

# 安全報告書

## 2016

平成28年8月  
北海道旅客鉄道株式会社

1	はじめに	1
2	安全方針	
2-1	安全綱領	2
2-2	「JR北海道 安全の再生」	2
2-3	「私たちの誓い」	3
3	安全管理体制	
3-1	輸送の安全を確保するための管理体制	4
3-2	安全管理に関する会議等	5
3-3	自主監査体制の整備	6
4	JR北海道再生推進会議	
4-1	JR北海道再生推進会議	7
4-2	JR北海道再生のための提言書（概要）	7
4-3	JR北海道再生推進会議によるモニタリングの実施状況	9
5	北海道新幹線の開業に向けた取り組み	
5-1	各種規程・マニュアルの制定及び見直し	10
5-2	安全設備・システム整備	11
5-3	社員の出向による技術の習得	11
5-4	各職場での教育訓練	11
5-5	異常時訓練の実施	12
5-6	三線軌条の保守管理	12
6	安全確保のための取り組み	
6-1	安全投資と修繕に関する5年間の計画	14
6-2	安全関連設備投資	14
6-3	膝詰め対話の実施	17
6-4	「安全再生の日」の制定	17
6-5	安全に関わるルールを遵守する取り組み	17
6-6	安全キャンペーンの実施	18
6-7	事象報告・ヒヤリハット活動の取り組み	18
6-8	自然災害対策	19
6-9	ホーム・車両の安全設備	21
6-10	地震対策	23
6-11	土木構造物の老朽対策	25
7	事故等の発生状況と再発防止措置	
7-1	鉄道運転事故等の発生状況	26
7-2	3つの重大事故の対策	27
7-3	運輸安全委員会の調査対象となった事故への対策	29
8	お客様、地域の皆様との連携	
8-1	お客様、地域の皆様と共に高める安全	30
8-2	お客様からのご意見	31
9	輸送の安全に関する事業改善命令及び事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令	
9-1	事業改善命令・監督命令によるJR北海道が講ずべき措置	32
9-2	事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画	35
10	「安全報告書2016」へのご意見	38

## 1 はじめに

当社は、平成23年5月27日に石勝線列車脱線火災事故を起こし、その後も様々な事故等が発生させ、お客様の信頼を大きく損ないました。さらに、平成25年には、車両トラブルを連続して発生させ、大沼駅構内の貨物列車脱線事故及び線路未補修・データ改ざんが判明するなど、お客様、地域の皆様からの信頼を失う事態となりました。これら一連の事故、トラブル等に対して、平成26年1月には国土交通大臣より「輸送の安全に関する事業改善命令及び事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」を受け、輸送の安全確保が至上命題である鉄道事業者としての基本的な資質を一から問われました。

ここにあらためまして、お客様、地域の皆様、関係機関の皆様に大変なご迷惑とご心配をおかけしておりますことを深くお詫び申し上げます。

当社は、「輸送の安全に関する事業改善命令及び事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」を受け、平成26年度に最重点の取り組み計画として「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」、「安全投資と修繕に関する5年間の計画」を策定しました。

さらに、平成27年度には、お客様の命を守るための行動基準・判断基準である安全の基本方針「JR北海道 安全の再生」及び安全最優先・コンプライアンスを徹底するための行動指針「私たちの誓い」を制定し、安全とコンプライアンスを柱とした企業風土の改革及び安全基盤の再構築に取り組んでおります。

これらの計画や方針を確実に実行・実践するとともに、JR北海道再生推進会議より頂戴した「JR北海道再生のための提言書」で提起していただいた内容をも十分に踏まえ、1日も早く安全で信頼される鉄道事業者へ再生すべく不退転の決意で取り組んでまいります。

また、今年3月26日に北海道新幹線が開業し青函トンネルを含む新青森・新函館北斗間で運転をはじめました。貨物列車と共用走行することにより発生する保守・運行管理面での課題は北海道新幹線特有のものであり、新幹線の歴史の中でも困難な課題であると認識しておりますが、一つひとつの事象に対処し経験を積み重ねることによりこれらの課題を克服し、日本の新幹線ブランドを損なうことのないよう、より一層安全の確保に取り組んでまいります。

最後になりますが、この安全報告書には、鉄道の安全の確保のための当社の取り組みを記載しております。ご一読いただき、忌憚のないご意見を賜りますようお願い申し上げます。

平成28年8月



北海道旅客鉄道株式会社  
代表取締役社長

島田 修

## 2 安全方針

### 2-1 安全綱領

当社は、「安全綱領」として、社員が常に心がけるべき安全に関する規範を定めています。

1. 安全は、輸送業務の最大の使命である。
2. 安全の確保は、規程の遵守及び執務の厳正から始まり、不断の修練によって築きあげられる。
3. 確認の励行と連絡の徹底は、安全の確保に最も大切である。
4. 安全の確保のためには、職責をこえて一致協力しなければならない。
5. 疑わしいときは、手落ちなく考えて、最も安全と認められるみちを採らなければならない。

### 2-2 「JR北海道 安全の再生」

「安全綱領」に加え、安全に関する基本方針として、平成27年9月1日に安全の本質に関わる内容をシンプルにまとめた「JR北海道 安全の再生」を策定しました。現在は、「JR北海道 安全の再生」の考え方をすべての社員の行動基準・判断基準の中心に据え、安全の再生に取り組んでいます。

#### 【「JR北海道 安全の再生」の骨子】

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



「JR北海道 安全の再生」の冊子



### 2-3 「私たちの誓い」

お客様の安全を最優先にすること及びコンプライアンスを徹底するための具体的な行動指針として、平成27年4月1日に社員一人ひとりがとるべき行動を定めた「私たちの誓い」を制定しました。

これまで、「私たちの誓い」の浸透を図るために、朝礼時の唱和や意見交換会の開催など各職場において工夫を凝らした取り組みを実施し、社内誌においても水平展開を図ってきました。

制定から1年が経過したことを機に、「私たちの誓い」のさらなる浸透を目的として、「私たちの誓い」の各項目が制定された背景や実践に向けた取り組みを紹介した冊子を作成し、全社員へ配付しました。冊子は、職場内勉強会や職場の同僚とお互いの行動について振り返る際などに活用しております。

