における安全上の課題は何か』、『自分の職場で事故を起こすとしたら、どのようなことがあり得るか』、『どうすればリスクを減らすことができるか』を考え、具体的な行動に移していく取り組みを育てる。 ⅰ）参考になる取り組み事例の紹介及び表彰を実施する。 ⅱ）職場で中心となって安全を担う社員を育成する。	平成27年4月	・ *平成27年第1四半期から、各職場がテーマに沿った自箇所の課題を設定し、ディスカッション等を通して解決する取り組みの試行を検討している。*
	・ また、講習会等への参加や他社施設の見学についても、育成の一環として取り組んでいく。	平成27年4月 【継続実施】	・ *平成26年度と同様に、他社の講習会や施設見学を行う予定。*
	○ 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 **（安全推進部　課長（企画）、総務部　副部長）**		
	・ 2.（1）②「全社員を対象とした安全研修の実施」の取り組みに加え、グループ会社社員向けのカリキュラムを作成し、グループ会社の鉄道事業に従事している社員を中心に研修を行う。	平成27年6月 【継続実施】	・ *平成27年6月より実施予定。*
	○ 安全啓発館（仮称）の創設 **（安全推進部　課長（企画）、総務部　副部長）**		
	・ 社員研修センターの移転に合わせ、安全啓発館（仮称）を創設し、安全研修室及び事故車両保存庫の展示を移行するとともに、「室蘭線で列車と衝突した機材運搬台車（トロリー）」や「貨物列車が脱線した大沼駅構内のマクラギ」など、実物を事故事例と併せて新たに展示するほか、ヒューマンエラーや労災の危険を体感して学べる教材などを新設し、内容等を充実する。	平成29年1月 【継続実施】	・ *安全推進部が展示する事故事例の見本（サンプル）を作成し、それをもとに各部が自系統における事故事例を作成することとした。*
	・ 安全啓発館（仮称）以外の社員研修センター施設についても、車両実習室や技能実習室の新設、運転シミュレータの増設など社員教育設備を充実するとともに、実習線の整備を検討する。	平成29年1月	
	・ 平成28年度から実施する第2期の安全研修は、安全啓発館（仮称）を活用する。	平成29年1月	

No. 1　命令項目　3. 更なる安全確保へ　①安全意識の啓発や安全風土の構築を実施するための組織の整備

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	○ 職場毎の安全会議・訓練の実施 **（工務部　管理課長・保線課長・工事課長・設備課長、車両部　検修課長、運輸部　管理課長・運用課長・運行管理センター所長、電気部　企画課長・電力技術課長・情報制御課長、駅業務部　副部長）** ・ 以下の目的を達成するために主管部毎、職場毎の取り組みを実施する。 ｉ）お客様の命を奪うとはどういうことかを社員に心底から理解させるとともに、安全を確保するためにルールを守ることの重要性を認識させる。	平成26年8月 【継続実施】	*【工務部・電気部】* ・ *現場で開催する定例会議で、過去の事故事例や危険事象の事例検討を行っている。* *【車両部】* ・ *「撲滅故障ZERO」の取り組みにより、過去の重大事故事例について毎月現場で議論している。* *【運輸部】* ・ *運転士、車掌は月に1回の定例訓練で、重大事故事例と安全推進委員会で議論された危険事象について取り上げている。* *【駅業務部】* ・ *定例訓練で過去の事例を題材としている。また触車事故を絶対に起こさないために、社員・パートナー社員への指導教材として、「触車事故防止DVD」を作成中である。*
	ⅱ）安全推進委員会専門部会を毎月開催することによって、本社と全現場長が毎月、安全のテーマについて直接議論を行い、現場の実態を踏まえた安全施策を実現する。		・ *2.(2)②と同じ*
	・ 2.（1）②「安全意識の徹底及び安全性の向上に関する職員教育体制の再構築」の取り組みに加え、社員が絶対に起こしてはいけない事故について、映像等を活用しながら、リアルに実感できる教材とし、定例的な学習の中に組み込んでいく。	平成27年4月 【継続実施】	・ *「重大事故事例集」に図や写真、動画を用いて、定例的な訓練を行っている。*
	○ 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 **（安全推進部　課長（企画））** ・ 社員の安全啓発や社員への安全情報提供のあり方など、他社事例の調査を継続する。 ・ 調査した結果から、当社の現状を踏まえ効果的な取り組みを抽出し、実施方法・実施時期を検討する。	平成26年7月 【継続実施】 平成27年4月 【継続実施】	【他社の取り組み調査等】 ・ (H26.7)JR西日本：安全考動館、安全ミーティング ・ (H26.9)JR東日本：事故の歴史展示館、CS青信号 JAL：安全啓発センター ANA：安全教育センター、ANAグループ安全飛行 日本郵船：研修センター、NAV9000、ニアミス3000 ・ (H26.10)JR九州：安全創造館、安全サミット ・ *(H27.2)JR東日本：鉄道安全シンポジウム見学* ・ *(H27.3)JR西日本、大阪市交通局見学* ・ 第3回再生推進会議にて、委員へご説明した。(H26.9/29)

No. 2　命令項目　3. 更なる安全確保へ　②安全確保のためのPDCAサイクルの確立

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
状況に応じた安全確保を常に継続していくためには、安全確保の分野におけるPDCAサイクルの確立により、不断にその安全性の水準を高めていくための取組みが極めて重要である。 このため、以下の点について検討を行い、必要な対策を講ずること。 ・各分野における安全目標を設定し、そのために必要な対策について計画を策定すること。	○安全目標の設定 （工務部　管理課長・保線課長・工事課長・設備課長、車両部　検修課長、運輸部　管理課長・運用課長・運行管理センター所長、電気部　企画課長・電力技術課長・情報制御課長、駅業務部　副部長） ・『事故によるお客様の死傷ゼロ』を実現することを各分野に共通した安全目標とする。	平成26年7月 【継続実施】	・*この趣旨に基づき、「JR北海道　安全の再生2018（仮称）」の案を作成した。* ・*「平成27年度経営計画」にこの旨を記載した。*
	○安全目標の設定における必要な対策の計画の策定 （工務部　管理課長・保線課長・工事課長・設備課長、車両部　検修課長、運輸部　管理課長・運用課長・運行管理センター所長、電気部　企画課長・電力技術課長・情報制御課長、駅業務部　副部長） ・各分野における個別具体的な実施計画は、「措置を講ずるための計画」（「2. 第一歩の改善」、「3. 更なる安全確保へ」）であり、これを完遂することで安全目標の実現を目指す。	平成26年7月 【完了】	・*事業改善命令及び監督命令に基づく「JR北海道が講ずべき措置」に従い、「措置を講ずるための計画」を策定した。* ・*四半期毎にトレースを行うことで、着実に実施していく。*

No. 2　命令項目　3. 更なる安全確保へ　②安全確保のためのPDCAサイクルの確立

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・　その実施状況について定期的に検証し、常に鉄道の安全に関する最新の技術や他社の取組みにも留意しつつ、必要に応じ、安全目標及び計画について見直しを行うこと。	**○ 定期的な実施状況の検証** **（工務部　管理課長・保線課長・工事課長・設備課長、車両部　検修課長、運輸部　管理課長・運用課長・運行管理センター所長、電気部　企画課長・電力技術課長・情報制御課長、駅業務部　副部長）** ・ 2.（4）②「本社の現場に対する指導体制の確立」の取り組みにあわせ、現場における課題、気がかりを把握するとともに本社の方針を直接伝え意見交換を行う。	平成26年7月 【継続実施】	・*【工務部】* *現場で開催する定例会議に本社から赴き、議論している。* ・*【運輸部・車両部】* *2.(4)②本社による現場フォロー及び現場長月例ミーティングにおいて意見交換を行っている。* ・*【電気部】* *2.(4)②現場の業務実施状況確認にあわせて意見交換を行っている。* ・*【駅業務部】* *2.(4)②の取り組みに加え、駅輸送業務センター長会議の開催を通して意見交換を実施し、最近発生した事象や本社の取組事項等を伝えている。*
	・「措置を講ずるための計画」については、四半期毎に課長等が目標の達成度合いの確認を行い、さらに、その内容を安全統括管理者と主管部長が確認を行う。	平成26年7月 【継続実施】	・*「措置を講ずるための計画」は、毎四半期毎に安全推進部課長が各課長にヒアリングしトレースしている。その内容は安全統括管理者と各部長が確認している。*
	○ 必要な対策の計画の見直し **（工務部　管理課長・保線課長・工事課長・設備課長、車両部　検修課長、運輸部　管理課長・運用課長・運行管理センター所長、電気部　企画課長・電力技術課長・情報制御課長、駅業務部　副部長）** ・「措置を講ずるための計画」の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対策を見直す。	平成26年7月 【継続実施】	・*「措置を講ずるための計画」は四半期毎にトレースしており、その結果に応じて計画の見直しを実施している。*

