

安全報告書

2014

平成26年9月
北海道旅客鉄道株式会社

安全報告書 2014

目次

1	はじめに	1
2	行政処分・行政指導	2
3	安全確保の管理体制	6
4	安全確保のために講じた取り組み	9
5	事故等の発生状況と再発防止措置	17
6	お客様、地域の皆様との連携	26
7	安全基本方針	29
8	「安全報告書2014」へのご意見	31

1 はじめに

弊社は、平成23年5月27日石勝線において、会社発足以来の最も重大な事故となる列車脱線火災事故を起こし、その後も様々な事故等を発生させ、お客様の信頼を大きく損なってしまいました。また、国土交通大臣より「事業改善命令」、鉄道局長より「改善指示」という大変厳しい処分を受けました。こうした事態を深く反省し、「安全性向上のための行動計画」を策定、さらにこの計画を計画的・具体的に実行するための長期計画として「安全基本計画」を策定し、お客様の安全を最優先とする企業として再生するために具体的な取り組みに着手しました。

しかしながら、平成25年度は車両トラブルを連続して発生させ、函館線大沼駅構内における貨物列車脱線事故を契機として、整備基準値超過箇所の未補修や軌道検査データの書き換えが判明するなど、お客様、地域の皆様からの信頼を失う事態を生じさせてしまいました。これら一連の事故、トラブル等に対して、国土交通省の特別保安監査を受け、鉄道局長より三度にわたり「保安監査の結果による当面の改善指示」を受けました。さらには、国土交通大臣より「輸送の安全に関する事業改善命令及び事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」を受けるとともに、安全統括管理者の解任命令を受けることとなりました。鉄道事業者として、平成23年6月に次いで二度の事業改善命令、また、JR会社法による監督命令、安全統括管理者の解任命令を受けたことを大変重大なことであり受け止めております。弊社は輸送の安全確保が至上命題である鉄道事業者としての基本的な資質を一から問われている状況にあるものと認識しています。ここにあらためまして、お客様、地域の皆様、関係機関の皆様に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。

これらの重大な事故、トラブル等に対し、弊社として原因究明と再発防止対策の検討等に取り組んできました。しかしながら、一連の事故、トラブル等を受けて、平成26年4月1日に会長及び社長を交代することとなりました。

今は何よりもまず、一刻も早く、安全で信頼される鉄道として再生するため、私が先頭に立ち、定められたルールに基づく検査・修繕業務等の確実な実行など、日々の輸送の安全確保に全力で取り組むとともに、安全管理体制の再構築や、軌道・車両等の設備更新の前倒しなど、安全性を向上させるための施策を推進していくことをお約束申し上げます。

この安全報告書は、弊社が平成25年度に実施した各種取り組みのほか、事業改善命令等に対する取り組み及び事故・インシデント等に対する取り組みなどを記載しております。

ご一読いただき、忌憚のないご意見を賜りますようお願い申し上げます。

平成26年9月



北海道旅客鉄道株式会社

代表取締役社長

島田 修

2 行政処分・行政指導

平成25年度は行政処分として「輸送の安全に関する事業改善命令及び事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」及び「安全統括管理者の解任命令について」を受けました。また、「特別保安監査の結果による当面の改善指示」及びインシデント等の発生に対する行政指導を受けました。これらの行政処分及び行政指導に対して、次に示す措置を講じ、再発防止に努めています。

2-1 行政処分に対して講じた措置

平成26年1月24日付け、「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」のうち、「記録を重視するルールの策定及びその徹底」及び「改ざんが行われた場合における厳しい処分環境の整備」について措置を講じました。また、平成26年2月4日付け、「安全統括管理者の解任命令」を受け、平成26年2月10日に改めて安全統括管理者を選任しました。

事業改善命令及び監督命令に対して弊社が講じた措置について、平成26年3月31日、国土交通大臣宛の報告書を国土交通省北海道運輸局へ提出しました。その概要については次のとおりです。なお、報告書の全文については、弊社ホームページをご参照ください。

1. 記録を重視するルールの策定及びその徹底

(1) 軌道部門の取り組み

規程及びマニュアル等において、明確化されていない事項のルール化を行いました。

主なルール化の状況は以下のとおりです。

- ① 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しました。
- ② 補修後の仕上がり検測の方法を明確化しました。
- ③ 補修後の仕上がり検測結果の記録を明確化しました。
- ④ 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しました。
- ⑤ 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、交換基準を明確化しました。
- ⑥ 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）の様式を統一しました。

なお、軌道部門の現場において、検査担当者と補修担当者との間の連携が取られていなかったことから、検査担当者と補修担当者との間の連携を確実に行う体制とするために、その両者及び管理者等がそれぞれの作業終了後に整備状況及び仕上がり状態の記録等を確認することとしました。

また、本社が現場における状況を把握しておらず必要な対応が取られていなかったことから、平成25年11月に本社工務部内に業務支援室を設置しました。同室社員は、平成26年3月までの間に、軌道部門の8現場に出向き、軌道変位検査が適切に実施されていることの確認と、必要な指導を行いました。今後も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継続して実施します。

(2) 車両部門の取り組み

明確化されていない事項のルール化を行いました。

- ① 請負業者の選定基準を明確化しました。
- ② 車両回送時の確認項目を明確化しました。

なお、外注業務において、受託者の選定基準が定められていない等、規程等に基づいた取扱いがされていなかったことから、同規程等に基づく手続きの実施、検査記録関係設備の改修、外注先に対するルール及び記録の重要性の徹底等の改善措置を講じ、また、その状況を品質管理立入審査会等で随時確認することとしました。