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



「私たちの誓い」の冊子

「安全第一、安定第二」危ないと思ったら列車を止めます。  
この条項が制定された背景を記載しています。



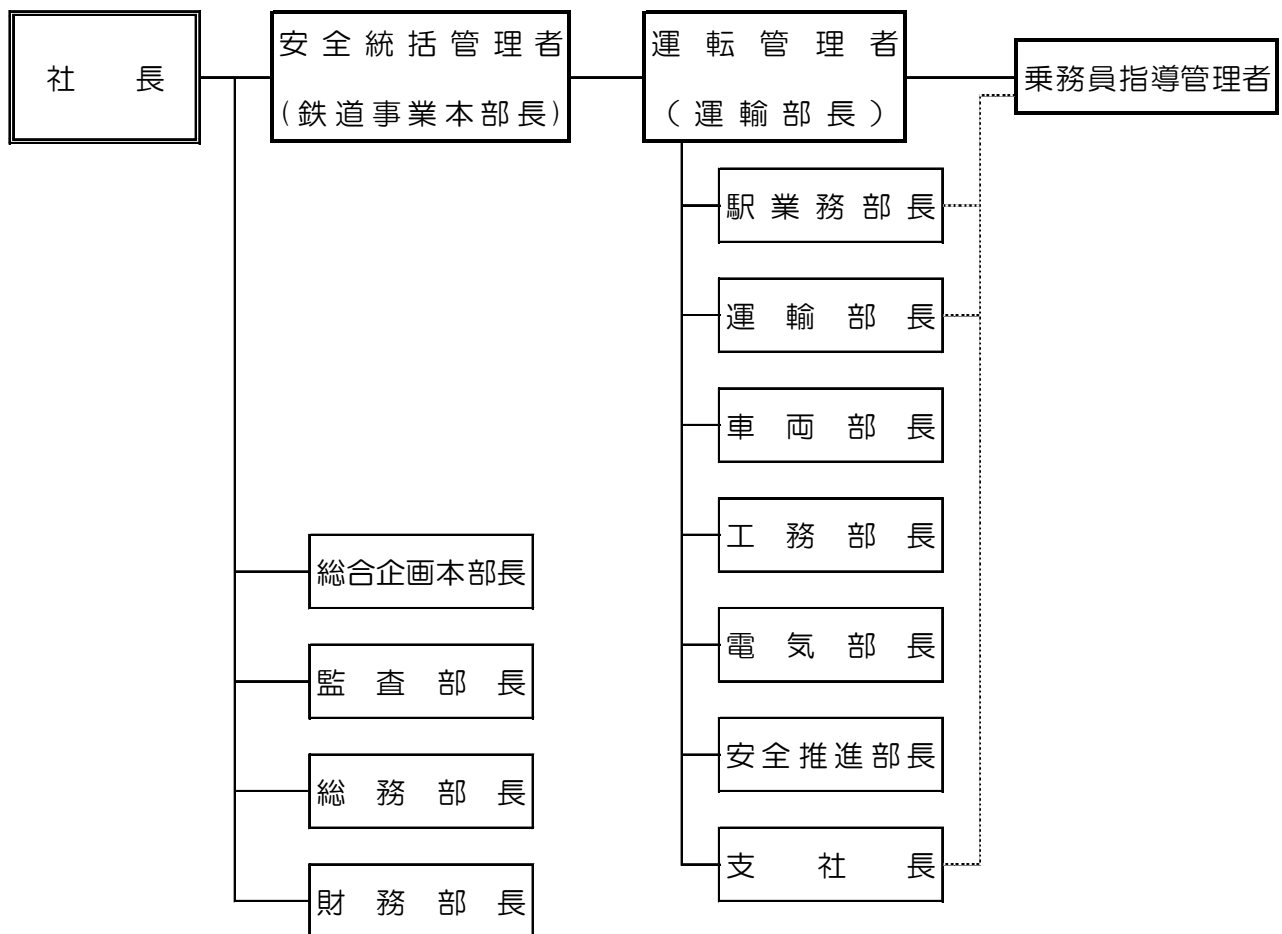
「安全第一、安定第二」危ないと思ったら列車を止めます。  
この条項を実践する取り組みを記載しています。

### 3 安全管理体制

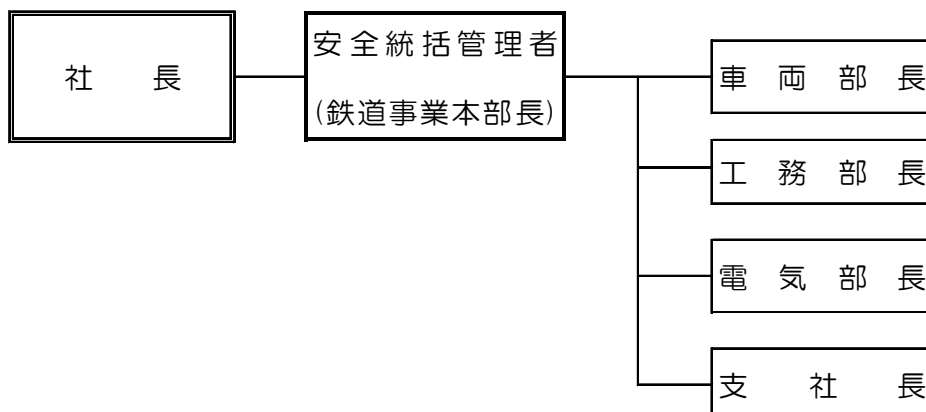
#### 3-1 輸送の安全を確保するための管理体制

当社は輸送の安全を確保するため、鉄道事業法に基づき安全管理規程を定めています。同規程は、輸送の安全を確保するために遵守すべき事項を定め、安全管理体制を確立し、輸送の安全性の向上を図ることなど、安全マネジメント態勢の構築を目的としています。

〔運転管理体制図〕



〔施設・車両の管理体制図〕



## 〔主な管理者の責務〕

社 長	輸送の安全を確保するための業務全般を総理します。
安全統括管理者	輸送の安全を確保するための業務について、各管理部門を統括管理します。輸送の安全の状況を把握し、必要により社長、運転管理者及び関係部長等に対して、輸送の安全の確保に関する意見を述べます。
運 転 管 理 者	輸送の安全を確保するための業務のうち、運行計画や乗務員の資質の維持、その他運転に関する業務を総括します。輸送の安全の確保に関する業務のうち、運転に関する業務について関係部長等に指示します。
乗務員指導管理者	自箇所に所属する乗務員の適性、知識、技能その他の資質の維持及び向上に関する業務を行い、資質の充足状況を定期的に確認し、必要に応じ運転管理者に報告します。

## 3-2 安全管理に関する会議等

## ○安全推進委員会

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

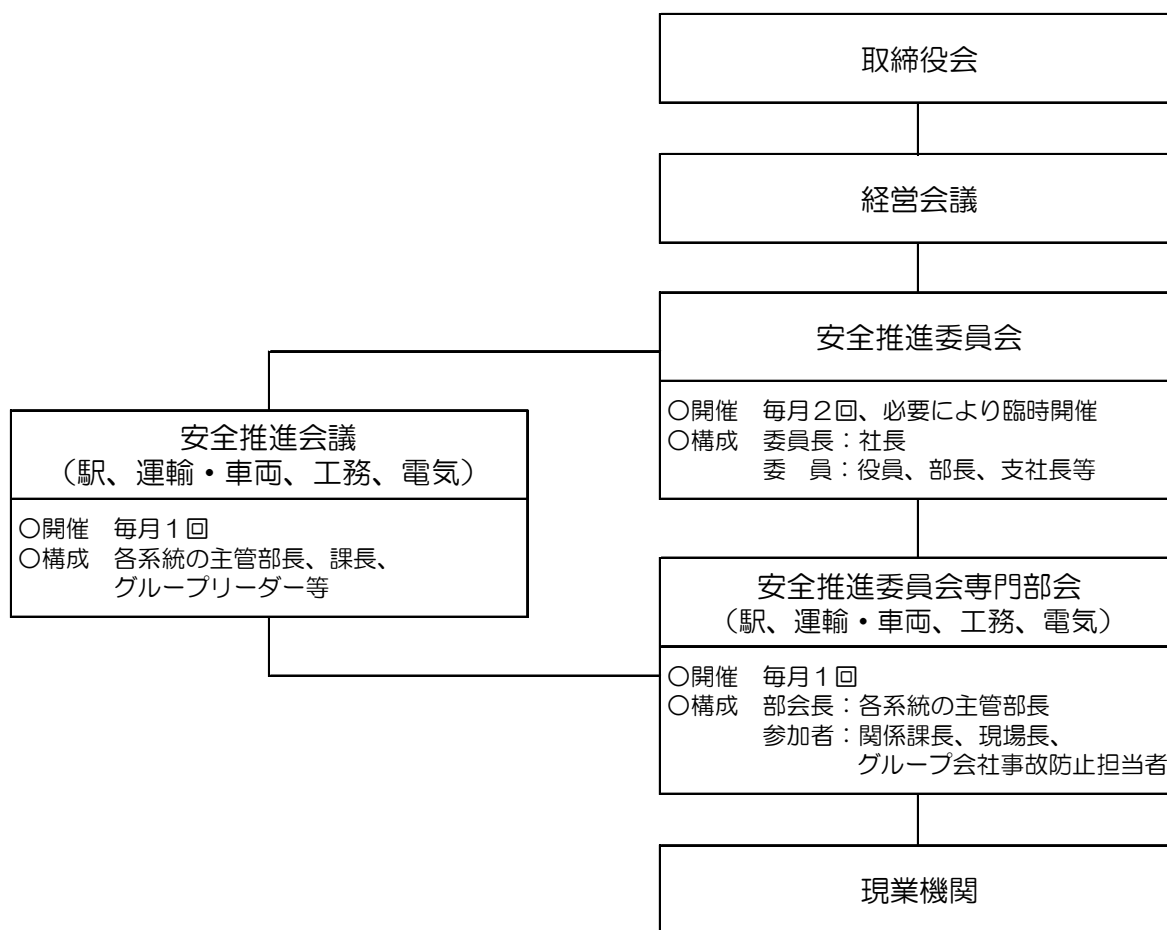
特に、鉄道運転事故、インシデント及び列車に遅延が生じていなくても重大な事故に至る可能性がある事象について調査・審議し、徹底的に原因を究明し再発防止策の検討を行っています。また、他社で発生した重大事故及びインシデントについての討議も行っています。