No. 2　命令項目　3. 更なる安全確保へ　②安全確保のためのPDCAサイクルの確立

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・　安全確保のためのPDCAサイクルの重要性を社内に徹底すること。	○PDCAサイクルの重要性の徹底 **(安全推進部　課長(安全)、工務部　管理課長・保線課長・工事課長・設備課長、車両部　検修課長、運輸部　管理課長・運用課長・運行管理センター所長、電気部　企画課長・電力技術課長・情報制御課長、駅業務部　副部長)**		
	・「措置を講ずるための計画」の実施及びトレースを継続することにより、社内にPDCAサイクルを定着させ、計画部門から現場まで重要性を社内に徹底させる。	平成26年7月 【継続実施】	・ *3.②「定期的な実施状況の検証」「必要な対策の計画の見直し」と同じ*
	・「自主監査」として安全のために確認すべき項目を定め、現場管理者は自箇所でこれに基づいた点検と改善を繰り返し実践することで、PDCAサイクルの重要性を浸透させていく。	平成26年10月 【継続実施】	・ *2.(2)④と同じ*
	【工務部】 ・現場長による自主監査により自箇所で問題が生じていないか確認し、必要な対策を講じることでPDCAサイクルの重要性を浸透させていく。	平成26年10月 【継続実施】	・ *2.(2)④と同じ*
	・特に保線系統では、管理室から保線所へ、保線所から本社へのボトムアップ体制と、それぞれの機関で業務打合会実施による処置・改善と議事録の報告により、諸課題を解決していくハニカム型PDCAサイクルを構築することで現場と本社が一体となったPDCAサイクルの重要性を浸透させていく。	平成26年4月 【継続実施】	・ *2.(2)④と同じ*
	【車両部】 ・重大事故・事象等の防止に向けた検討・トレース体制を見直し、「車両部安全推進会議」を設置した。そこで、車両部としての方針を決定し、その方針を本社直轄・支社別の「車両故障防止検討会分科会」で現場と議論・検討を行うとともに進捗状況等のトレースを行う。さらに、その結果を「車両部安全推進会議」でトレースし、「車両故障防止検討会」で整理・推進するしくみを構築することで、本社・検修職場が一体となって車両故障防止のPDCAを回す取り組みを継続実施する。	平成26年4月 【継続実施】	・ *2.(2)③と同じ*
	・重大事故・事象および繰り返し故障等の防止、車両故障の原因究明および車両の品質維持に向けた取り組みとして、今までの取り組みを強化した「事前照会制度」を開始し、本社・検修職場が構造変更や試験実施内容など取り組みの共通認識を持ち、トレースができ、PDCAを回すことができるしくみを構築し継続実施する。	平成26年4月 【継続実施】	・ *2.(2)③と同じ*
	・車両の品質管理向上を目的に総括的な取り組みとして、検修職場の管理者が階層ステップ表に基づき自箇所の状況(ランク)を自主点検し、その結果により次に目指すランクを決定して取り組むことで、ランクアップを支援するしくみである「品質管理NAVI」を開始した。その取り組み状況は、課長等をリーダーとして現場に赴く現場フォローの機会などによりトレースを継続し、車両の品質管理体制の確立に向けてPDCAを回す取り組みを継続実施する。	平成26年11月 【継続実施】	・ *全検修関係現場(12現場)が自箇所に対する実態把握を行い、それに対し、課長をリーダーとして現場に赴きフォローを実施(平成26年12月19日～平成27年3月5日)*

No. 2　命令項目　3. 更なる安全確保へ　②安全確保のためのPDCAサイクルの確立

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
	【運輸部】 ・重大事故・事象等の防止に向けた検討・トレース体制を見直し、「運輸部安全推進会議」を設置し運輸部としての方針を決定、その方針を「安全推進委員会専門部会」で現場長と議論・検討、その結果により実行計画の詳細を策定し実施する。その際必要により「指導・構内」「サービス・車掌」会議を開催し現場担当者を交えて議論・検討する。実施後の進捗状況・結果等のトレースは「運輸部安全推進会議」で行い、本社・現場が一体となったPDCAサイクルによる重大事故・事象防止の取り組みを行うことで同サイクルの重要性を浸透させていく。	平成26年8月 【継続実施】	・*2.(2)②と同じ*
	【電気部】 ・安全に関する事故、事象の防止に向けた検討、トレース体制については、「電気部安全推進会議」を設置し電気部門としての方針を決定、その方針を「安全推進委員会電気専門部会」で現場長等と議論、検討した上で、実行計画を策定し取り組む。取り組みの進捗状況のトレースは「電気部安全推進会議」で行い、課題、問題が生じた場合は必要な措置を講ずる、ことで現場と本社が一体となったPDCAサイクルによる安全確保を図り、以て同サイクルの重要性を浸透させていく。	平成26年8月 【継続実施】	・*2.(2)②及び③と同じ*
	・また、安全の確保の前提となる電気設備の保全管理に関しては、「電気関係設備保全マニュアル（通達）」に基づき実施している検査管理業務の自主点検、本社による業務実施状況確認を確実に実施し、PDCAサイクルにより適切な設備保守管理を図っていく。	平成26年4月 【継続実施】	・*2.(1)③と同じ*
	【駅業務部】 ・駅における運転取扱のマネジメント全般および運転取扱オペレーションの自主点検表を作成し、現場長による自主点検を実施する。本社は課長等がリーダーとなる巡回において、自主点検に基づき実態把握を行い、問題が生じていないか確認し、必要な対策を講じることで現場と本社が一体となったPDCAサイクルによる安全確保を図り、同サイクルの重要性を浸透させていく。	平成25年12月 【継続実施】	・*2.(2)④と同じ*
	【安全推進部】 ・「措置を講ずるための計画」の実施状況を安全推進部課長(安全)が各主管部の課長等とトレースを行い、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対策の見直しを行う。このトレースの結果については、安全統括管理者と主管部長が確認を行う。このような取り組みを通して、経営幹部と本社主管部が一体となったPDCAサイクルによる安全確保を図り、同サイクルの重要性を浸透させていく。	平成26年8月 【継続実施】	・*3.②「定期的な実施状況の検証」「必要な対策の計画の見直し」と同じ*
	・安全推進部は「現場長の自主監査」の実施状況を現地へ赴いて確認するとともに、主管部からの報告を含めその実施状況を安全推進委員会へ報告することにより、経営幹部と本社主管部が一体となったPDCAサイクルによる安全確保を図り、同サイクルの重要性を浸透させていく。	平成27年2月 【継続実施】	・*2.(2)④と同じ*

No. 3　命令項目　3. 更なる安全確保へ　③会社全体を通じた安全性向上のための取組み

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
安全性の向上に向けた不断の努力を継続していくためには、会社全体を通じた制度的・組織的な基盤が重要である。 このため、会社全体を通じて、継続的に安全性の向上に取り組むため、以下の対策を講ずること。 ・これまでに策定された「安全性向上のための行動計画」、「安全基本計画」等の見直しについて検討し、安全を確保し、信頼される鉄道会社への徹底的な再生に向けて、実行性のある計画を策定すること。	○「安全性向上のための行動計画」、「安全基本計画」等の見直し (安全推進部　課長(企画)) ・「安全性向上のための行動計画」、「安全基本計画」の見直しにあたり、課題を整理する。 ・「安全性向上のための行動計画」、「安全基本計画」の「反省と教訓とすべき課題」等は、真摯な反省を記載しており、社員へ浸透を図ってきたことから継続する。 ・10年間の取り組み計画として策定した「安全基本計画」の(別紙)は、内容を精査した上で、『誰が』、『いつまでに』、『どうするか』が明確になっている「措置を講ずるための計画」(「2. 第一歩の改善」、「3. 更なる安全確保へ」)及び安全投資と修繕に関する5年間の計画に置き換える。 ○「JR北海道　安全の再生2018(仮称)」の作成 (安全推進部　課長(企画)) ・「安全性向上のための行動計画」と「安全基本計画」に記載されている内容で、安全の本質に係わるものを「JR北海道安全の再生2018(仮称)」として、社員がわかりやすいようシンプルにまとめ、以下の方針により作成する。 ⅰ)「安全」が「安定輸送」よりも優先することを明確に示す。 ⅱ)「一連の事故・事象を通して当社として認識すべきもの」、「現場第一線の行動基準とすべきもの」を明確にする。 ⅲ)「JR北海道再生推進会議」において、委員からいただいたご意見を反映する。 ・本社が提起した「JR北海道　安全の再生2018(仮称)」の案について、職場毎に議論を行い、社員の意見を集約する。併せて、この期間に実施される膝詰め対話の場においても議論する。	平成26年10月 【完了】 平成26年11月 【完了】 平成27年4月 平成27年度中 【継続実施】 平成27年1月～5月 【継続実施】	・「安全性向上のための行動計画」、「安全基本計画」の見直しにおける課題については、本命令項目を議論していく中で、以下のような認識に至った。 【認識】 「安全性向上のための行動計画」と「安全基本計画」には、真摯な反省と教訓とすべき課題を記載しており、社員へ一定程度の浸透が図られている。 一方、記載されている分量が多く、社員が消化しきれていないとともに、何を優先すべきかが明確になっていない。 ・*第5回JR北海道再生推進会議で委員からご意見をいただいた。* ・*平成27年1月「JR北海道　安全の再生2018(仮称)」の案を全社員に配布し、職場毎に意見を集約している。*