2. 改ざんが行われた場合における厳しい処分環境の整備

懲戒の基準については、就業規則において包括的に記載しており、個々の事象における事実関係により、当該基準を適用してきました。今回、ATSの損壊、軌道変位検査データの書き換え等、一連の不祥事を発生させたこと、また、鉄道事業者として、社員が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、「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」が懲戒の基準となることと、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」ことを明確にするため、就業規則に記載することとしました。

これに伴い、就業規則を改正し、平成26年4月1日から施行するとともに、平成26年3月26日に本社総務部長名の通達で、今回の就業規則改正の趣旨及び内容を全社員に対し周知しました。

また、これまで、鉄道の安全運行に必要な数値又はデータを改ざんしたことで、社員を行政・司法当局に通報・告発等をしたことはありませんでしたが、今後、個別に事象を見極めたうえで、悪質な改ざんについては、直ちに、行政・司法当局に通報・告発等を行います。

平成25年9月7日に寝台特急北斗星となる車両が札幌運転所を出区する際に、乗務していた運転士がATSスイッチを誤って扱ったにもかかわらず、正しい報告をせず、自らの取り扱いの誤りを車両故障に見せかけるためにATSスイッチを損壊させました。

故意に鉄道の安全運行を阻害した行為として、平成26年1月23日に器物損壊罪で告訴しました。

また、本事象を受けて、原因が何であれ、事象を正しく報告し、情報を共有することで、関係箇所が一致協力してお客様の安全を確保し、影響を最小限にとどめるよう改めて社員に対し指導しました。

2-2 行政指導に対して講じた措置

(1) 特別保安監査結果に基づく行政指導

「保安監査の結果による当面の改善指示について」（平成25年10月4日付け）、「保安監査の結果による当面の改善指示について（その2）」（平成25年10月25日付け）、「保安監査の結果による当面の改善指示について（その3）」（平成25年11月29日付け）を受けて、講じた措置の主なものの概要については次のとおりです。

① 「保安監査の結果による当面の改善指示について」に対して講じた主な措置

○本社が各部門を統括管理するための業務体制の整備

- ・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情報報告に基づき実施し、その後、安全統括管理者と各部長等による情報の共有を図ることとしました。
- ・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、毎週「安全統括管理者安全ミーティング」を開催することとしました。

○本社軌道部門業務における指導体制の確立

- ・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こととしました。
- ・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会議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こととしました。

○軌道部門の現場の検査担当者と補修担当者間の連携体制の確立

- ・軌道部門の現場において、検査担当者と補修担当者との間の連携を確実に行う体制とするために、その両者及び管理者等がそれぞれの作業終了後に整備状況及び仕上がり状態の記録等を確認することとしました。

○軌道部門以外の本社・現場間の連携及び現場業務実施体制に関する改善

〔車両部門・運輸部門〕

- ・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が担当現場に定期的に赴き情報交換・問題把握を実施するため、職場巡回を実施することとしました。
- ・車両及び運輸関係の計画部門の部課長と現場長が現場の課題について相談する会議として、従来から毎月開催していた「安全管理ミーティング」を、本社からの指示が中心の会議から、事前に各現業機関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ました。

〔電気部門〕

- ・本支社管理部門として定めたマニュアル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こととしました。
- ・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こととしました。

〔駅業務部門〕

- ・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こととしました。
- ・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こととしました。

②「保安監査の結果による当面の改善指示について（その2）」に対して講じた主な措置

○木マクラギの管理方法の改善

- ・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、交換基準を明確化しました。

○車両の運用段階における検査時の確認

- ・車両回送時の確認項目を明確化しました。
- ・請負契約業務担当者、検査員、監督者に対し、検査記録等の記載事項を確実に確認して、検査記録の保管場所を決めて管理するよう再徹底しました。

○平成26年度予算計画の策定

- ・安全を確保するために必要な施策を計画し予算を確保するため、現場提案を丁寧に聴取するとともに、現場提案を踏まえて具体的取り組みを整理し平成26年度予算計画を策定しました。
- ・鉄道施設工事の早期着手を進めるため、予算の早期通達を実施しました。
- ・特に、軌道部門等、これまで充足度の低かった分野に対して重点的に予算措置を行いました。

③「保安監査の結果による当面の改善指示について（その3）」に対して講じた主な措置

○平成26年度予算計画の執行

- ・平成26年度予算計画の執行については、出来る限り夏の多客期までに実施することとしました。

○業務支援室の機能発揮

- ・平成25年11月に本社工務部内に設置した業務支援室の社員が、平成26年3月までの間に、軌道部門の8現場に出向き、軌道変位検査が適切に実施されていることの確認と、業務実施状況の監査とフォローアップを継続して実施することとしました。

○車両部門の委託業務にかかわる改善

- ・車両関係工事等の請負業者の選定基準を明確化しました。

（2）函館線山崎駅構内における列車のエンジン付近より発煙したインシデントに対する行政指導

「鉄道の安全輸送の確保について」（平成25年7月8日付け）を受けて、原因を究明し、再発防止に必要な措置を講じました。なお、講じた措置については、「5 事故等の発生状況と再発防止措置」（19ページ）をご参照ください。