## ○安全推進会議

安全推進会議を各系統に設置し、安全推進委員会で議論すべき内容の徹底した検討を行っています。また、安全推進委員会で取り上げなかった事象のうち重要なものについて原因を究明し再発防止策の検討を行うとともに、他社で発生した重大事故及びインシデントについても討議を行っています。

## ○安全推進委員会専門部会

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



### 3-3 自主監査体制の整備

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

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



## 4 JR北海道再生推進会議

### 4-1 JR北海道再生推進会議

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

現在、当社が安全な鉄道の再生に向け最重点計画として取り組んでいる「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」、「安全投資と修繕の5年間の計画」及び安全の基本方針である「JR北海道 安全の再生」についても、JR北海道再生推進会議で審議をしていただき策定したものです。また、「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」の四半期ごとの進捗状況についても、その都度、委員の皆様からご意見をいただいた上、国土交通大臣に報告しております。

JR北海道再生推進会議は、これまで9回開催し、会議のほか現地調査も5回行い、当社の安全の取り組みについてご助言・ご提言をいただいております。

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

(メンバー・役職は平成28年6月時点のものです)



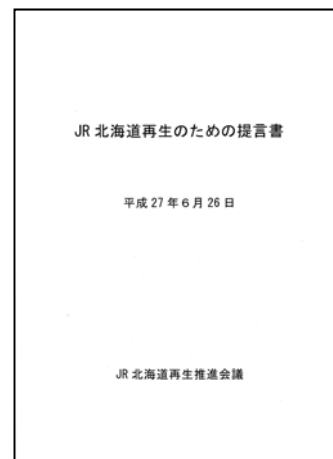
提言書を受けた取り組みの状況報告を受ける委員の方々

### 4-2 JR北海道再生のための提言書（概要）

「JR北海道再生推進会議」での議論を踏まえ、平成27年6月26日に「JR北海道再生推進会議」として当社に提起すべき内容をまとめた「JR北海道再生のための提言書」を頂戴しました。



宮原議長からJR北海道再生のための提言書を頂戴しました



**【提言書の概要】**

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

**【再生推進会議が真の問題点と認識した事項】**

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

**【問題認識に対応する再生推進会議の提言】**

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

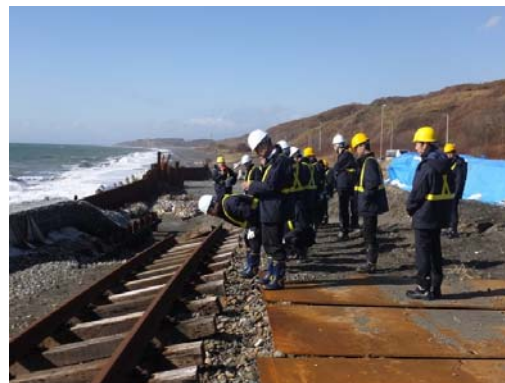
### 4-3 JR北海道再生推進会議によるモニタリングの実施状況

JR北海道再生推進会議によるモニタリングは、JR北海道再生推進会議が「JR北海道再生のための提言書」で提起した内容並びにJR北海道再生推進会議の審議を経て当社が策定した計画を対象に年2回実施され、会議と合わせ現地調査による確認も行われております。

昨年6月に「JR北海道再生のための提言書」を頂戴した以降、JR北海道再生推進会議によるモニタリングは平成27年10月と平成28年5月の2回実施され、「JR北海道再生のための提言書」を受けた実行計画、「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」及び「安全投資と修繕の5年間の計画」等の実施状況について確認をしていただき、当社の安全に関する取り組みについて幅広くご助言・ご提言をいただいております。



安全の取り組みについて追分工務所の社員と意見交換する委員の方々



日高線（豊郷―清富間）被災箇所の現地調査



苗穂工場の現地調査

## 5 北海道新幹線の開業に向けた取り組み

### 5-1 各種規程・マニュアルの制定及び見直し

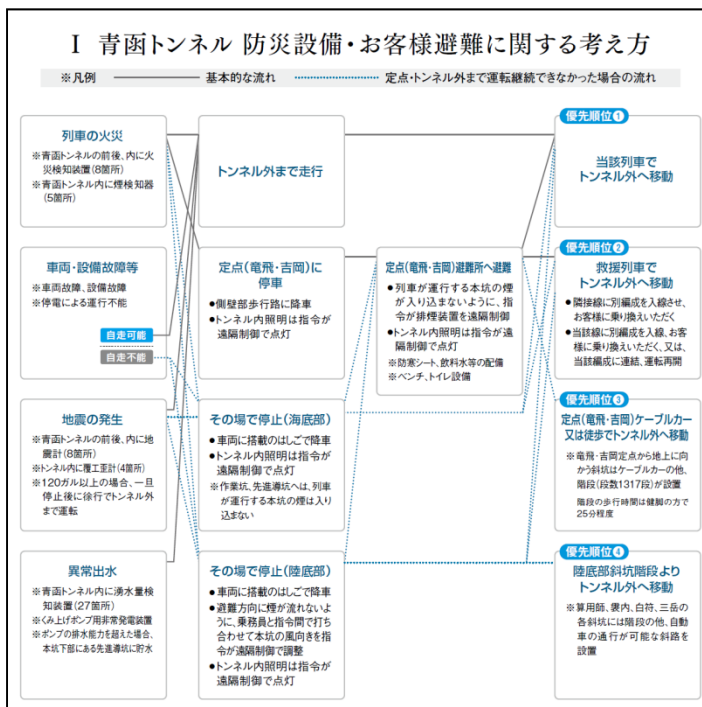
#### (1) 各種規程等の制定

新幹線開業に伴い、「新幹線運転取扱心得（実施基準）」をはじめとする各種実施基準を制定し、国土交通大臣へ届出を行いました。また、「動力車乗務員作業標準（新幹線）」「新幹線電車整備基準」「新幹線保守作業等取扱要領」「新幹線災害時運転規制等要領」「新幹線電気設備系統制マニュアル（通達）」等の社内規程類を制定しました。



#### (2) 青函トンネル異常時取り扱いマニュアルの見直し

平成 27 年 4 月 3 日に青函トンネル内で停止した特急列車からお客様に地上へ避難していただいた事象を教訓とし、トンネル床誘導線・誘導灯の新設、カメラ・スピーカーの増強等避難誘導設備の改善を行い、避難誘導の取り扱い手順をよりわかりやすくするため「青函トンネル異常時取り扱いマニュアル」を見直しました。



吉岡定点下り線誘導路のトンネル床誘導線



避難所までの距離表示・誘導サイン



## 5-2 安全設備・システム整備

### (1) 運行管理システム

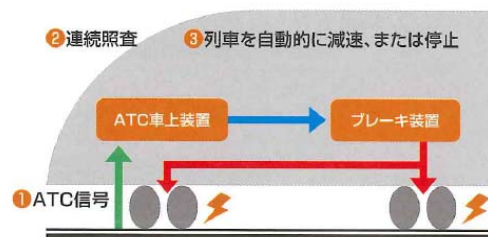
北海道新幹線は、新幹線運行管理センターで新青森～新函館北斗間の運行管理を行っています。北海道新幹線では共用走行区間があることから、新幹線の輸送計画と在来線の輸送計画を合成して新幹線と貨物列車の共用走行を管理する北海道新幹線総合システム（CYGNUS）を導入しています。