No. 3　命令項目　3. 更なる安全確保へ　③会社全体を通じた安全性向上のための取組み

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・　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について検討し、全社的な組織体制を整備すること。	**○ 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** **（企画室　課長、総務部　副部長）** ・ 支社（釧路、旭川、函館）に属する現場に対する本社・支社の役割分担を明確化し、支社及び支社現場に対する技術指導は、本社が直接行うこととする。	平成26年12月 【継続実施】	・ 支社体制については、本命令項目を議論していく中で、以下のような認識に至った。 【これまでの経緯】 ・ 平成10年、11年に支社の組織改正を行い、技術管理及び予算管理は本社に一元化し、支社体制は地域密着の活動、異常時対応及び社員管理を中心とした効率的な業務執行体制に移行した。 ・ その後も支社の業務内容を見直し、指令を除き、より効率的な業務執行体制としてきた。 【認識】 ・ この際、支社現場に対する技術指導については、本社が直接指導することとなったものの、そのための仕組みが十分整備されなかったことから、支社現場に対する技術指導が不十分となった。
	・ 技術に関する業務については、新たな組織もしくは機関を作ることで、本社の体制を継続的に強化し、本社が支社及び支社現場を直接指導することにより、技術力の維持向上を図る。		・ *平成27年1月14日経営会議において支社現業機関等への技術指導について議論を行い、方向性について確認を行った。*
	ⅰ）本社による現場支援を適切に行うため、工務部においては業務支援室が中心となり、他の部門については、本社課長、GL等が現場巡回等を行い、現場における課題、気がかりを把握するとともに、本社の方針を直接伝え意見交換を行う。	平成25年11月 【完了】	・ 平成25年11月18日に工務部に業務支援室を設置した。
	ⅱ）さらに、安全推進委員会を再編し、新設した専門部会に支社現場長を参加させることにより、鉄道の事故防止及び労働災害防止を図る。	平成26年8月 【完了】	・ 平成26年8月1日に安全推進委員会に駅専門部会、運輸・車両専門部会、工務専門部会、電気専門部会の専門部会を設置した。
	・ 本社が支社及び支社に属する現場を効果的に技術指導できるように、体制・規程等に不備がないかトレースを行い、必要があれば見直す。	平成27年4月 【完了】	・ *本社、支社の役割分担を明確にし、平成27年4月1日に必要な規程の改定を行う。*

No. 4　命令項目　3. 更なる安全確保へ　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

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・　JR北海道においては、全職員が鉄道の安全を確保するのは自分であるとの当事者意識を持って、積極的かつ能動的に安全を確保する企業風土の構築に取り組んでいく必要がある。 　このため、以下のような点について検討を行い、必要な措置を講ずること。 　③の計画の見直しに当たっての検討過程に全職員を参加させることを通じて、コンプライアンスや安全意識の醸成を図る機会とすること。	○ 計画の見直しを通じたコンプライアンスや安全意識の醸成 （安全推進部　課長（企画）） ・ 3. ③の「「JR北海道　安全の再生2018（仮称）」の作成」の取り組みに社員を参加させ、コンプライアンスや安全意識の醸成を図る機会とする。	【継続実施】	・ *3.③「「JR北海道　安全の再生2018（仮称）」の作成」と同じ*

No. 4　命令項目　3. 更なる安全確保へ　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

講ずべき措置	具体的取り組み内容 (　　)内は担当責任者	実施時期	進捗状況
・　ヒヤリ・ハット事象の情報収集等の重要性について認識させ、これらの報告をしやすい職場環境の整備を図ること等、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を確立すること。	○「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 （安全推進部　課長（安全）） ・ 2.（2）②「安全推進委員会において調査・審議すべき事項の整理」の取り組みと同じ。	【継続実施】	・ *2.(2)②と同じ*

安全投資と修繕に関する５年間の計画

平成２７年３月２０日
北海道旅客鉄道株式会社

１　鉄道施設と車両の現状に対する課題認識

（１）老朽化した鉄道施設と車両への対処

これまで設備投資や修繕を先送りしてきた鉄道施設及び車両の老朽化が進み、抜本的な対策が早急に求められる状況にある。また、安全を確保するために必要な設備投資や修繕が行われないままに使い続けられている鉄道施設及び車両等がある。

特に車両については、ライフサイクルの考え方に基づく更新を進めてこなかったことから、今後数年の間に大量の老朽取替が必要な状況にある。

（２）ベースとなる修繕への対処

これまでの対前年主義をあらため、施設の規模等を勘案したベースとなる修繕費の考え方や、現場からの提案に基づく修繕が必要な状況にある。

２　基本的な考え方

①安全投資と修繕を最優先して本計画を推進する。そのため、サービス向上施策等を抑制していく。

②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する。

③修繕は、予防保全の観点から、健全な状態を維持するために施設の規模等を勘案したベースとなる修繕費の考え方に基づき計画する。

④メンテナンスを確実に行うため、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る。

⑤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する。

⑥安全のための設備整備においても、目標工事費の設定や価格協議の精査、契約単価の見直し、施設のスリム化、列車間合いの抜本的な拡大等により、コストダウンを実現する。

⑦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」を進める。

３　計画期間

平成２６年度から平成３０年度までの５年間

４　安全投資の主な内容

（１）金額規模感　５年間累計　1,200 億円規模

（２）主な施策【別紙参照】

①車両の老朽対策

○国鉄時代に導入した電車（711 系）の老朽取替（平成 26 年度に完了）

○特急気動車の老朽取替（平成 28 年度から着手）

○ローカル用気動車の老朽取替に向けた量産先行車の製作（平成 29 年度から着手）

②軌道強化、管理の見直し

○ＰＣマクラギ化の推進

・函館線（砂原線）（平成 26 年度に完了）

・根室線　新得・釧路間（平成 30 年度に完了予定）

・副本線、ローカル線のＰＣマクラギ化（平成 26 年度から着手）

○ローカル線の弱小レール解消（平成 27 年度から着手）

○軌道・電気総合検測車、保線設備管理システムの導入（平成 29 年度から使用開始）

5　修繕の主な内容

（1）金額規模感　５年間累計　1,400 億円規模

（2）主な施策【別紙参照】

①車両修繕

○定期検査時等における搭載機器・部品等の集中修繕

○予防保全の考え方に基づいた、部品等の交換周期見直し

②施設修繕

○軌道における検査結果等を適正に反映した修繕

○主要線区におけるロングレール交換（レールシェリング対策）

○土木構造物（橋梁、トンネル等）の健全度判定を適正に反映した修繕

③その他

○先送りしていた電気設備や建物等における大規模修繕

○バリアフリー設備などの機械等における設備量にあわせた適正な修繕

6　資金の確保について

本計画の遂行に必要な資金は、平成２３年度以降措置された６００億円の設備投資支援を前倒して活用するとともに、経営安定基金の評価益の一部実現化や保有する資産の売却等の最大限の自助努力により確保する。その上でなお、およばない部分については国等へ支援を要請する。

7　中・長期的に取り組む課題

（1）土木構造物や建物等の抜本的な対策

橋梁・トンネルなどの土木構造物、駅舎・車両検修建物等については定期的な検査等に基づく保全、改修により日々の安全を確保しているが、老朽更新や耐震補強について中・長期的に取り組む抜本的な対策は別途整理し対応を検討していく。

（2）更なる経営の効率化

本計画の遂行に必要な資金は上述の考え方により確保していくが、現在措置されている６００億円のうち３００億円は無利子貸付（１０年据置後、１０年間で均等返済）であり、将来、これを返済しながら安全を確保して事業を継続していくために、事業規模の見直しなど一層の経営改善を進める。