（3）日高線静内駅～東静内駅間における通信ケーブル切断事故に対する行政指導

「日高線 護岸壁工事における通信ケーブル切断事故について（警告）」（平成25年12月20日付け）を受けて、原因を究明し、再発防止に必要な措置を講じました。

【事故概況】

護岸壁欠損箇所の修繕工事の際、バックホウによる掘削を行い、通信ケーブルを切断しました。

【原因】

埋設ケーブル類の確認を失念し、掘削作業を行ったためでした。

【対策】

- ・工事着手前までに埋設物確認が完了していることを工事担当者、工事監督者が相互に確認することとしました。
- ・埋設ケーブル類の確認マニュアル等により、弊社社員及び請負会社社員に対して指導を実施しました。

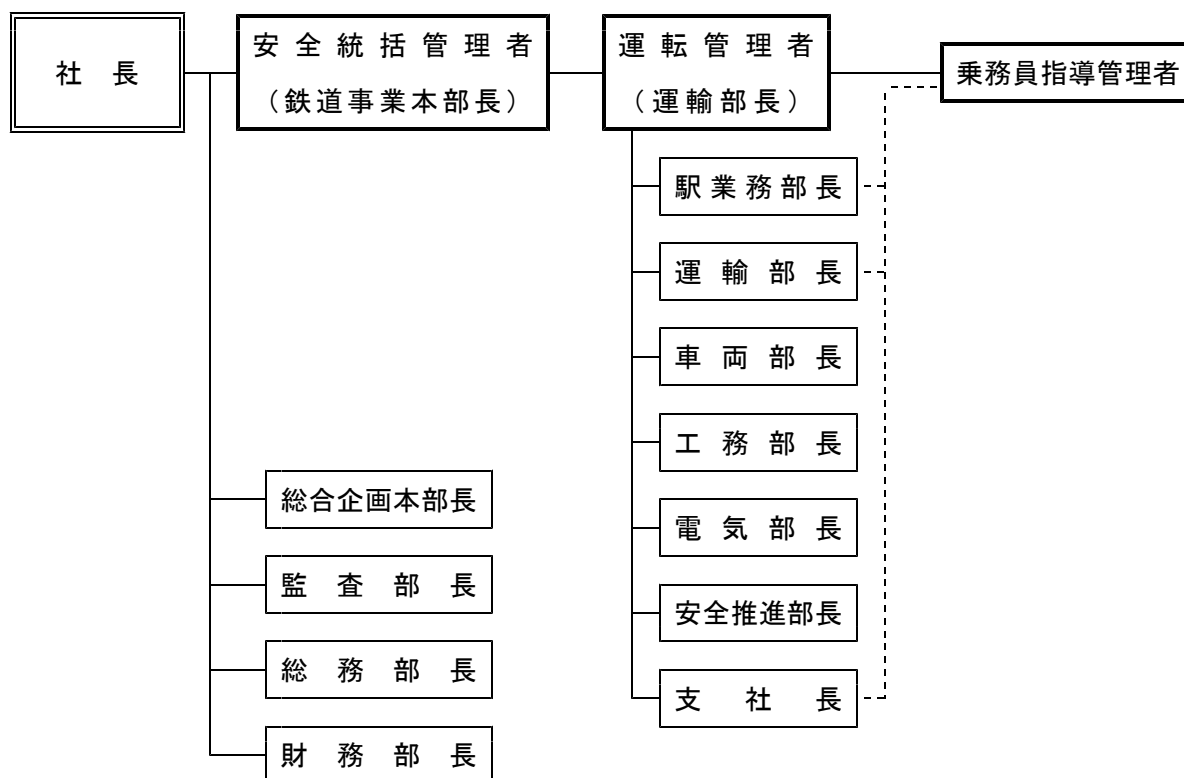
3 安全確保の管理体制

3-1 輸送の安全を確保するための管理体制

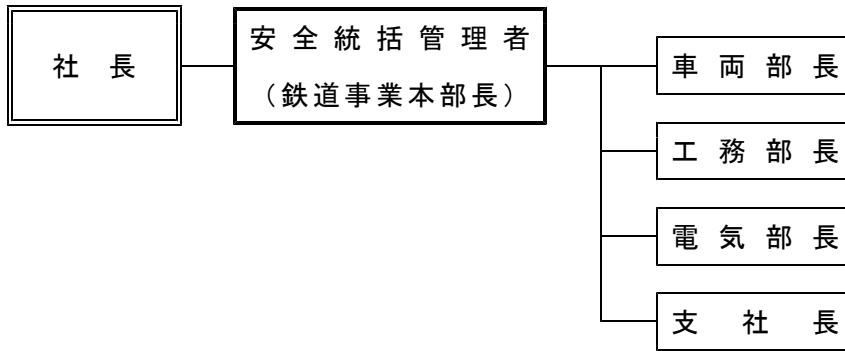
平成18年3月の鉄道事業法改正に伴い、同年10月に「安全管理規程」を制定しました。同規程は、輸送の安全を確保するために遵守すべき事項を定め、安全管理体制を確立し、輸送の安全性の向上を図ることなど、安全マネジメント態勢の構築を目的としています。しかしながら、この安全管理体制が十分に機能していなかったことから、安全統括管理者に求められる機能の実効性を担保し、各技術部門を確実に統括管理する体制を確立すべく、平成25年度は次の項目に取り組みました。なお、取り組んだ具体的な内容については、「2 行政処分・行政指導」(3,4ページ)をご参照ください。