### (2) DS-ATC（自動列車制御装置）

① 先行列車の位置等の条件から列車が停止すべき位置をATC信号として地上設備から車両に伝送

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

③ 許容速度を超えないように列車を自動的に減速、または停止させる



## 5-3 社員の出向による技術の習得

北海道新幹線に関わる当社の社員がJR東日本へ出向し、東北新幹線の駅・運転士・車掌・指令・車両検修などの業務を行い、必要な知識・技術を習得しました。

## 5-4 各職場での教育訓練

駅、運転士、車掌、施設、電気、指令などの職種ごとに、各職場で机上講習により基礎的な知識を習得しました。また、開業前に新幹線設備を用い、箇所単位での訓練や様々な職種合同の訓練を行いました。

### 【日常起こりうる異常時対応訓練の主な内容】

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



### 5-5 異常時訓練の実施

大規模地震発生により列車が脱線し停電が発生しているという想定で、高架橋上からの避難誘導訓練を実施しました。また、青函トンネル内で車両故障が発生、火災検知装置が動作し、定点または定点間で列車が停止した想定で避難誘導訓練を実施しました。

#### 【北海道新幹線開業に向け実施した異常時訓練】

平成28年1月15日	木古内駅～新函館北斗駅間
2月9日	青函トンネル 竜飛定点
2月16日	青函トンネル 吉岡定点～竜飛定点間
2月26日	青函トンネル 吉岡定点



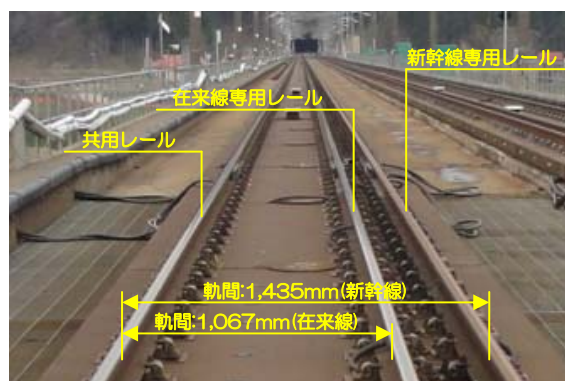
木古内駅～新函館北斗駅間での高架橋上からの避難誘導訓練



青函トンネル竜飛定点でのトンネル内からの避難誘導訓練

### 5-6 三線軌条の保守管理

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



三線軌条

### (1) 三線軌条特有の装置

三線軌条区間では、新幹線と貨物列車（在来線）が共用走行することから、落下物などを自動検知する「限界支障報知装置」、三線軌条区間であってもレール破断の検知が可能な「レール破断検知装置」、走行中に異なる変電所から供給される電気をスムーズに切り替えることができる「き電区分制御装置（車軸検知式）」という三線軌条特有の装置を開発し使用しています。これらの装置は、将来にわたりメンテナンスや設備更新を行い、維持していくことが求められています。

### (2) 求められる難易度の高い保守レベル

#### ①短い作業時間のなかで確実に保守作業を行う必要があります

共用区間では、三線軌条という従来の新幹線よりはるかに手間のかかる設備であるにもかかわらず、夜間にも貨物列車が多数走行し、保守基地が遠方にあることから、実作業時間が2時間弱しか確保できず、短い間合いの中で作業をこまかく分けて行うため、非効率的な保守体制になっております。

より高い安全レベルに設備を維持していくために、保守間合い時間確保について関係会社と調整を進めるとともに、短い時間で効果的な保守作業が行えるよう検討を進めてまいります。

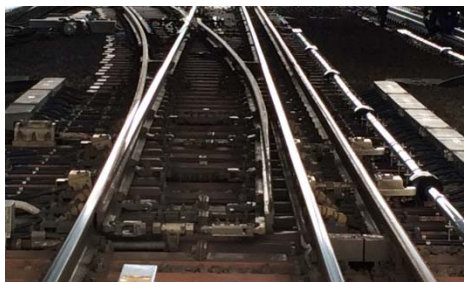
#### ②線路構造が複雑で高度な保守レベルが求められます

三線軌条は線路に使用している部材が多く、特に、レールとマクラギを固定する締結装置は、通常の線路の1.5倍必要なことから三線軌条区間だけで約100万個敷設されています。しかも、在来線用レールと新幹線用レールの狭隘な範囲に多数の部材が敷設されていることから、保守作業が行いにくいうえに、通常の線路であれば問題とならない程度の部材のずれでも、隣接する部材に接触し輸送障害につながります。また、三線分岐器も大変複雑な構造をしており、高度な保守レベルが求められています。

#### ③難易度の高い冬期除氷雪に挑んでまいります

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

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



三線分岐器



三線軌条の締結状態

## 6 安全確保のための取り組み

### 6-1 安全投資と修繕に関する5年間の計画

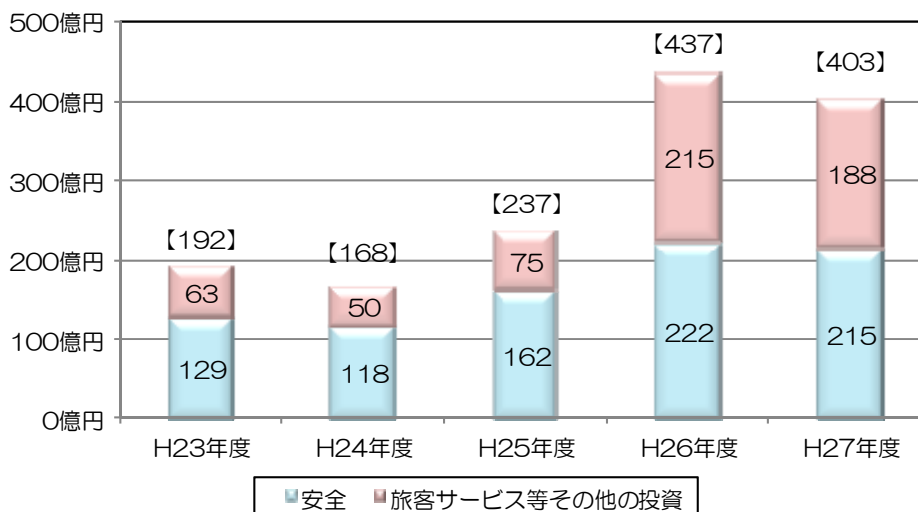
安全確保に必要な設備投資や修繕を先送りしてきた結果、鉄道施設及び車両の老朽化が進み、早急に対策が求められている状況にありました。このため、平成27年3月に「安全投資と修繕に関する5年間の計画」を策定し、安全基盤の再構築を進めるとともに、限りある資金で安全レベルを維持するため、安全確保が可能な範囲への列車の速度制限や使用頻度の少ない設備・ご利用が著しく少ない列車の見直しなど「選択と集中」を進めております。

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

### 6-2 安全関連設備投資

平成27年度は、「安全投資と修繕に関する5年間の計画」に基づき、お客様の安全を最優先に取り組み観点から、車両や地上設備など安全基盤の強化に重点を置いた設備投資を実施しました。

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



設備投資額と安全関連設備投資額の推移



### (1) PCマクラギ化の推進

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

なお、砂原線は平成26年度に完了し、根室線新得駅～釧路駅間については、工事を引き続き行っています。また、富良野線旭川駅～美瑛駅及び根室線釧路駅～東釧路駅ではマクラギ3本に1本をPCマクラギ化する工事を行いました。