「安全投資と修繕に関する５年間の計画」　主な施策のロードマップ

別　紙

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

凡例　★：当該件名の完了

区分	課題	ロードマップ（計画期間：以前／Ｈ２６／Ｈ２７／Ｈ２８／Ｈ２９／Ｈ３０／以降）	５年間の概算金額（億円）	最終的に目指すゴール（安全レベル、状態）
安全投資 ／ 老朽化した鉄道施設や車両への対処 ／ 老朽取替・保全 ／ 車両	●ライフサイクルの考え方に基づく更新を進めてこなかったことから、今後数年の間に大量の老朽取替が必要な状況にある。	札幌圏・都市間：711系電車の老朽取替（733系新製）完了★ 183系0代(34両)の老朽取替（261系新製）完了　★ 従来計画より１年前倒し 特急気動車の重要機器取替完了　★ 785系電車の一部老朽取替（37両中27両淘汰）（青函用789系の札幌圏転用による置き換え） 183系（すべて）・281・283系特急気動車の老朽取替に着手 721系電車の一部老朽取替に着手 ２６１系 共通：車両検修機器・車両基地設備の老朽取替を継続 ライフサイクルに基づく各形式の計画的な重要機器取替を実施 キハ４０ ○ＪＲ世代の電車、特急気動車の取替 ○国鉄時代の一般気動車（ローカル用）の取替を本格化する。 その他：一般気動車（ローカル用）量産先行車２両を製作し走行試験等を実施 一般気動車の量産開始 キハ40の老朽取替に着手	390	■列車が安全・安定的に走行できるように老朽更新をするとともに、車両の安全レベルを確保するため、厳正かつ的確なメンテナンスを実施する。 ○車両のライフサイクルに基づく車両の長期計画を策定し、計画的な車両新製や重要機器取替等を実施する。 ○安全レベルを確保するためのメンテナンスに必要な車両検修機器の更新・整備を実施する。 ○厳正かつ的確なメンテナンスに必要な予備品を確保する。 ○厳正かつ的確なメンテナンスに必要な修繕費の予算を措置する。
安全投資 ／ 老朽化した鉄道施設や車両への対処 ／ 老朽取替・保全 ／ 軌道	●これまで設備投資や修繕を先送りしてきたため老朽化が進み抜本的な対策が早急に求められる状況にある。	札幌圏・都市間：函館方面のＰＣマクラギ化完了　★ 従来計画より７年前倒し 札幌圏・都市間はＰＣ化率が６１%に ＰＣマクラギ 札幌・釧路間のＰＣマクラギ化完了　★ 札幌圏・都市間を優先に、副本線等をＰＣマクラギ化（当面は、函館方面を優先） 共通：軌道・電気総合検測車の導入　運用開始　★ 保線設備管理システムの構築と合わせ、業務適正化の基盤を確立 その他：ローカル線（富良野線・釧網線等）の曲線部等のＰＣマクラギ化（３本に１本程度）および弱小レールの解消 ＰＣマクラギ化を未実施の石北線、宗谷線、その他ご利用の少ない線区について、優先度等を勘案して軌道強化の方向性を検討していく。	100	■列車が安全・安定的に走行できるように「ＪＲ北海道保線再生プラン」に基づき軌道強化を実施するとともに、軌道の安全レベルを確保するための厳正かつ的確なメンテナンスを実施する。 ○著大な軌道変位を発生させない軌道構造へ変更する。 ○検査から修繕までを適正化させるため、業務をシステム化する。 ・電気検測と一体となった検測車により効率的な検査等を実施する。
安全投資 ／ 老朽化した鉄道施設や車両への対処 ／ 老朽取替・保全 ／ 土木		橋梁・トンネル等の土木構造物の保全等 土木構造物や建物の老朽更新、耐震補強等について、中・長期的に取り組む抜本対策については別途整理し対応を検討していく。	40	■中央自動車道笹子トンネル事故と同種の事故を防ぐため、検査結果に基づく健全度判定を踏まえた設備の予防保全を行う。
安全投資 ／ 老朽化した鉄道施設や車両への対処 ／ 老朽取替・保全 ／ 建物		駅舎・旅客上屋、車両検査建物、設備・機械等の格納建物の改修等	20	■駅をご利用になるお客様の安全確保を図る。 ■安全な作業環境の整備による労働災害予防を図る。 ■建物内に格納する設備や機器の劣化予防を図る。
安全投資 ／ 老朽化した鉄道施設や車両への対処 ／ 老朽取替・保全 ／ 電気		・電力設備：室蘭線・函館線の変電所設備の老朽取替　等 ・信号設備：千歳線・室蘭線のＰＲＣ装置の老朽取替　等 ・通信設備：搬送装置の老朽取替　等 軌道・電気総合検測車の導入　運用開始　★ 電力設備 石北線（ＣＴＣ）や宗谷線・日高線・釧網線（電子閉そく）等、ご利用の少ない線区の信号等を制御する運転保安装置の老朽取替について、優先度等を勘案して更新の方向性を検討していく。	170	■変電所やPRC等の設備・装置を計画的に取り替える。 ■各機器の部品等を交換周期に基づき計画的に取り替える。
安全投資 ／ 老朽化した鉄道施設や車両への対処 ／ 安全性向上 ／ 車両	●安全を確保するために必要な設備投資や修繕が行われないままに使い続けられている鉄道施設および車両がある。	車輪フラット検出装置の導入、在姿車輪旋盤の増設等　★	50	■H23石勝線列車脱線事故に係る運輸安全委員会の勧告を踏まえた車輪管理を徹底する。
安全投資 ／ 老朽化した鉄道施設や車両への対処 ／ 安全性向上 ／ 軌道		保線設備管理システムの構築を完了 データ改ざん防止、保線業務の適正化、業務負担の軽減　★	20	■改ざん防止、保線業務の適正化を実施するための保線システムを活用して業務を行う。
安全投資 ／ 老朽化した鉄道施設や車両への対処 ／ 安全性向上 ／ 土木		雪崩止め柵や落石止め柵、護岸設備等の線路防災設備などの継続的な整備	60	■災害要注意箇所への対策を実施する。 ■健全度判定を踏まえた設備を整備する。
安全投資 ／ 老朽化した鉄道施設や車両への対処 ／ 安全性向上 ／ 電気		踏切設備の保安度向上対策、列車無線等連絡手段などの継続的な整備	50	■踏切事故を防止する設備や乗務員・指令間の質の高い連絡手段を整備する。
計			900	
その他		・法令対応の安全投資（ATS-DNの整備等） ・教育、人材育成のための設備整備（社員研修センター、各種シミュレータ）等 社員研修センター（イメージ） ATS-DNは省令の定める整備対象区間について平成28年6月までに整備を完了するが、特急が走行する宗谷線、石北線を含めその他の省令の定める区間以外について、優先度を勘案して整備の方向性を検討していく。	300	■ATS-DNは、省令に基づく整備が完了する(H28.6)。 ■社員研修センターの移転・新設が完了する(H29.1)。
安全投資　合計			1,200	
修繕 ／ 車両	●これまでの対前年主義をあらため、施設の規模等を勘案したベースとなる修繕費の考え方や、現場からの提案に基づく修繕が必要な状況にある。	・定期検査時等における搭載機器・部品等の集中修繕 ・予防保全の考え方に基づいた、部品等の交換周期の見直し	400	■施設の規模等を勘案した計画的な修繕の実施により、車両や鉄道施設を健全な状態に維持する。 ■使用頻度の少ない車両や施設の休廃止等によるスリム化を図り必要な検査や修繕を確実に実行する。
修繕 ／ 軌道・土木		・軌道における検査結果等を適正に反映した修繕 ・主要線区におけるロングレール交換（レールシェリング対策） ・土木構造物（橋梁、トンネル等）の健全度を適正に反映した修繕 トラックマスターによる検測の様子 トンネル断面測定器による検測の様子 車輪旋盤による車輪削正の様子	460	
修繕 ／ その他		・先送りしていた電気設備や建物等における大規模修繕 ・バリアフリー設備など機械等における設備量にあわせた適正な修繕	540	
修繕費　合計			1,400	

別紙5

安全の確立に向けた歩み（平成26年度分）

平成26年度に実施した安全の確立に向けた取り組みについて実施期日順に記す。

1. 完了し、今後も長期的に継続する主な取り組み

（1）「日々の輸送の安全確保」関係

① 危ないと思ったら「列車を止めて安全を確認する」取り組みの徹底（平成26年4月）

- 4月から、これを徹底するため、「危ないと思ったら列車を止めて安全を確認すること。その結果、実際は大したことはなく「空振り」に終わったとしても会社は社員を責めることはしない。」旨の方針を安全統括管理者の指示のもとに確立し、4月2日及び7日の現場長会議の場、社内報に掲載した副社長から社員へのメッセージ等において全社的に周知徹底。
- 加えて、会社幹部が機会ある毎に同様の主旨を社員へ伝達。また、5月27日の石勝線事故発生日を迎えるに当たり、朝礼・点呼等においても、周知。（5月27日から実施）
- また、この取り組みの社員への更なる浸透を図るため、平成27年度より役員・社員一人ひとりが取るべき行動について定めた、行動指針「私たちの誓い」、及び安全の本質に関わる内容を分かりやすいようシンプルにまとめた「JR北海道　安全の再生2018（仮称）」等にも記載し周知徹底。

② 毎日の安全確認の見直し（平成26年4月）

- 毎日の安全確認については、平成25年10月から各現場から本社への報告として実施。
- 4月より、現場から本社への報告のみならず、安全向上のために各現場長が「本日は、具体的にどう行動すれば良いのか」を考える材料を本社が毎日提供。
- 具体的には、安全統括管理者と各部長の毎朝の安全確認の中で、「現場長が前日の事象や当日の状況に応じて留意すべき事項」を定め、現場長に伝達。

③ 分岐器軌道変位検測の厳正（平成26年8月）

- 軌道変位の検査データの書き換えが判明、分岐器の副本線側について信頼性の高いデータでの安全確認ができなかったことから、平成25年11月より副本線の減速運転を実施。
- 軌道変位検査業務を知悉している社員による手検測、トラックマスターによる分岐器軌道変位検査の実施により、7月9日までに全ての分岐器の軌道変位検査を完了。
- 検査結果に基づく必要な補修、補修後の確認が7月18日（分岐器）、8月12日（副本線）に完了。
- 関係箇所との調整を行い、8月18日に副本線の減速運転を解除。

④ 運転事故等の報告の見直し（平成26年8月）

- 「事象をありのまま速やかに正しく報告する」ことを定着させること、並びに「列車の遅れは出ていなくても、お客様の命、社員の命に関わる可能性のある事象」について最重点で原因を究明し、事故の未然防止を図ることを目的として、運転事故等の報告制度を見直す検討を4月より開始。
- 7月は、DVD・パンフレットを活用した職場毎の社員周知、現場からの疑問点に対する解釈事例集の作成、周知。
- 8月1日より実施。

⑤ 安全を確保するためのダイヤ改正実施（平成26年8月）

- メンテナンスの確実な実施と車両・地上の負荷軽減などにより、長期的に輸送の安全性・安定性を確保するため、平成25年11月、平成26年3月と2度にわたりダイヤ見直しを実施し、最高速度の低減・運転本数の削減を段階的に推進。
- 8月30日ダイヤ改正では、特急「スーパーとかち」、快速「エアポート」の最高速度を130km/h→120km/h、261系の曲線通過速度の抑制を実施。