- 本社が各部門を統括管理するための業務体制の整備
- 本社・現場間の連携及び現場業務実施体制に関する改善

〔運転管理体制図〕



〔施設・車両の管理体制図〕



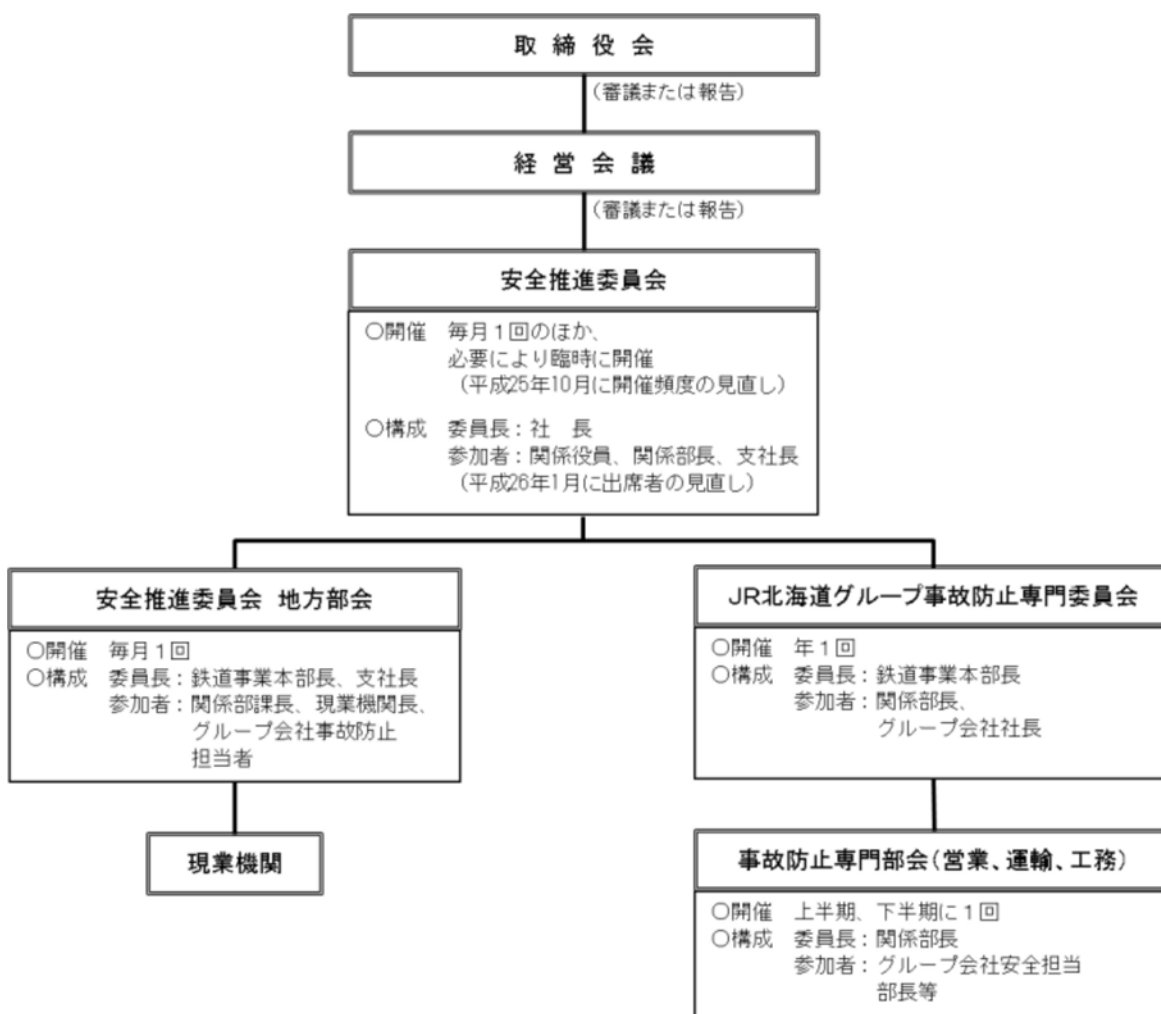
〔主な管理者の責務〕

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。安全推進計画の着実な推進及びその実施状況の確認を行います。
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

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

しかしながら、同委員会より毎週開催している経営会議へ先に諮られている案件があること、参加人数が多数であること、社内規程に定められた構成員以外の者が恒常的に出席して積極的に発言していること等の問題が認められたため、同委員会の運用を見直すこととしました。平成25年度は、10月から開催頻度を見直し、必要により定例開催のほかにも臨時に開催して輸送の安全確保上有効かつ適切な対策を講じることとしました。また、平成26年1月から同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ました。



4 安全確保のために講じた取り組み

4-1 教育・訓練

一連の事故、トラブル等を契機に判明した諸問題を深く反省し、弊社が安全で信頼される鉄道事業者として再生するため、鉄道輸送を行うために鉄道事業者に求められる不可欠な安全に関する教育及び訓練を実施し、安全性の向上を進めます。以下、平成25年度に実施した取り組みを紹介します。

○コンプライアンス教育の見直し

社員全員が鉄道会社の社員として「お客様の安全を最優先にする」という使命感を持ち、お客様及び社会との関わりを意識し、コンプライアンスに適った行動を取れるようになることを目的として、新たなコンプライアンス教育を実施することとしました。平成25年度は、保線系統の社員を対象に先行して実施しました。