PCマクラギ化（根室線）

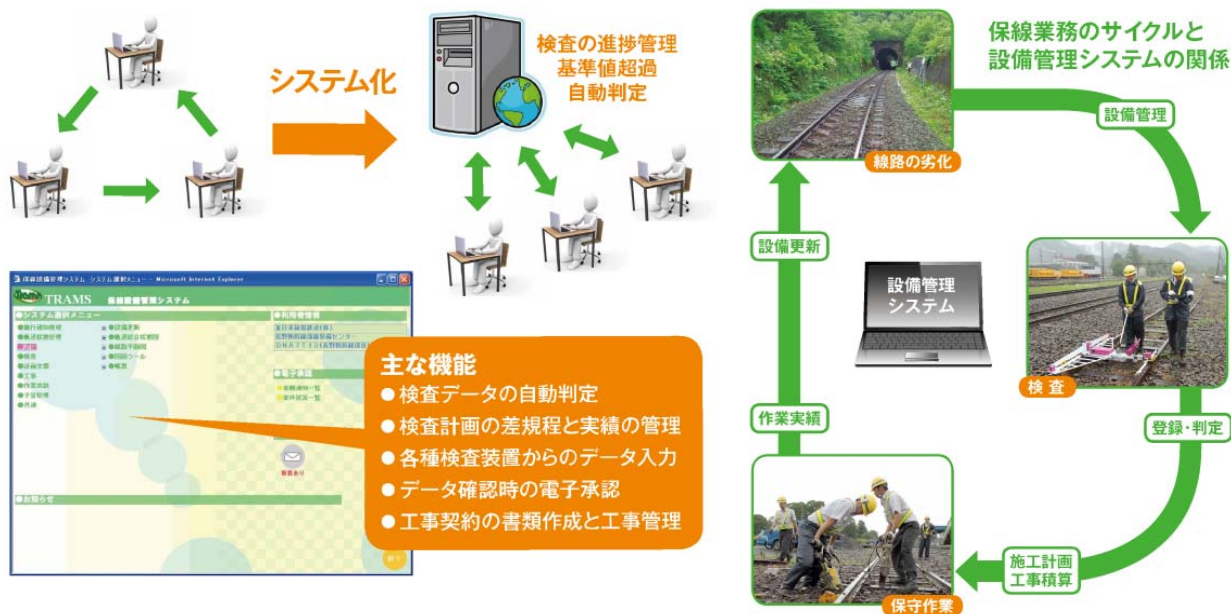
**【平成27年度主な工事実績】**

PCマクラギ化：根室線 約18千本

3本に1本をPCマクラギ化：富良野線及び根室線他 約4千本（平成28年度以降も継続）

### (2) 保線設備管理システム（TRAMS）の導入

検査漏れや検査データの改ざん防止と業務の効率化のため、「保線設備管理システム（TRAMS）」の導入を進めています。



保線設備管理システム（TRAMS）のイメージ





### 6-3 膝詰め対話の実施

安全風土を社内に醸成することを目的に平成23年度から経営幹部による膝詰め対話を実施し、社員との意見交換及び経営情報の発信を行っています。

膝詰め対話により明らかになった現場の課題は社内で共有し、解決に向け取り組んでいます。平成27年度は約5,100人の社員が参加しました。

### 6-4 「安全再生の日」の制定

会社がもう一度「安全」に軸足を置いて事業運営をすることに大きく方針を変える「転機」となった石勝線列車脱線火災事故を発生させた5月27日を「安全再生の日」としました。これは、鉄道会社として一番重要な「安全」を問われ、危機的な状況に陥ることとなった原点を忘れず、安全の再生に向けて各職場が取り組んでいることを確認することを目的として制定したものです。平成28年度から全職場で取り組みを始めました。



「安全再生の日」に行われた膝詰め対話  
(札幌運転所)

### 6-5 安全に関わるルールを遵守する取り組み

#### (1) 認識を共有化するための講習会等の実施

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

#### (2) ダブルチェックをする仕組みの構築

軌道部門において軌道変位に関する検査および補修作業の結果について、複数の担当者・管理者による多重チェックを実施しているほか、車両部門においても、重大な事故につながる可能性が高い事象に関わる装置や、外部カバー等を取り付けることで日常の点検が困難になる装置を主体に「安全」に関わるチェック項目の抽出・チェック表の作成を行い、ダブルチェックを実施しています。

#### (3) 機械化・システム化による改ざん防止

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

#### (4) 非懲罰的な報告制度導入

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

### 6-6 安全キャンペーンの実施

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

平成27年度は、春季は「火災から命を守る」、冬季は「自箇所の冬型の事故防止」とテーマを設定し、それぞれのテーマに基づき「お客様の命を守る」「社員の命を守る」という2つの視点で自箇所の課題を設定し、問題解決に取り組みました。

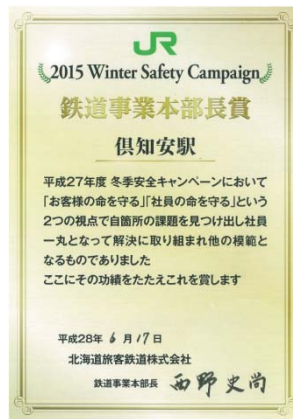
他の職場の参考となる取り組みは、安全推進委員会等で社内に水平展開しています。また、社員の自主性と問題意識を引き出す形で課題の解決が行われた取り組みに対しては、表彰を行っています。



【取り組みテーマ】  
避難誘導プロジェクトメンバーによる実際に即した避難誘導訓練の実施 等

春季安全キャンペーン

【取り組みテーマ】  
火災等災害発生時の初動体制の確立 等



【取り組みテーマ】  
冬期パートナー社員の触車事故の防止 等

冬季安全キャンペーン

【取り組みテーマ】  
旭川駅ドア融雪作業の指導訓練・新人教育 等



### 6-7 事象報告・ヒヤリハット活動の取り組み

当社では、安全上重要なテーマを見逃さないため、列車の遅延等に関係なく発生した「事故」「事象」はすべて報告することとしています。

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

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

さらに、事故の芽をまさに芽の段階で摘み取るため、「事故」「事象」の一步手前の経験についても「ヒヤリハット情報」として全箇所に水平展開し、鉄道運転事故や労働災害の防止に活かす取り組みを行っています。

公開日	報告者	系統	区間	種別	いつ	どこで	理由	どのように	どうなった	改善策	留意
2016/05/19	7581	運輸	札幌管内	乗客	2016/04/21 15:30頃	新千歳駅待避線	4人乗客の乗降時、乗客が踏切に落ちた	乗客の乗降時、乗客が踏切に落ちた	乗客の乗降時、乗客が踏切に落ちた	乗客の乗降時、乗客が踏切に落ちた	乗客の乗降時、乗客が踏切に落ちた
2016/05/19	7580	運輸	札幌管内	乗客	2016/04/27 12:19頃	内務橋駅	乗客が乗客の乗降時、乗客が踏切に落ちた	乗客の乗降時、乗客が踏切に落ちた	乗客の乗降時、乗客が踏切に落ちた	乗客の乗降時、乗客が踏切に落ちた	乗客の乗降時、乗客が踏切に落ちた
2016/05/19	7579	運輸	札幌管内	乗客	2016/04/30 17:30頃	小樽駅	乗客が乗客の乗降時、乗客が踏切に落ちた	乗客の乗降時、乗客が踏切に落ちた	乗客の乗降時、乗客が踏切に落ちた	乗客の乗降時、乗客が踏切に落ちた	乗客の乗降時、乗客が踏切に落ちた

「ヒヤリハット掲示板」全箇所で閲覧することができます

## 6-8 自然災害対策

### (1) 集中豪雨対策検討委員会

平成25年8月に発生した函館線山越・八雲間の熱田川氾濫による路盤流出及び東山・姫川間における土砂流入災害では、排水設備の不足が災害発生の主要因となっていました。一方で局地的集中豪雨に対し自社の雨量計では観測できなかったという課題が判明しました。

このため、社外有識者を交えた「集中豪雨対策検討委員会」を設置し、局地的集中豪雨の観測方法等に関する検討を行い、委員会からの提言に基づき、雨量計増設を進めるとともに気象レーダー等の社外気象情報を活用した対策を検討していきます。



### (2) 冬期対策

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

#### ○除雪対策

除雪車両の配備

在来線123台、新幹線11台、計134台

新型除雪車両の増備・取替による除雪体制の強化を進めています

(平成27年度増備・取替計16台)

#### ○ポイント不転換対策

①ポイント融雪ピット式の設置

在来線 63箇所

②ポイントマットヒーターの設置

在来線234箇所、新幹線22箇所、計256箇所

③圧縮空気式ポイント除雪装置

在来線101箇所、新幹線47箇所、計148箇所

#### ○駅間等における吹きだまり対策

①防雪柵の設置

78,712m (平成27年度 880m新設)

②降雪モニターカメラの設置

93箇所 (平成27年度 2台新設)





排雪モーターロータリー  
(除雪車両)



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

### ○大型除雪機械の導入及び試験開始

老朽化したDE15ラッセル機関車の置き替え車両として、JR東日本で使用実績のある大型除雪機械(ENR-1000)を試験導入し、北海道の厳しい気象条件で所定の除雪性能が発揮できるかの確認を行っています。