⑥「大切な命を守る」冊子の配布（平成26年11月）

- 駅業務部にて除雪業務に従事する社員、パートナー社員に対し、過去の事故事例、安全な作業手順、5R運動などを判りやすく記載し、携帯できる大きさにまとめたものを作成した。
- 社員に対してこの冊子の重要性を認識させるため、表紙には所属・氏名・受領日を記入する欄を設けている。
- 11月28日から現場で配布をはじめた。

⑦ 軌道変位検査総点検の実施（平成26年12月）

- 信頼される線路メンテナンスの再生に向けて、一連の事象意向、検査から修繕までの適正化に向けて取り組みを展開し、定着してきたところであるが、今年度の業務支援室による「監査・フォロー」においても、一部箇所で検査実施方法や管理方法について課題があった。
- このため、各種取り組みの定着化及び強化を目的に保線管理室全箇所を対象に、検査実施漏れの有無、検査基準日逸脱の有無、検査延長の不足等について、保線課による総点検を12月2～26日に実施した。

⑧ 平成27年度安全推進計画の策定（平成27年3月）

- 安全管理規程にて年度毎の取り組みを安全推進計画に定めることとしている。
- 「お客様の安全」の確保については、「措置を講ずるための計画」の取り組みを着実に推進する。また、取り組みのトレースを行い、十分に効果を発揮できていない事項については、原因を究明し改善する。
- 「社員の安全」確保については、触車・感電・墜落の三大労災の撲滅を目指す。
- 平成27年度安全推進計画については、3月13日開催の安全推進委員会、3月17日開催の経営会議で審議、3月20日開催の取締役会にて決議。

⑨ 津波対応マニュアルの改正（平成27年3月）

- 「津波警報等発表の情報を取得した箇所長の取扱い」「列車の運転再開時の取扱い」等マニュアル本文を改正、自治体が作成したハザードマップの見直しに合わせ、「津波警戒区間一覧図」「津波避難場所・経路図」等別冊を改正。

- 駅に設置する「避難場所案内看板」のデザインについて、北海道運輸局鉄道部長よりJIS規格に基づく依頼があったことから、デザインを見直す。
- 1月13日および3月13日開催の安全推進委員会で審議、マニュアルについては3月31日に改訂。

（2）「安全管理体制の再構築」関係

① 安全推進委員会の運営の見直し（平成26年4月）

- 安全推進委員会については、平成25年秋以降、月1回の定例会のほか臨時会を適宜開催するなど運用を改善。
- 4月からは定例開催を月2回とし、さらに必要に応じて臨時会を開催する運用。

② 主管部毎の安全推進会議（平成26年5月）

- 安全向上のためには、各部門における原因の究明、対策の実施、対策が定着しているかのトレースが重要であることから、各主管部毎に部長、課長、グループリーダー、担当者による原因究明、対策検討の場として安全推進会議を開催。
- 車両部は4月から、駅業務部、運輸部、工務部、電気部では5月より定例的に開催。

③ 4M4E事故分析手法の導入（平成26年6月）

- 鉄道総研式事故分析手法から、JR東日本で使用している4M4E分析手法へ変更。
- 6月より安全推進委員会における一部の事故事例検討に適用。
- 安全推進委員会地方部会にて現場長を対象とする概要説明を実施。
- 本社、支社計画部門社員を対象とした研修を実施。
- 8月の安全推進委員会より、全ての事故事例検討について適用。

＊「4M4E分析手法」とは、ヒューマンエラーの誘発要因を「4つのM」（M[人]、M[もの]、M[環境]、M[管理]）の観点から同等に「なぜ」を繰り返し掘り下げ、対策を「4つのE」（E[人]、E[もの]、E[環境]、E[管理]）の観点から策定する手法。

④ 安全推進部の体制強化（平成26年6月）

- 安全推進部が安全統括管理者の統括管理業務の補佐、各技術部門の安全確保に関する取組みの総合調整等の役割を担うことを明確に意識できるよう、「組織規程」「業務管理規程」を改訂。

⑤ 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提出（平成26年7月）

- 「安全管理体制の再構築」に関し、事故等の原因究明・再発防止対策の検討体制の確立、内部監査等の体制の充実、安全推進部の強化等の計画を策定。
- 「技術部門の業務実施体制の改善」に関し、各種規程等の検証、改正・整備、周知徹底、確認及び見直し、本社の現場に対する指導体制の確立、車両部門における多重チェック体制の確立等の計画を策定。
- 7月23日に国土交通省へ報告。

⑥「委員会等規程」の改訂（平成26年7月）

- 安全推進委員会運営の見直し（専門部会の設置、地方部会の廃止）、JR北海道再生推進会議の設置に伴い、7月31日に「委員会等規程」を改訂。

⑦ 安全推進委員会の運営の見直し（平成26年8月）

- 運転事故等の報告の見直しに合わせ、8月より安全推進委員会において調査・審議すべき事故、事象を鉄道運転事故・インシデント・列車に遅延を生じていなくても重大な事故に至る可能性がある事象等に絞り込み、重点的に原因・対策を議論するように改善。また、再発防止策の取り組み状況についてトレースを実施するように改善。
- 8月より地方部会から系統毎の専門性を活かすことができるように専門部会へ移行。

⑧「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」の平成26年度第2四半期進捗状況報告（平成26年9月）

- 7月23日に国土交通大臣へ報告した措置を講ずるための計画の進捗状況について、安全統括管理者と関係部長とにより、概ね計画通りに進捗、計画の推進に支障を及ぼす課題がないことを確認。
- 9月30日に北海道運輸局を通じて国土交通大臣へ報告。

⑨ 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提出（平成26年12月）

- 「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」に関し、経営理念等の見直し、コンプライアンス委員会の設置、安全啓発館（仮称）の創設等の計画を策定。
- 「安全確保のためのPDCAサイクルの確立」に関し、『事故によるお客様の死傷ゼロ』を各分野に共通した安全目標とし、個別具体的な実施計画として「措置を講ずるための計画」を完遂する等の計画を策定。
- 「会社全体を通じた安全性向上のための取り組み」に関し、「命を守るためにどうするか」を行動基準、判断基準の中心に据えた「JR北海道　安全の再生２０１８（仮称）」を作成する等の計画を策定。
- 12月26日に国土交通大臣へ報告。

⑩「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」の平成26年度第3四半期進捗状況報告（平成26年12月）

- 7月23日に国土交通大臣へ報告した措置を講ずるための計画の進捗状況について、安全統括管理者と関係部長とにより、概ね計画通りに進捗、計画の推進に支障を及ぼす課題がないことを確認。
- 12月26日に国土交通大臣へ報告。

⑪ 運輸安全委員会「石勝線清風山信号場構内における列車脱線事故に係る勧告」に対する「講ずべき措置の完了報告書（中間）」の提出（平成26年12月）

- 車輪擦傷、剥離等の進行状況等を継続して検査する仕組みの構築、計画部門の社員が現場へ赴き車輪管理及び車輪検査の実態把握、車輪フラット検出装置の導入等進捗について報告。
- 12月17日に運輸安全委員会委員長へ報告書を提出。

⑫ 現場長自主監査のトレース（平成27年2月）

・ 各系統毎に作成したチェックシートを用い、10月より現場長による自主監査を試行開始した。

・ 現場長自主監査体制の整備、現場長自主監査の試行期間における主管部および安全推進部による確認等について、2月13日開催の安全推進委員会へ報告。

・ 必要によりチェックシートの記載内容、点検周期等の見直しを行い、平成27年5月より現場長自主監査を本実施することとした。

⑬「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」の平成26年度第４四半期進捗状況報告（平成27年3月）

・ 7月23日、12月26日に国土交通大臣へ報告した措置を講ずるための計画の進捗状況について、安全統括管理者と関係部長とにより、概ね計画通りに進捗、計画の推進に支障を及ぼす課題がないことを確認。

・ 取り組みを進めるに当たり、訓練時間が確保できない、少人数現業機関・系統融合職場の存在、規程の見直しを行うマンパワーの問題等、「措置を講ずるための計画」を進めるにあたっての課題について、経営幹部へ報告。

・ 平成27年3月13日開催の安全推進委員会、3月17日開催の経営会議で審議、3月20日開催の取締役会にて決議、3月31日に国土交通大臣へ報告するとともにプレス発表を行った。

⑭ 支社現業機関等への技術指導に関する組織規程の見直し（平成27年3月）

・ 支社の現業機関に対する指揮命令については、組織規程により「支社の現業機関の長は支社長（又は運輸営業所長）の指揮を受け担当業務を処理する」と定めており、本社が直接指揮を行うこととはしていない。

・ しかし、技術指導（「技術に関する規程、標準及びマニュアル等に定められた業務に関する指導」及び「事故防止等に関する指導」）に関しては、実態として本社各部も直接支社の現業機関に対して行っている。

・ 実態に合わせ、鉄道事業本部長も支社の現業機関に対して技術指導を行うことができるよう、組織規程の改正を行うとともに、支社及び支社の現業機関に対する技術指導が効果的に行えるよう、年度末に向けて必要な体制・規程等の見直しを進めることを1月14日の経営会議にて報告。