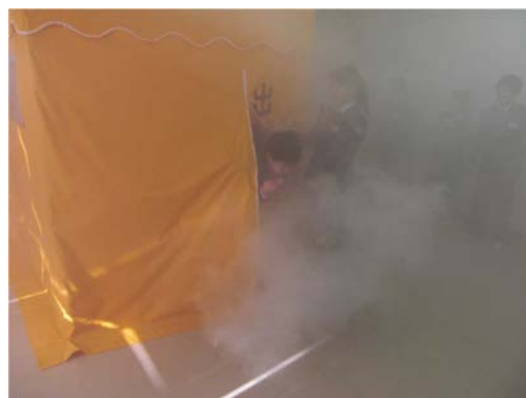
- ・ルールを守ることの大切さや業務の基本や心構えをテーマとした保線講演会
- ・コンプライアンスの徹底が鉄道の安全文化と安全管理の基本理念であることを認識し、自らが現場で果たすべき役割を認識するための管理者研修
- ・コンプライアンスに対する感受性を高めるための教育
- ・「大切にしたい組織風土・習慣」をテーマとしたグループ討議

○全社員を対象とした安全研修の実施

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



石勝線列車脱線火災事故 焼損車両



煙道体験装置

○事故を風化させない取り組み

お客様の安全を最優先とする観点から、石勝線列車脱線火災事故を風化させないこと及び異常時に臨機応変な対応ができる能力を高めることを目的として、本社及び各支社で、実際の列車を用いて、トンネル内に停車した列車からお客様を避難・誘導する訓練を実施しました。



トンネル内避難誘導訓練（平成25年7月釧路支社管内）

○膝詰め対話の実施

社長を筆頭に経営幹部が社員と安全風土について自らの言葉で語り合う「膝詰め対話」を行いました。

○技術継承のための教育体制の見直し

急速な世代交代のなかで、円滑な技術継承が図られていないところがあった反省から、長期的視点に立ち、社員の自立を促す教育と技術者や専門家の育成に取り組みました。平成25年度において、各分野で行った主な取り組みは次のとおりです。

- ・ 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改定する作業に着手し、本マニュアルにより社員教育を実施することとしました。〔軌道部門〕
- ・ 教育関係のグループリーダーを指定して、教育・規程の担当者を独立・配置することとしました。〔車両部門〕
- ・ 退職した指導業務に精通した社員と嘱託契約して、標準・マニュアルの見直し整備とシミュレータによる現場指導を実施しました。〔運輸部門〕
- ・ 具体的到達目標や評価項目などに基づく基礎教育を含めて、技術職社員の教育計画を定めることとしました。〔電気部門〕
- ・ 平成22年度から継続して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を構築するため、エリア毎に駅輸送業務センターを設置して、専任の社員を配置しており、今後も同様の体制を維持拡大します。〔駅業務部門〕

○外注管理に関する社員教育

車両関係の外注管理に必要な知識や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」を開講して、工場等の請負契約業務担当者に対しての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こととしました。また、車両関係部門の体制を見直し、請負契約担当者を増員しました。

4-2 安全関連設備投資

平成25年度は、お客様の安全を最優先に取り組む観点から、車両や地上設備など安全基盤の強化に重点を置いた設備投資を実施しました。

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



※割合(%)は、全体に占める安全関連設備投資の割合
設備投資額と安全関連設備投資額の推移

○特急気動車の重要機器取替

特急気動車（283系、281系、183系）のエンジン等の重要機器取替工事を実施し、機能維持を図りました。

○車両の新製

733系電車を21両（7編成）新製し、老朽化した711系電車6両（2編成）の老朽取り替えと予備車の確保を進めました。



711系電車



733系電車

○A T S - D N整備

A T Sとは自動列車停止装置(Automatic Train Stop)の略であり、列車が停止信号をこえて進行しようとした場合に、自動的にブレーキを動作させることで衝突や脱線事故を未然に防ぐために設けられている「運転保安設備」です。弊社では「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」の改正に伴い、速度制限機能を有する「A T S - D N」形と呼ばれるA T Sの整備を進めています。平成25年度は、「A T S - D N」の車両の滑走と空転対策のための装置仕様の見直し及び新札幌駅～新千歳空港駅・苫小牧駅間、小樽駅～白石駅間の工事を実施しました。

○P Cマクラギ化

根室線（新得駅～釧路駅間）、札沼線（石狩太美駅～石狩当別駅間）において、マクラギを木製から、重く安定性があり、腐食・腐朽がない耐用年数の長いコンクリート製（P Cマクラギ）へ置き換える工事に着手し、軌道の安全性を向上させる取り組みを進めています。

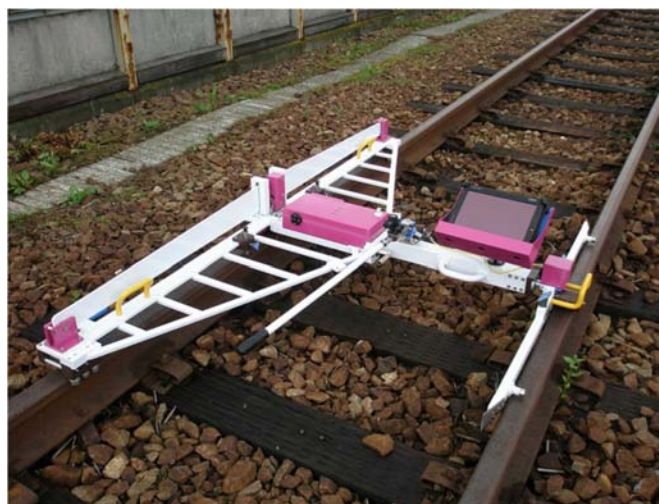
平成25年度工事実績《根室線：約2000本（平成26年度以降も継続）、札沼線：約2100本》