ENR-1000 (全景)

#### 【絶対に起こしてはならない5つの事象への取り組み】

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

#### [安全対策]

##### ◇お客様安全

- ・排雪保守用車と列車を衝突させない。

短絡走行での排雪保守用車による除雪作業

排雪保守用車の移動・除雪作業時における全ての信号機の停止現示

- ・雪に乗り上げて脱線させない。

雪害で列車が長時間運転中止になった区間における初列車前の踏切除雪の実施

定期的な駅構内の除雪状況の点検と必要な除雪作業の実施

◇労災防止

- ・ 除雪作業中の触車事故を起こさない。  
触車事故防止マニュアルに基づく社員への安全教育の実施

[安定輸送対策]

- ・ 救護できない場所で長時間お客様を閉じ込めない。  
荒天が予想される場合、特急列車を始発から運休  
運転している列車からの降雪情報をもとにした除雪作業の実施
- ・ 天候回復後の運転再開情報が2転3転するのを防ぐ。  
一定時間毎の除雪作業の進捗状況報告に基づく余裕を持った列車の運転計画の実施

## 6-9 ホーム・車両の安全設備

### (1) 在来線の安全設備

#### ①ホーム、車内SOSボタン

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



非常停止押ボタン



車内SOSボタン

#### ②AEDの設置

札幌駅をはじめ、ご利用になるお客様の多い駅等44駅にAEDを設置しています。設置駅の社員は、AEDを使用する訓練を受けています。

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



駅に設置しているAED



(2) 新幹線の安全設備

○ホーム・車両の安全設備

・ホーム可動柵



ホームから線路内への転落防止や通過列車の風圧を防ぐため、北海道新幹線の全駅にホーム可動柵を設置しています。

ホーム可動柵には、お客様の事故防止のため、注意喚起を行っています。



・安全確認モニタ



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

・非常停止ボタン（列車防護スイッチ）

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



・客室内、デッキの防犯カメラ



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

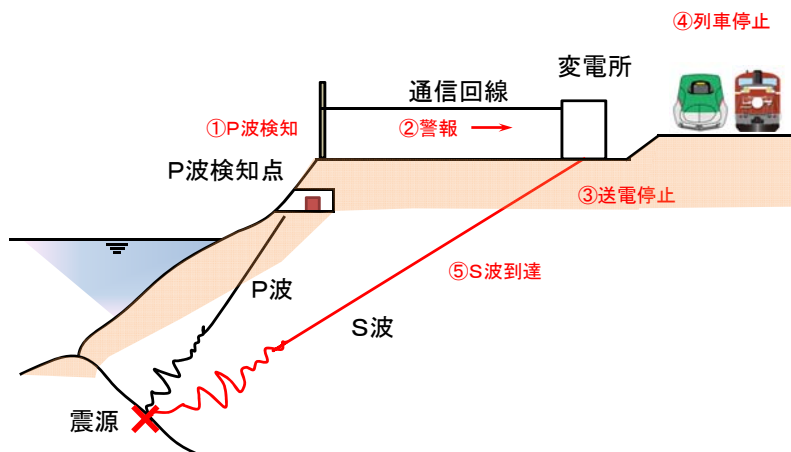
## 6-10 地震対策

### (1) 新幹線の地震対策

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

#### ・早期地震検知システム

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



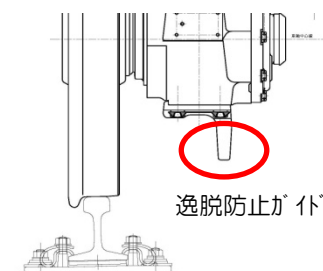
早期地震検知システムのイメージ



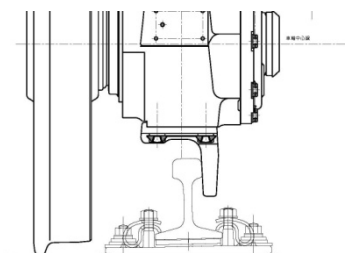
電気式地震計と機械式地震計

#### ・逸脱防止ガイド

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



(通常走行時)

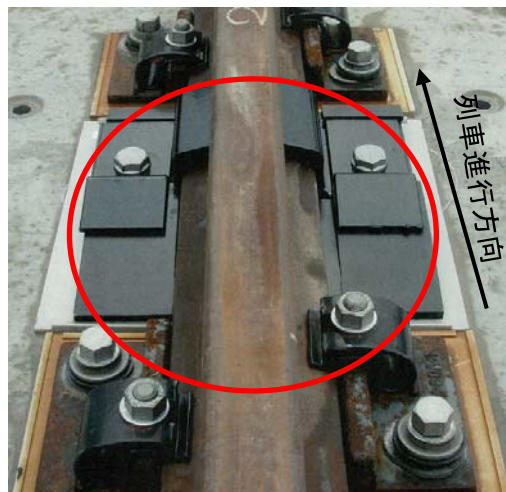
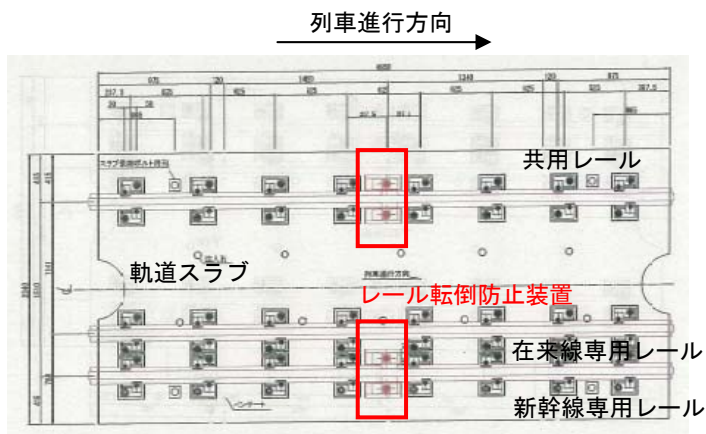


(脱線時)



・レール転倒防止装置

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



(2) 駅の耐震補強

昭和56年に建築基準法が改正され、関係法令及び通達並びに当社独自の基準により耐震性能を満たしていない駅についての耐震補強工事を進めております。



小樽駅の耐震補強工事（平成24年4月竣工）



### (3) 土木構造物の耐震補強

北海道新幹線開業に伴い、共用区間の既設構造物の耐震性について検証し、RCラーメン高架橋柱やRC橋脚の鋼板巻き補強等の必要な補強を行いました。

また、高架橋のうち古い年代の設計基準により構築されたものについては、今後も計画的に耐震診断を実施し、耐震補強工事を進めてまいります。特に耐震補強の協調補助制度の対象となる箇所については、早期実施に向け、引き続き協調補助制度の活用を国及び関係自治体に要請してまいります。



共用区間のRCラーメン高架橋柱の鋼板巻き補強



共用区間のRC橋脚の鋼板巻き補強

### 6-11 土木構造物の老朽対策

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



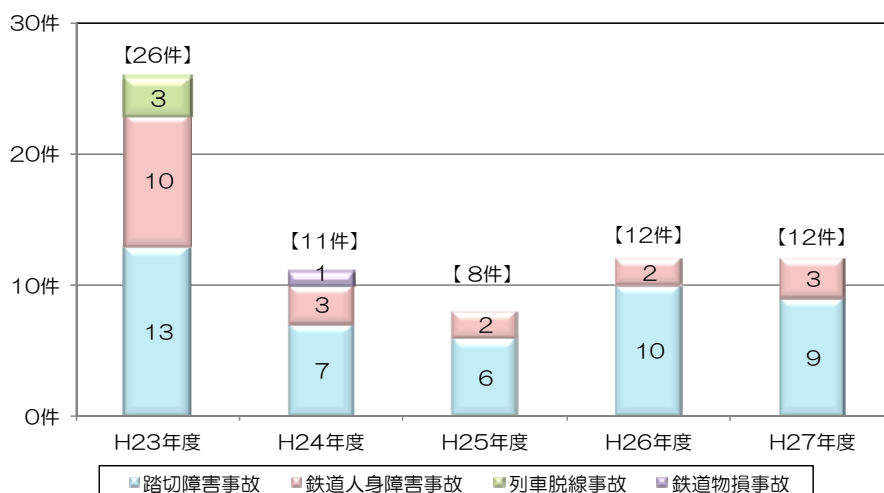
日高線厚別（あっぱつ）川橋りょう  
（経年による劣化と橋脚の洗掘が進んでいる）