・ 支社現業機関に対する業務指導の具体的な考え方について、3月24日開催の経営会議へ報告、必要となる組織規程の改訂を行い、平成27年4月1日から実施。

（3）「技術部門の業務実施体制の改善」関係

① 軌道の著大軌道変位発生時の取り扱いの明確化（平成26年6月）

・ 4月から軌道変位測定の結果、軌道整備を要する値である整備基準値を大きく超える著大軌道変位が発生した場合は、直ちに運転規制を発令することとし、そのために運転規制が必要な変位量の閾値と、運転規制を発令するためのルールを制定。

・ 4月10日より試行を開始、6月1日より実施。

② 軌道複合変位管理の強化（平成26年6月）

・ 複合変位が整備基準に達した場合、これまで1ヶ月以内に補修としていたものを15日以内に補修。

③ 軌道複合変位管理の再強化（平成26年8月）

・ 複合変位が整備基準に達した場合、補修が完了するまでの間、貨物列車のみ当該箇所を45km/hの徐行運転を実施。

・ これまでの徐行信号機は旅客列車、貨物列車の区別はなかったが、複合変位管理の再強化に伴い、貨物列車のみを対象とした徐行手配が発生することから、適用列車識別標を設け、8月21日から使用を開始。

④ 業務遂行プロセスにおける多重チェックの実施（平成26年8月）

- 重要な業務について、複数社員による確認、チェックリストによる確認等、業務遂行プロセスにおいて多重チェックを実施するため、現行の状況について確認し、多重チェックの必要な項目の洗い出し。

⑤ 工務系統社員への教育及び保線技術者講習の講師及び運営の一部の委嘱（平成26年9月）

- 「鉄道の技術上の基準を定める省令」第10条にある係員の教育及び訓練等について、これまでは各現業機関で実施。
- 今年度9月以降については、前述の教育と保線技術者講習会の講師及び運営の一部について、効率的で確実な教育及び訓練の実施を図る目的で社団法人　日本鉄道施設協会へ委嘱。

⑥ 安全チェックシートの使用（平成26年9月）

- 人身事故発生時及び踏切故障時において、安全を最優先として確実に作業を行うため、作業全体の流れや、お客様、警察関係者及び社員の安全に関わる内容を含んだ駅社員が使用する安全チェックシートを新たに作成。
- 平成26年9月1日に指導文書を発出し、使用を開始。

⑦ 軌道検査器具類の統一（平成26年9月）

- 検査データの信頼性向上や記録の徹底のため、検査器具類（記録装置付き標準ゲージ導入等）の統一を図る。
- 平成26年3月までに当初予定していた記録装置が装備されたトラックマスター、デジタルゲージ等の導入完了。
- その後、現場での要望を踏まえ、平成26年9月までに追加増備。

⑧「JR北海道集中豪雨対策検討委員会」の設置（平成26年10月）

- 従来の降雨観測体制及び運転規制のあり方を今一度検証し、集中豪雨に対する鉄道輸送の安全を確保するうえで必要な方策について検討。
- これらの検討に当たっては、既存の雨量計配置の見直しや社外気象情報の活用等が必要となることが想定されるため、「JR北海道集中豪雨対策検討委員会」を設置し、気象・防災に関わる外部有識者の提言を取り入れ検討を進める。
- 10月29日に第1回目、平成27年2月6日に第2回目の委員会を開催。

⑨ 軌道工事の仕上がり状態検査における装置化の推進（平成26年10月）

- 適正な仕上り状態検査記録を目的として、軌間、水準、平面性の記録にあたっては原則として記録装置付き検測器を使用することとしているが、現在手検測している高低及び通りの記録についても装置化を図ることとし、平成27年度からトラックマスター(仕上り検査用)による検測を基本とすることとする。ただし、分岐器における軌道変位は測定できない。

- 平成26年10月15日～平成27年3月31日まで札幌保線所・帯広工務所において試行し、問題がないことを確認したため、平成27年6月末までに本導入する予定。

⑩ バラストレギュレーターの導入（平成26年10月）

- マルチプル・タイタンパー（MTT）によるバラスト突き固め作業の後に人力にて道床整理を行ってきたが、予算不足や要員の減少により充分に道床整理ができていない状況にあった。

- このため、MTT施工後のバラストのかき上げ、マクラギ上のバラスト整理、道床安定作業等を行うことができるバラストレギュレーターを導入、MTTと群使用について試行することとした。
- 10月に根室線西帯広駅基地線へバラストレギュレーター1台を回送、11月に試験施工を行い、平成27年度以降に試行稼働させる。

⑪ マヤ車検測精度の向上（平成26年11月）

- マヤ車による軌道検測は、現状ではデータ上の軌道変位測定位置と実際のキロ程に差異が生じている。その誤差を解消するためにデータデポシステムの導入を図った。地上側ではキロ程情報等を記憶保持するD.D地上子を1km間隔でマクラギ上に3,200枚設置した。

⑫ 函館線大沼～渡島砂原～森間（砂原線）のPCマクラギ化工事（平成26年11月）

- 砂原線はローカル気動車と夜行急行「はまなす」と貨物列車が運行されており、これまでは旅客特急列車が運行されていないことからPCマクラギ化が未施工。
- 函館保線所大沼保線管理室における軌道検査データ改ざんの背後要因の一つとして、軌道保守業務負担が大きかったことが考えられることから、同管理室が担当する砂原線のPCマクラギ化を推進。
- ローカル列車1本を運休、バス代行とすることで作業間合いを拡大、また、工事についてはJR東日本エリアの軌道工事会社に工事を委託。
- 5月7日から工事に着手し、11月までに約27,000本をPCマクラギに交換完了。

⑬ 各種異常時取扱いチェック表（標準）の制定（平成26年12月）

- 駅社員が異常時において、お客様と社員の安全を最優先として作業を行うための確認項目を含めた各種異常時取扱いチェック表（標準）を10月31日に通達し、安全推進委員会駅専門部会にて各駅長に周知。
- 各駅での内容確認期間を経て、12月から使用を開始。
- あまりにも項目数が多いと現場が処理しきれずチェックが形骸化する恐れがあることから、軌道部門では軌道変位検査及びポイント先端部における摩耗管理に限定して実施し、業務フローのシステム化を推進中。土木部門及び設備部門においては、既存のチェック体制を継続して実施。

- 車両部門は、重大事故・事象につながりかねない「落とすな」「燃やすな」「こぼすな」に関わる箇所でWチェックが必要な項目を選定し、現場と検討・調整を図った統一項目で各現場がWチェック表を作成して8月1日から取り組みを開始。（運転区所は、7月15日から順次開始）
  8月1日以降、各支社の現場については、車両故障防止検討会分科会の機会と課長をリーダーとして現場に赴く現場フォローの機会を通じてトレースを継続中。
  本社直轄の現場については、11月の課長をリーダーとして現場に赴く現場フォローの機会を通じてトレースを開始。

⑭ 保線設備管理システムの導入（平成27年1月）

- 当社の「保線システム」は、保守台帳や作業実績・検査データの管理等のデータベースとしての役割が大きい。一方で検査データの自動判定や業務を支援する機能は少なく、作業の漏れや検査データの改ざんを防ぐことが出来なかった。
- 今後の検査・作業の適正化が必須であることから、設備管理及び業務支援体制の強化、検査データのセキュリティー向上を目的として、JR東日本で実績のある「保線設備管理システム（TRAMS）」をベースに新たな「保線設備管理システム」として導入し適正化を図ることとし、平成27年1月27日の経営会議にて設備投資に関して承認。

⑮ 軌道に関する技術的基準の見直し（平成27年2月）

- 旧国鉄時代から踏襲されている基準等について、省令及び通達、JR他社の取り組み等を踏まえ、状況に応じた基準に見直した。2月に改正し、3月の現場説明会を踏まえ、4月1日から施行とする。
- 列車の走行安全性に直結するものは、実態に応じた管理基準に高め安全確保を図った。検査方法や管理基準等を緩和しても、十分に列車の走行安全性を確保できるものは簡素化を図った。
- 具体的には、札幌～南千歳間の1級線化を含めた線路等級の見直し、軌道変位の整備基準値を線路等級別から列車の最高速度別に変更、軌道変位量が整備基準値超過を防止するための計画整備値の導入、巡視頻度延伸のための緩み防止ナットの導入等を実施した。

⑯ 線路閉鎖等規程の一部改正、線路閉鎖等マニュアル（通達）の制定（平成27年3月）

- 列車運行と保守作業の分離を図ることに際して、その取扱いを現場での運用に即したものとすることを目的として、線路閉鎖等規程の一部を改正し、線路閉鎖等マニュアルを制定。

（4）安全上重要な取り組みに力を集中するために見直しを行った優先順位の低い業務

① 現場の契約事務簡素化(平成26年7月)

・工務、電気の職場が煩雑な契約事務に多くの時間を取られていることから、より検査、修繕に時間を割くことができるよう、契約事務の簡素化の検討を4月より開始。6月に検討を終え、7月より実施。

② トンネル内部のロングレール・遊間検査の見直し（平成26年5月）

・トンネル内部は年間を通じて温度変化が小さいことから、一定の条件を満たすことによってレール張り出し事故を十分に防止可能。
・延長300m以上のトンネルで、レール種別が50kgN、PCマクラギ等の条件を満たしている場合、抗口から150m以上の箇所における遊間検査を目視とすることができる通達を発出。