P Cマクラギ化（札沼線）

○簡易型軌道検測装置の整備

これまで駅構内の待避線等の軌道変位を測定して適切な補修を行うため、簡易型軌道検測装置（トラックマスター）を全道に8台配備して軌道変位を測定しておりました。平成25年度はシステム改修を行った新型トラックマスターを18台導入し、業務実態に即した検査や迅速な補修が可能となる作業環境の整備とともに、検査データの信頼性向上や記録の徹底を行う作業環境の整備を行いました。



新型トラックマスター

○ホームにおける安全対策

平成25年度は、8駅のホームにおいて、目の不自由な方をはじめとするお客様のホームからの転落を防止するため、ホーム上に内方線等の整備を行いました。これにより、1日に1万人以上のご利用をいただいております14駅について内方線等を整備しました。



(桑園駅)



(新千歳空港駅)

ホーム上における内方線等の整備

○踏切設備整備

弊社管内には、平成25年度末現在で、1,778箇所の踏切があります。平成25年度は道路管理者との協議により、道路拡幅等に伴う踏切構造改良や、踏切の視認性向上のため「オーバーハング型警報装置の設置」、「踏切警報灯の全方向化」等を行いました。

また、「踏切支障報知装置」の設置を進めています。自動車の故障など踏切で立ち往生した場合にこの装置の「非常ボタン」を押していただくことで、列車の運転士に対して踏切でトラブルが発生したことを知らせることができます。

今後も、関係機関のご協力を得ながら、踏切事故防止に努めていきます。



オーバーハング型警報装置



全方向踏切警報灯



踏切支障報知装置
(非常ボタン)

4-3 自然災害防止対策

弊社では、雨・風・雪をはじめ、東日本大震災のような津波など自然災害に備えた取り組みを進めています。

○津波発生時のお客様の安全確保

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

平成25年度は自治体や警察のご協力を得て、マニュアルに則った訓練を2回実施しました。

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

また、津波浸水区域内や隣接する駅に「海拔表示板」及び「津波避難場所案内板」を設置し、駅をご利用いただくお客様に海拔情報を提供しています。平成25年度は、関係自治体が「海拔表示板」を設置した駅を含む152箇所の駅に「海拔表示板」の設置を完了しました。また、「津波避難場所案内板」を18箇所に設置し、今後は自治体のハザードマップの更新状況に応じて設置を進めます。



津波避難誘導訓練（平成25年7月旭川支社管内）



拡大写真

海拔表示板



津波避難場所案内板

○冬期対策

弊社は、厳しい冬の北海道においてもお客様に安心してご利用いただけるよう、冬に強い鉄道輸送を目指し、これまでも様々な冬期対策に取り組んできました。平成25年度冬期は、各地区の駅社員・保線社員・乗務員等の連携強化を図るとともに、平成24年度に多く発生した視界不良や吹き溜まりによる輸送障害対策に取り組みました。その対策の一つとして、老朽化した排雪モーターカーと排雪モーターカーロータリーを除雪能力の高い車両（各3台）に更新し、また、それらの除雪車両を有効に機能させるため、遠隔地に設置した降雪モニターカメラを活用して、早めの除雪を実施しました。



排雪モーターカーロータリー



降雪モニターカメラ映像による
吹き溜まり状況の把握

4-4 労働災害防止対策

弊社の現業機関である苗穂工場（札幌市）には、作業現場に潜む危険の再確認と、特に若手社員への危険に対する意識付けを目的に開設した教育施設「安全道場」があります。この「安全道場」では作業現場で起こりうる事象を装置により模擬体験できる教育を実施しており、苗穂工場の社員のほか、弊社とグループ会社の新入社員や若手社員の研修・教育に取り入れています。平成25年度末現在で20台の体験装置を設置しています。

また、労働災害が冬期に多発していることと、特に過去2月に多くの死亡労働災害が発生したことから2月を「労働災害防止強化月間」と定め、「冬期型労働災害ゼロを目指す」をスローガンに労働災害防止の取り組みを強化しました。なお、期間中、本社・支社計画部門の担当者が現業機関（39箇所）の安全点検を実施し、労働災害防止の指導を行いました。



歯車挟まれ体験装置



重量物が落下したときの衝撃を体感する装置

安全道場の体験装置

4-5 ヒヤリ・ハット活動の取り組み

事故の「芽」をまさに「芽」の段階で摘み取るため、事故や労働災害の一手手前の経験を「ヒヤリ・ハット」という形で情報を全現場に水平展開し、事故や労働災害への感受性を高め、事故防止や労働災害防止に活かす取り組みを行っています。

この取り組みは、平成18年度から継続しており、平成25年度は、従来からの取り組みを継続し548件の報告がありました。また、社員のヒヤリ・ハット報告を身近な作業環境改善に活かし、事故や労働災害防止対策を迅速に講じるための予算として「ヒヤリ・ハット対策費」を計上し、これを活用して改善された事例も多数あります。



(改善前)



(改善後)