## 7 事故等の発生状況と再発防止措置

### 7-1 鉄道運転事故等の発生状況

#### ○鉄道運転事故等

##### 【鉄道運転事故の推移】



「鉄道運転事故」は省令に定められた以下のような事故です。

・「踏切障害事故」 踏切道において、列車または車両が道路を通行する人または車両等と衝突または接触した事故です。

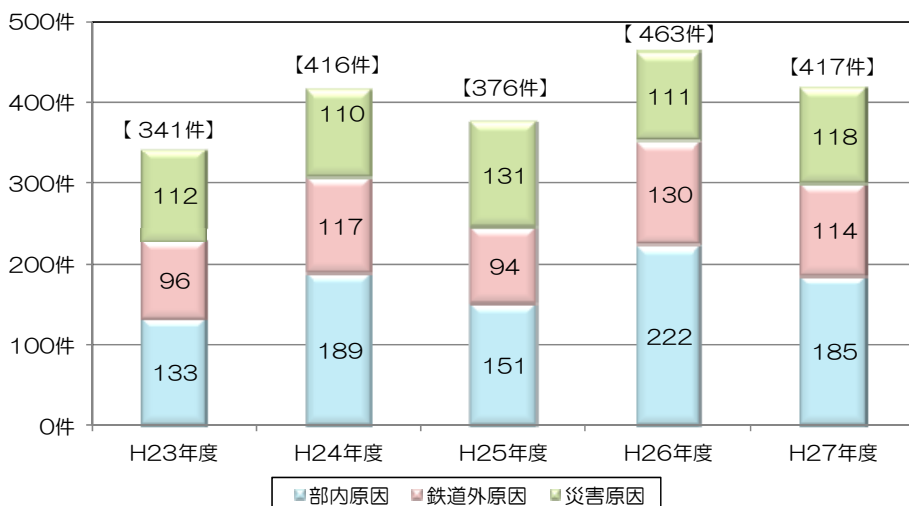
・「鉄道人身障害事故」……列車または車両の運転により人の死傷を生じた事故です。

・「列車脱線事故」……列車が脱線した事故です。

・「鉄道物損事故」……列車または車両の運転により500万円以上の物損を生じた事故です。

#### ○輸送障害

##### 【輸送障害の推移】



「輸送障害」は列車に遅延または30分以上の遅延が生じたものであり、原因は3種類です。

・「部内原因」……車両や設備等の故障、社員の取扱い誤りなどが原因のものです。平成26年度は車両や土木施設等の設備の老朽化が原因で大幅に増加しております。一方、平成27年度は老朽取替が進み車両故障が減少したこと等により減少しています。

・「鉄道外原因」……列車妨害、線路内支障（線路内立ち入り等）や鹿との衝突などが原因のものです。平成27年度は114件中、鹿との衝突の件数は57件でした。

・「災害原因」……降雨、降雪、地震などの自然災害が原因のものです。

#### ○インシデント

平成27年度は、重大インシデントが1件、インシデントが2件発生しました。

重大インシデント……運輸安全委員会の調査の対象となるインシデント

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



・重大インシデントの概況

平成27年5月17日	函館線 八雲駅構内	臨時寝台特急北斗星号
概況	4号車進行左側の乗降ドアがほぼ全開だったにも関わらず、車掌が車側灯の滅灯確認をせず出発合図を行ったため、ドアが開いた状態で列車が走行しました。	
対策	車掌所等に客車列車においてすべてのドアが閉まっていることを示す表示灯の点灯を確認したうえで出発合図を行うよう指導を行いました。	

・主なインシデントの概況

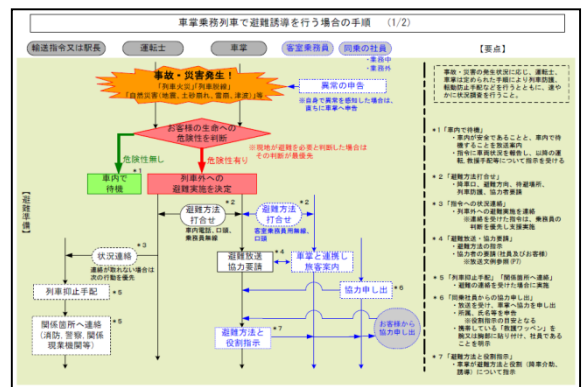
平成27年4月3日	海峡線 知内信号場～津軽今別駅間	特急スーパー白鳥34号
概況	青函トンネルを走行中、モータ配線に基準より大きな電流が流れていたものの、保護動作が常時作用しなかったため、モータ配線が損傷し火花と煙が発生しました。停止後、お客様には竜飛定点まで線路上を移動し、地上へケーブルカーで避難していただきました。	
対策	車両の対策としてモータ配線に基準より大きな電流が流れた際に電流を遮断するシステムへの変更を行ったほか、避難誘導対策として青函トンネル異常時取扱いマニュアルの改訂、避難誘導設備の増強、避難誘導訓練を行いました。	

7-2 3つの重大事故の対策

(1) 石勝線列車脱線火災事故への対応

○緊急時のお客様避難誘導マニュアルの制定

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



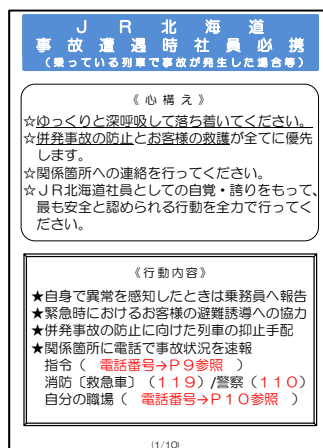
緊急時のお客様避難誘導マニュアル

○救護ワッペン・社員必携の携帯

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



救護ワッペン



社員必携



○安全研修の実施

石勝線列車脱線火災事故の反省と教訓を学ぶことを目的に安全研修を実施しています。平成25年4月から平成27年12月まで対象社員約8,000名全員が受講しました。平成28年度から内容を見直し、第2期の安全研修を実施する予定です。



石勝線列車脱線火災事故 焼損車両



煙道体験装置

○トンネル内の照明設備等の整備

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



トンネル距離標

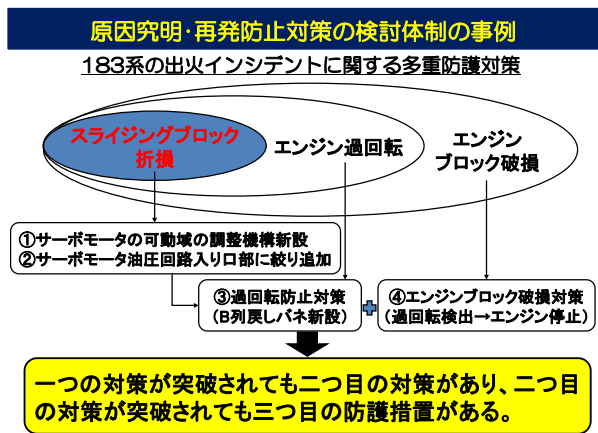


トンネル出入口の照明

(2) キハ183系出火インシデントへの対応

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

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



### (3) 函館線大沼駅構内貨物列車脱線事故への対応

#### ○検査から補修に至る一連の作業を確実に実行する取り組み

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

#### ○保線安全の日の取り組み

保線社員全員が、大沼駅構内での貨物列車脱線事故及び線路未補修・検査データ改ざんを顧みて再発防止への決意を風化させないため、9月19日を「保線安全の日」として制定しています。平成27年度は9月17日に全保線職場において軌道関係グループ会社を含む約1,000名が参加し、安全講和、事故事例紹介、事象事例の討議等を実施しました。