③ 散水車運行の取りやめ（平成26年7月）

・ロングレール管理基準の見直し、運転規制のルール化等により、酷暑期における管理体制が十分に構築されたため、今年度より運行を取りやめ。

④ 高温による特別巡回警備の発令基準の見直し（平成26年7月）

・これまでは国鉄時代に定められた「外気温度28℃もしくはレール温度45℃」を基に特別巡回警備を発令。
・JR北海道管内の外気温度とレール温度との関係を調査、検討したところ、見直しが可能との結論。
・今後は、「外気温度30℃もしくはレール温度45℃」。
・これまでの実績から想定すると、特別巡回が16％程度削減、57％程度がより適切な巡回時機との効果を期待。
・発令回数は平成25年度373回、平成26年度392回であった。
・発令事由は、外気温度のみ（H25：27%、H26：4%）、レール温度のみ（H25：3%、H26：40%）、外気・レール温度両方（H25：70%、H26：56%）であった。平成26年度は95%以上がレール温度を含む発令であったことから、特別巡回警備の適正化が図られたと推定される。

⑤ 低利用設備の使用停止及び車両削減による検査数量の削減（平成27年3月）

・平成27年2月末までに86線の副本線を使用停止とした。
・平成26年4月～平成27年3月の間に、貨車を中心に64両の車両を削減した。

（5）事故・事象への対策等

① 183系燃料制御装置のスライジングブロック破損対策（平成26年5月）

・183系燃料制御装置のスライジングブロック破損について、対策を実施したエンジンによる耐久試験結果について学識経験者を交えた対策会議へ報告、対策内容についてご了解を戴いた。

・対策が完了した車両については、8月1日以降、運用を再開。

② 感電事故防止の取り組み（平成26年6月）

・5月12日に函館線朝里駅構内において、特高用避雷器の損傷に対する仮処置を行っていた札幌電力所社員が感電したことに対し、各種の取り組みを行うことを6月25日の安全推進委員会で決定。
・電力設備系統制マニュアル（通達）の改正について、社員周知（92名）。また、8月4日開催の助役会議にて周知状況の再確認。
・感電事故防止教育用DVDを作成後、平成27年1月23日に全道各現場へ配布し、社員教育に活用。
・7月23日に朝里駅構内に注意喚起表示標を掲出、試行結果を踏まえ全道に設置済み（平成27年4月）。
・8月4日にJR東日本　電気ネットワーク部より講師を招き、感電事故防止に関する講演会を開催。

③ 石勝線列車脱線火災事故を風化させない取り組み（平成26年7月）

・5月27日を迎えるにあたり、全社員が、あらためて事故の重大さを思い起こし、共通認識を醸成するとともに、風化を防止するため、今年度以降、毎年、次の取り組みを継続実施。

・トンネル・車両を使用した避難誘導訓練を実施。

・朝礼・点呼等において、自箇所で発生しうるお客様の命に関わる事故とその予防策及び発生させた場合の対処方等を話すとともに、以下について周知。
　ⅰ）危険だと思ったらまず情報を収集し、
　ⅱ）判断に迷った場合は、採りうる選択肢を考え、「最も安全と認められるみち」を採る
　ⅲ）「最も安全と認められるみち」を採ったが、実際は大したことはなく、「空振り」に終わった場合でも、会社はその社員を責めない

・5月20日から7月末までの間に実施する定例の指導訓練等の時間で、以下の例を参考に「お客様の安全」に関するテーマについてのディスカッションを行う。
　ⅰ）職場でお客様の命に関わる事故が発生するとしたらどういうことが想定されるか？また、そのような事故を起こさせないためどのように取り組んでいくべきか？
　ⅱ）職場でお客様の命に関わる可能性を生じた場合どのように対処すべきか？
　　例）駅は火災や地震発生時等、乗務員は車両からの発煙発生時等

・緊急時に社員であることを示す「救護ワッペン」について、そのデザインを見直し、初回の配布から3年近く経過したことから、全社員に対して再配布。

④ 281系特急気動車制輪子鉄粉による発煙対策（平成26年7月）

・火災に至る危険性はなかったが、7月6日に発生した281系特急気動車の床上機器室での発煙を生じたことに対する原因、対策を検討。
・原因としては、制輪子鉄粉が床上電線スペースに入り込み、電線周辺の塵埃に付着して燻り、配線などを焦損。
・緊急対策として、配管と床板の隙間をパテにより塞ぐ、他形式車両の調査。
・恒久対策として車両新製時に床板や覆いなどの取り付け前に実施する隠蔽前検査での重点事項に指定。
・当社が推定した原因、検討した対策について、「独立行政法人　交通安全環境研究所」にその妥当性の評価を依頼、新たな対策等が必要となった場合には追加対策を実施。

⑤ 函館線山越～八雲間熱田川災害箇所の非常導水路の完成（平成26年8月）

・函館線山越～八雲間熱田川橋梁は、平成25年8月に集中豪雨による河川増水で流木による線路支障、道床流出が発生。
・道路管理者である北海道開発局、河川管理者である八雲町との協議に基づき、非常導水路の建設を進め、8月に完成した。

⑥ 検修作業における「重大故障を撲滅する」取り組み（平成26年8月）

・過去10年間の事故・故障から「絶対に再発させてはならない」重大事故・事象を抽出し、風化させない取り組みとしての再発防止教育を開始。
・8月15日に指導文書を発出し、毎月1件名を指定して取り組みを開始。

⑦「保線安全の日」の設定（平成26年9月）

・保線社員が平成25年9月19日大沼駅での貨物列車脱線事故及び、それに関する線路の未補修やデータの改ざん事象を振り返り、「保線社員全員が一連の事象を振り返り、再発防止への想いを風化させない。本社は各現場の実態を汲み取る機会とし、各種施策の見直しを図る」等を目的に、毎年9月19日を「保線安全の日」として設定。

・当日の午前は、各職場共通の取り組みとして安全講話、事故事例紹介、事象事例の討議等、午後からは各職場のオリジナリティを活かした取り組みを実施。

・8月8日に上記内容の通達を発出。

⑧ 4種踏切の事故防止対策（平成26年9月）

- 4種踏切における踏切無視に対する注意喚起を強化するため、ストップサイン（太陽電池による点滅機能付き）を132踏切に新設。
  車両進入防止柵を、車両通行規制になっているにもかかわらず未設置である5踏切に新設を行うこととし、平成27年秋までに整備。

⑨ 三次元レーザレーダ式大形踏切支障物検知装置の導入（平成26年10月）

- 踏切内での自動車のエンジンストップ、脱輪等を検知するため、これまでは主としてループコイル式の検知装置を使用してきたが、保守に苦慮してきた。
- このため、平成22年度から三次元レーザレーダ式について試験を行い、種々の課題について解決を図り、実用可能との判断ができた。
- 以上について、10月10日開催の安全推進委員会へ報告、今後は取替を含め、大形支障物検知装置として三次元レーザレーダ式も使用することとした。

⑩ 江差線の急曲線区間におけるカント低減について（平成26年10月）

- 江差線においてこの3年間で貨物列車の脱線事故が3回発生し、その対策の一つとして通常よりも厳しく設定した整備管理値により軌道管理を行っている。
- 一方、線形の面から検討したところ、設定カントを低下させることにより、乗り上がり脱線のリスクが低減できることが整理できた。
- 平成27～28年度にMTTによる軌道整備、橋パッキンによる高低調整などを行い、カント低下を行うこととした。なお、江差線が第三セクターへ移管後も、施工を予定している。
- 以上について、10月24日開催の安全推進委員会へ報告すると共に、11月12日にプレス発表を行った。

⑪ 車輪フラット検出装置の導入（平成26年11月）

- 平成23年5月に発生した石勝線列車脱線火災事故に対し、平成25年5月に当社は運輸安全委員会より車輪踏面状態の管理の徹底についての勧告を受けた。
- この勧告を踏まえ、列車運行状態で車輪の熱亀裂や擦傷等の発生を検出可能な車輪フラット検出装置の導入について検討を進め、函館線苗穂駅構内に設置することとした。
- 平成26年11月より製作に着手、平成27年7月からの稼働開始を予定している。

⑫ 列車徐行による安全確保について（平成26年12月）

- 列車運行の安全確保については、これまで軌道および構造物の補修・補強、防護設備の整備等の安全投資により実施してきた。
- しかし、限られた予算の中で安全レベルを維持するために、ご利用の少ない線区等については、安全確保が可能な範囲への列車の速度制限などにより安全を確保することとした。
- 雪崩・落石要注意箇所がある区間、橋脚の洗掘等が懸念される区間等において列車徐行による安全確保を図ることについて、12月12日開催の安全推進委員会へ報告、平成27年3月より速度制限を実施することとした。

⑬ 停車場構内における作業箇所の誤認防止（平成27年3月）

- 平成26年8月に岩見沢駅構内において、電気車入線禁止区間の誤認により電車のパンタグラフと電車線に取り付けられたままの工具が接触、パンタグラフが損傷する事象が発生した。
- このため、線路閉鎖工事、緊急に列車や車両の入線を禁止する措置を行う場合、緊急に電気車のみ入線を禁止する措置を行う場合には、構内図を用いて誤認を防ぐこととした。
- 平成26年11月17日開催の安全推進委員会で検討を行い、その後、詳細について現場との調整を図り、平成27年4月から実施。