「ヒヤリ・ハット」報告に基づく改善事例

5 事故等の発生状況と再発防止措置

5-1 鉄道運転事故

平成25年度の旅客列車に関する鉄道運転事故は8件発生し、平成24年度と比較し3件の減少となりました。

【鉄道運転事故の推移】



【 】内の数値は旅客列車の鉄道運転事故件数を集計

[]内の数値は貨物列車の脱線事故件数を別掲

※「鉄道運転事故」とは、省令に定められた列車脱線事故等の事故をいいます。

(1) 踏切障害事故

平成25年度は6件発生し、平成24年度より1件減少しました。内訳は、しゃ断機と警報機のある踏切で踏切動作中に進入してきた自動車と衝撃したものが1件、しゃ断機と警報機の無い踏切で列車が通過する直前に踏切内に進入してきた自動車と衝撃したものが2件、踏切が動作したときに自動車が踏切内に停滞したまま脱出せず衝撃したものが3件でした。なお、人と接触したものはありませんでした。

(平成24年度：自動車等と衝撃したものが6件、人と接触したものが1件)

(2) 鉄道人身障害事故

平成25年度は2件発生し、平成24年度より1件減少しました。いずれも線路内に立ち入った人と衝撃したものでした。

(平成24年度：線路内に立ち入った人と衝撃したものが3件)

(3) 列車脱線事故

平成25年度は旅客列車の脱線事故は発生しませんでした。

なお、弊社が管理する線路において貨物列車の脱線事故が発生しました。内訳は、函館線八雲駅～山越駅間における降雨災害によるものと、函館線大沼駅構内で不適切な軌道管理によるものでした。それぞれの事故の概要については24, 25ページをご参照ください。

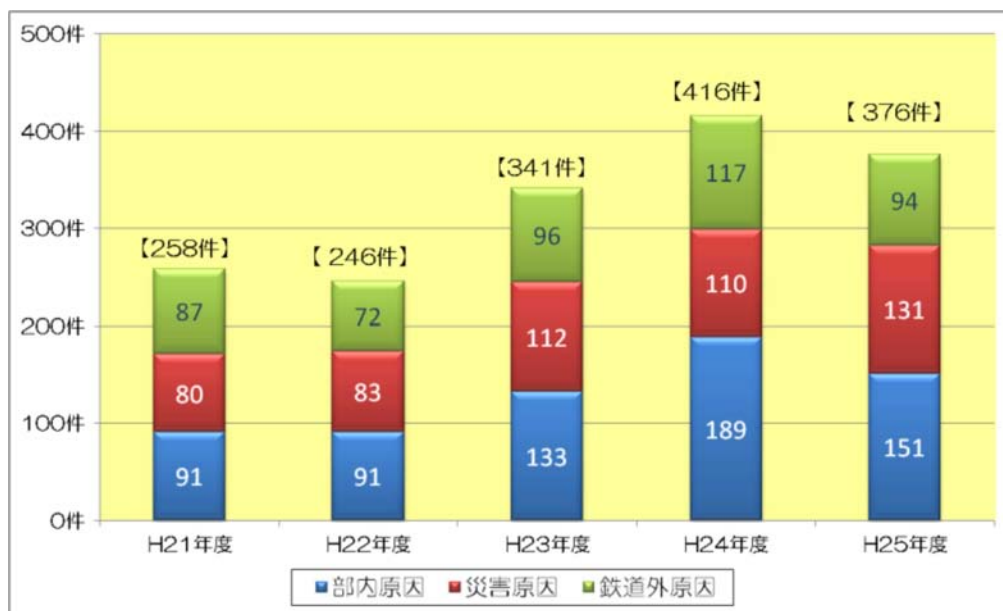
(4) 鉄道物損事故

平成25年度は発生せず、平成24年度より1件減少しました。

5-2 輸送障害

平成25年度の輸送障害は376件発生し、平成24年度と比較し40件の減少となりました。

【輸送障害の推移】



※「輸送障害」とは、鉄道運転事故以外の原因により、列車に運休又は旅客列車では30分以上、それ以外の列車では1時間以上の遅延を生じたものをいいます。

(1) 部内原因〔車両や設備の故障、係員の取扱い誤りなど〕

平成25年度は151件発生し、平成24年度より38件減少しました。内訳は、車両によるものが96件で、電気部品に係わる故障が減少しました。地上設備によるものが31件で、信号と転てつ装置に係わる故障がそれぞれ減少しました。鉄道係員によるものが24件に減少しました。

(平成24年度：189件 車両によるものが104件、地上設備によるものが54件、鉄道係員によるものが31件)

(2) 災害原因〔降雨、強風、地震、雪などの自然災害〕

平成25年度は131件発生し、平成24年度より21件増加しました。このうち主なものは、雪によるものが61件、降雨によるものが18件でした。

(平成24年度：110件 主なものとして、雪によるものが40件、降雨によるものが24件)

(3) 鉄道外原因〔列車妨害、人や動物などを発見して列車が停止したものなど〕

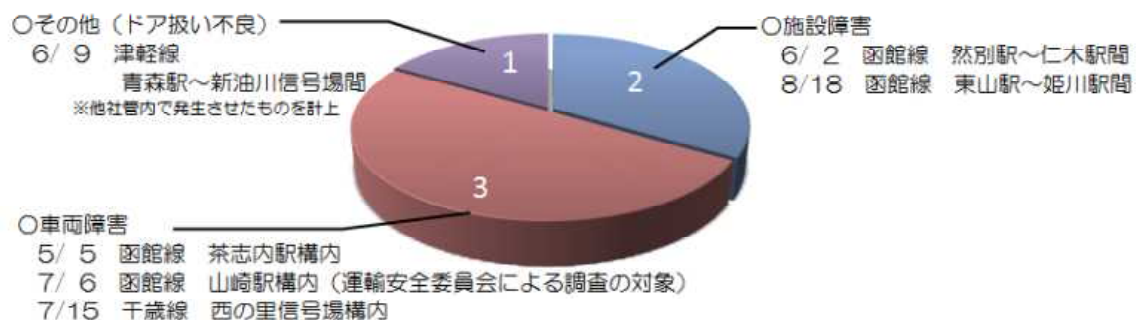
平成25年度は94件発生し、平成24年度より23件減少しました。このうち主なものは、鹿との接触によるものが41件でした。