保線安全の日に講演する須田会長

このほか、PC マクラギ化工事を引き続き行っています。

## 7-3 運輸安全委員会の調査対象となった事故への対策

### (1) 江差線 貨物列車脱線事故への対策

江差線の曲線区間において貨物列車が過去3年間に3度（平成24年4月26日、平成24年9月11日、平成26年6月22日）脱線したことを踏まえ、次の対策を行いました。

- ・複合変位と判断された場合、貨物列車に対して45km/hの速度規制を行うこととしました。
- ・複合変位の管理上必要な情報を付加した「線路維持管理マニュアル（通達）」を平成27年4月に施行し、複合変位の管理上の注意点を現業機関に指導しました。
- ・当該曲線に脱線防止ガードを敷設しました。
- ・乗り上がり脱線防止のため設定カントを低減しました。

### (2) 函館線 八雲～山越駅間貨物列車脱線事故への対応

平成25年8月17日、局地的な集中豪雨により河川から氾濫した大量の水等により線路の道床が流出し、貨物列車が脱線したことを踏まえ、次の対策を行いました。

- ・河川管理者と協議し、事故現場付近に非常用導水路を新設しました。
- ・線路下の函渠のライニング工及び勾配変更を実施しました。



## 8 お客様、地域の皆様との連携

### 8-1 お客様、地域の皆様と共に高める安全

#### (1) 踏切事故防止キャンペーン

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

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



踏切事故防止ポスター

#### (2) 公益社団法人 北海道トラック協会への踏切事故防止の指導要請

平成27年度は入冬期において、踏切事故が連続して発生したことを受け、公益社団法人 北海道トラック協会に対し傘下の企業に踏切事故防止の指導を要請しました。踏切で列車と大型自動車が衝突すると列車にも自動車にも甚大な被害が及ぶ可能性が高くなります。今後は、事故を未然に防止するための踏切設備整備等ハード対策と併せて、ソフト対策として自動車の交通規制拡大についても推進していきます。

### (3) 電化に伴う注意喚起・近隣市町村への啓発活動

函館線五稜郭～新函館北斗間の電化に伴い、感電事故防止のため、地域の方々並びに踏切を往来するトラック事業者に向けて、注意喚起ポスター及び近隣市町村の広報誌を活用した啓発活動を実施しました。



注意喚起ポスター

### 8-2 お客様からのご意見

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

平成27年度は約4,600件の「お客様の声」をいただき、その中には安全に対するご意見も含まれています。お客様からいただいたご意見には、必要な措置を講じるとともに、お客様に回答が必要な場合には、迅速にお答えできるよう努めています。



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

### 9-1 事業改善命令・監督命令によるJR北海道が講ずべき措置

#### 1. 日々の輸送の安全確保

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

#### 2. 第一歩の改善

##### (1) 改ざんの根絶

- ① 社内におけるコンプライアンスの徹底
  - ・まず経営陣が、改ざんの悪質性及びあってはならない問題であることを認識し、コンプライアンス徹底の必要性を十分理解。
  - ・コンプライアンスに関する社内研修を抜本的に見直し、全職員がコンプライアンスの必要性を理解するよう社内教育の徹底。
  - ・公益通報制度の積極的な活用について周知徹底。
- ② 安全意識の徹底及び安全知識の向上に関する職員教育体制の再構築
  - ・会社全体で、安全確保の必要性を徹底、安全性向上のための努力の重要性を認識。
  - ・軌道部門で、検査・補修の意義の徹底。安全関係法令等に関する知識の向上のため、教育体制の抜本的再構築。
  - ・軌道部門以外の全ての技術部門においても、同様の視点で検証。
- ③ 記録を重視するルールの策定及びその徹底
  - ・軌道部門で、検査・補修の実施・記録について規程化、徹底。
  - ・軌道部門以外の全ての技術部門においても、同様の視点で検証。
- ④ 改ざんを防止する作業環境の整備
  - ・機械により検査し、検査データを自動的に管理するシステムの導入。
  - ・検査補修について多重チェックや現場管理者等による適切な指導監督のための体制を確立。
  - ・軌道部門以外の全ての技術部門においても、同様の視点で検証。
- ⑤ 改ざんが行われた場合における厳しい処分環境の整備
  - ・改ざんを行った者に厳しい処分をするための厳正な社内規程の整備・確実な適用。
  - ・悪質な改ざんは、行政・司法当局に通報・告発等、厳格な対応。

## (2) 安全管理体制の再構築

### ① 安全統括管理者の業務体制の刷新

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

### ② 安全推進委員会の運用の見直し

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

### ③ 事故等の原因究明・再発防止対策の検討体制の確立

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

### ④ 内部監査等の体制の充実

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

### ⑤ 安全推進部の強化

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

### ⑥ 安全管理規程等の見直し

- ・①から⑤までの事項の確実な実施のため、安全管理規程等を見直し。

## (3) 安全確保を最優先とする事業運営の実現

### ① 現場の業務実施体制の確立

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

### ② 技術伝承のための教育体制の検討

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

### ③ 当面の必要な安全投資の推進等

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

### ④ 安全意識の徹底、記録を重視するルールの策定・徹底(再掲)

(4) 技術部門の業務実施体制の改善

① 各種規程等の検証、改正・整備、周知徹底、確認及び見直し

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

② 本社の現場に対する指導体制の確立

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

③ 車両部門における多重のチェック体制の確立

- ・全ての現場で、検修作業の結果についての多重のチェック体制の確立。

(5) 第三者による安全対策監視委員会(仮称)の設置

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

3. 更なる安全確保へ

① 安全意識の啓発や安全風土の構築を実施するための組織の整備

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

② 安全確保のためのPDCAサイクルの確立

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

③ 会社全体を通じた安全性向上のための取組み

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

④ 安全を確保する企業風土を構築するための全職員の参画

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

## 9-2 事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画

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

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

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

### 2. 第一歩の改善

#### (1) 改ざんの根絶

##### ①社内におけるコンプライアンスの徹底

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

##### ②安全意識の徹底及び安全知識の向上に関する職員教育体制の再構築

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

##### ③記録を重視するルールの策定及び活用

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

##### ④改ざんを防止する作業環境の整備

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

##### ⑤改ざんが行われた場合における厳しい処分環境の整備

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

#### (2) 安全管理体制の再構築

##### ①安全統括管理者の業務体制の刷新

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



②安全推進委員会の運用の見直し

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

③事故等の原因究明・再発防止対策の検討体制の確立

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

④内部監査等の体制の充実

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

⑤安全推進部の強化

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

⑥安全管理規程等の見直し

(3) 安全確保を最優先とする事業運営の実現

①現場の業務実施体制の確立

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

②技術伝承のための教育体制の検討

③当面の必要な安全投資の推進等

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

④安全意識の徹底、記録を重視するルールの策定・徹底（再掲）

- ・(1) ②、③に同じ

(4) 技術部門の業務実施体制の改善

①各種規程等の検証、改正・整備、周知徹底、確認及び見直し

- ・規程、マニュアルの改訂

②本社の現場に対する指導体制の確立

- ・工務部における業務支援室を設置による業務実施状況の監査とフォローアップの実施

- ・工務部におけるボトムアップ体制の構築
- ・土木部門における本社が定期的に把握するしくみの構築
- ③車両部門における多重チェック体制の確立
  - ・(1) ④に同じ

- (5) 第三者による安全対策監視委員会（仮称）の設置
- ・「JR北海道再生推進会議」の設置

### 3. 更なる安全確保へ

①安全意識の啓発や安全風土の構築を実施するための組織の整備

(ア) コンプライアンスの徹底

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

(イ) 安全意識を高めるための取り組み

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

②安全確保のためのPDCAサイクルの確立

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

③会社全体を通じた安全性向上のための取組み

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

④安全を確保する企業風土を構築するための全職員の参画

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

## 10 「安全報告書2016」へのご意見

「安全報告書2016」の内容や当社の安全に関する取り組み等に対するご意見は、「JR北海道ホームページ」画面下段にあります「お問い合わせ・ご意見」から「その他ご意見・ご要望など」へお進みいただき、「ご意見・ご要望窓口」のフォームをご利用ください。

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