（6）その他

① 可搬式特殊信号発光機（点滅形）の使用開始（平成26年4月）

- 線路閉鎖工事及び一般作業（間合い作業）に関わらず、ヒューマンエラー防止の観点から作業安全度をより高めることが目的。
- 函館線 大沼～森駅間（砂原経由）PCマクラギ化工事の施工において、可搬式特殊信号発光機（点滅形）を使用開始。

② JR北海道再生推進会議の設置（平成26年6月）

- 事業改善命令・監督命令の「第三者による安全対策監視委員会の設置」に基づき設置。
- 6月12日に第1回目を開催、現状における認識及び今後の取り組みの考え方について説明。
- 7月3日に第2回目を開催、5カ年の投資修繕費の考え方、事業改善命令・監督命令に対する取り組み等についてご議論。
- 9月1日～2日に函館保線所・五稜郭車両所・青函トンネルをご視察。
- 9月29日に第3回目を開催、5カ年の投資修繕費の考え方、事業改善命令・監督命令に対する取り組み等についてご議論。
- 12月5日に第4回目を開催、事業改善命令・監督命令に対する取り組み、JR北海道再生推進会議としての意見書の策定等についてご議論。
- 平成27年2月5日に第5回目を開催、経営理念の改訂やJR北海道再生推進会議としての提言書の策定等についてご議論。
- 平成27年3月16日に第6回目を開催、安全投資と修繕に関する5年間の計画、JR北海道再生推進会議としての提言書の策定、措置を講ずるための計画の進捗状況についてご議論。

③「動力車乗務員　異常時運転取扱マニュアル（通達）」の全面改定（平成26年7月）

- 運転士が理解しやすく、使いやすいものとすべく、平成25年度初より指導員OBを再雇用し、検討。
- 大きさをA4版に拡大、写真・イラストを活用すると共に、今後の改訂も考慮し、加除可能なバインダーで作成。
- 7月に運転士及び運用指令員へ配布。

④ 鉄道総研による「事故の聞き取り調査手法」の運輸部社員研修（平成26年7月）

- 正しい事象が報告されるためには、管理者の聞き取り方法が重要であることから、7月30日に運輸部15名を対象に研修を実施。
- 管理者、指導員教育への展開を検討。

⑤ 可搬式特殊信号発光機（点滅形）使用区間の拡大（平成26年7月）

- 4月1日より函館線大沼～森駅間（砂原経由）において可搬式特殊信号発光機（点滅形）の使用を開始。
- 7月14日より次の区間にも使用を拡大。
  函館線　函館(駅構内含む)～長万部(駅構内除く)
  江差線　五稜郭(駅構内含む)～木古内(駅構内含む)
  海峡線　新中小国(駅構内除く)～木古内(駅構内含む)

⑥ 函館駅における保線業務紹介のパネル展開催（平成26年8月）

- JR北海道再生推進会議において頂いた提言に基づく保線業務の使命について、一般の方にわかりやすく展示を行う事を通して保線社員のプライド・責任感・使命感を喚起すべく、8月26日から9月30日までの予定で函館駅コンコースにてパネル、レール見本、トラックマスターなどを展示。
- その後、旭川駅、帯広駅、札幌駅においてもパネル展示を開催。

⑦ 今後の車両更新（平成26年9月）

- 新型特急車両（285系）の開発を中止した。
  このことにより老朽化した特急気動車の当面の更新には、既存の261系特急気動車の製作を継続していくことで、従来形式での車両形式の統一が図られ、予備車共通化による全体両数の抑制と機器共通化によるメンテナンス性の向上も図られる。

⑧ 携帯用特殊信号発光機の使用（平成26年10月）

- これまで列車防護用具として携帯用信号炎管を駅長事務室に備え付け、巡回中の係員が携行してきた。
- しかし、火薬類の管理や5～10分程度で燃え尽きるということもあり、赤色LEDを使用し長時間点灯可能な携帯用特殊信号発光機を11月1日より使用開始することとした。

⑨ 721系電車重要機器取替（平成26年10月）

- 721系電車は昭和63年から平成15年にかけて135両が導入され、これまでに老朽対策として27両について主制御装置やモータ等を取り替える重要機器取替工事を行った。
- 平成5～6年に導入した27両について重要機器取替を行うことを決め、11月より設計、材料手配に着手、平成30年3月までの工期を予定している。

⑩ 785系電車老朽取替（平成26年10月）

- 785系電車は平成2年度に30両導入、その後、平成13年度に7両増備されているが、日車両キロが長いことから、経年24年であるものの総走行距離が約640万kmに達しており、更新時期を迎える状況にある。
- 現在、海峡線で使用している789系0代について、北海道新幹線開業後に保安装置や運転台機器の改造を行った上で道央圏に転用し、785系電車の置き換えを行うこととした。
- 平成26年11月より789系電車の改造設計に着手、平成29年度に785系から789系への置き換えを予定している。

⑪ 可搬式特殊信号発光機（点滅形）使用区間の拡大（平成27年1月）

- 4月1日より函館線大沼～森駅間（砂原経由）において可搬式特殊信号発光機（点滅形）の使用を開始。
- 7月14日より次の区間にも使用を拡大。

  函館線　函館(駅構内含む)～長万部(駅構内除く)

  江差線　五稜郭(駅構内含む)～木古内(駅構内含む)
  海峡線　新中小国(駅構内除く)～木古内(駅構内含む)
- 平成27年1月1日より、使用できる区間を当社内全区間に拡大することとし、12月5日に通達を発出。

⑫ 線路防災設備の整備（平成27年3月）

- 雪崩防止柵・雪崩覆い補強等雪崩対策6箇所、のり面工・落石防止柵等落石対策8箇所、ふとん籠・排水設備等土砂崩壊対策12箇所、護岸壁補強等波浪対策3箇所について、平成27年3月～12月に整備を実施。
- 3月10日開催の経営会議にて審議、3月20日開催の取締役会で決議。

2. 継続している主な取り組み

（1）「技術部門の業務実施体制の改善」関係

① 保線職場におけるタブレット端末による検査記録方法の改善に向けた検討

- マクラギ検査、徒歩巡回については、既に開発を終えているアプリケーションについて岩見沢保線管理室、追分管理室、苫小牧保線管理室で5月22日に現場説明を行い、試行を開始。
- 分岐器検査については本年度上期にアプリケーションの開発を行い、下期に試行を行うべく検討。
- 試行期間を経て、必要なアプリケーションの改良、社員周知を図った上で、平成27年度からの本導入を目標に検討を推進。
- 7月29日開催の経営会議へ「タブレット端末による検査結果の記録及び検査データの一元管理について」を報告。

（2）事故・事象への対策等

① 大正形および側線用8番片開分岐器の分岐器ポイント前端部への脱線防止ガードレールの設置。（平成26年7月）

- 6月19日に小田急電鉄において車両脱線が発生、原因は調査中であるが、類似の構造となっている大正形および側線用8番片開分岐器94組を対象に分岐器ポイント前端部への脱線防止ガードレールの設置を決定。
- 脱線防止ガードレールの設置に必要な材料は、岩見沢レールセンターでの製造の他、軌道材料メーカーからの購入を行い、8月以降、順次、設置。
- 調査等の結果、分岐器94組のうち5組は設置対象外となり、対象分岐器89組のうち50組に設置済み。
- 12月10日に国土交通省より発出された通達に基づき、追加箇所を検討中。

② 8番片開分岐器の分岐器リード部への脱線防止ガードレールの設置

- 7月20日に札幌運転所構内で8番片開分岐器の分岐器リード部において車両脱線が発生。
- 類似の分岐器を使用している本線及び副本線、車輪転削を実施する運転所構内など対象に、分岐器の使用停止が可能か検討、引き続き使用する分岐器に対して分岐器リード部への脱線防止ガードレールの設置。
- 現在、使用停止箇所、設置箇所の精査、メーカへの部品発注の準備。
- 運転所構内を除く112組については、材料を手配、12組が設置済み。
- 札幌運転所構内85組、苗穂運転所構内46組、釧路運輸車両所構内50組、五稜郭車両所構内13組、函館運輸所構内41組、旭川運転所構内48組については設置必要分岐器の精査中。
- 12月10日に国土交通省より発出された通達に基づき、追加箇所を検討中。

③ 排雪保守用車と列車の衝突事故防止対策の検証

- 平成21年12月に根室線富良野駅構内で発生した排雪保守用車と列車との衝突事故を受けて取り組んできた再発防止策について検証を行った。
- これまで運転取扱い駅（7駅）では、除雪作業中の排雪保守用車と競合する進路に対し停止信号とする措置を行ってきたが、係員の錯誤を防止する観点から全ての進路について停止信号とする。
- また、CTC被制御駅のうち、54駅については前述の運転取扱い駅と同様に排雪保守用車が駅構内で除雪作業を行っている間、当該駅の全ての信号機を停止信号とすることを試行する。
- 停止信号の対策を行わない箇所については、作業打合せを確実に行うために必要な確認・会話の重要性について、社員へ再周知するとともに、管理者が作業打合せの実態把握を行う。