(平成24年度：117件 主なものとして、鹿との接触によるものが68件)

5-3 インシデント

平成25年度は、インシデントを6件発生させ、そのうち1件が運輸安全委員会による調査の対象となりました。インシデントの発生件数は平成24年度と比較し1件の減少となりました。

インシデント…省令に定められた鉄道運転事故等が発生する恐れのある事態



■インシデントの概況と対策

発生月日：平成25年7月6日	発生箇所：函館線 山崎駅構内
関係列車：特急気5014D(北斗14号)	インシデント：車両障害

【概況】
 走行中の当該列車で、エンジンの稼働を示す表示灯が消灯したため、運転士が列車を停止させ車両点検に向かったところ、4号車エンジン付近より発煙していることを認め、直ちに運転士が処置を行いました。その後、車内に臭いがあったため、ご乗車のお客様には列車から降車いただき、八雲駅へご案内しました。お客様及び社員にけがはありません。

【原因】
 燃料噴射ポンプ(エンジンに噴射する燃料の量を制御し、回転数を調整する装置)内の部品(スライジングブロック)の破損によりエンジンがオーバー回転となりエンジンが破損し発煙に至ったため。

【対策】
 運輸安全委員会の調査を受けるとともに、弊社として学識経験者及び第三者機関を交えた対策会議を設置して原因の特定及び改善の措置を講じることとしました。

なお、上記の改善の措置は平成26年度に実施し、事故発生後から対策が完了するまでの間、同種のエンジンを搭載する車両の運行を取りやめました。

発生日：平成25年5月5日	発生箇所：函館線 茶志内駅構内
関係列車：特急電3008M（スーパーカムイ8号）	インシデント：車両障害
<p>【概況】</p> <p>走行中の当該列車で、お客様から焦げ臭い旨の通報を受けた車掌が運転士に連絡し、茶志内駅で列車を停止させ点検したところ、1号車の車軸を受ける部位が赤熱していました。直ちに運転士が処置を行い、お客様には列車から降車いただきました。お客様及び社員にけがはありません。</p> <p>【原因】</p> <p>車輪を取り付けた車軸が回転できるように支えている車軸軸受内部の部品が破損し、車輪（車軸）の回転による摩擦熱によってゴム製部品が溶解したため。</p> <p>【対策】</p> <p>当該車両と同形式の全車の車軸軸受が発熱していないか、車軸軸受から油漏れがないかを確認しました。また、発熱した温度がわかるサーモラベルを貼り付けて軸受の温度を管理を行うこととしました。さらに、軸受内部の部品（オイルシール）の材質及び形状を変更した高剛性化した部品へ変更し、平成26年度に試験取付を行って検証することとしました。</p>	

発生日：平成25年6月2日	発生箇所：函館線 然別駅～仁木駅間（野本踏切）
関係列車：普気2949D	インシデント：施設障害
<p>【概況】</p> <p>運転士は当該踏切を通過の際、左右のしゃ断桿が降下していないため、当該踏切を越えて停止しました。</p> <p>【原因】</p> <p>レールに電気を流すケーブルの脱落により、列車在線位置が認識できず、当該列車が当該踏切に接近している状態を検知できなかったことと、無警報を検知するタイマーの設定が適切ではなかったため。</p> <p>【対策】</p> <p>当該踏切の無警報を検知するタイマーの設定を変更して同種事象が発生しないようにしました。また、当該踏切と同じ制御方式の踏切を対象としたケーブルの点検と、当該踏切と同種の単線踏切を対象とした無警報を検知するタイマーの設定変更を行いました。</p>	

発生日：平成25年6月9日	発生箇所：津軽線 青森駅～新油川信号場間（他社管内）
関係列車：臨特急客8001（トワイライトエクスプレス）	インシデント：その他（ドア扱い不良）
<p>【概況】</p> <p>走行中の当該列車で、お客様から9号車のドアが少し開いていると通報を受けた車掌が確認したところ、当該ドアの上部が約1cm程度開いていました。</p> <p>【原因】</p> <p>車掌がドアのコック（弁）を扱った後に元に戻さなかったため。</p> <p>【対策】</p> <p>事故情報を元に社員指導を行い、ドアのコック（弁）を戻した後は確実に戻っているか、ドアに手を掛けて引いてみて閉まっているのかを確認することとしました。</p>	

発生日：平成25年7月15日 発生箇所：千歳線 西の里信号場構内
関係列車：特急気4003D（スーパーおおぞら3号） インシデント：車両障害

【概況】

走行中の当該列車で、車掌が3号車の配電盤から焦げくさい臭いを認めたため、配電盤を開けたところ、配電盤内の配線が赤熱していることを確認しました。西の里信号場で列車を停止させ点検している際に当該部付近から火花が出たため、直ちに運転士が処置を行いました。処置しきれないと判断し、お客様に列車の外へ避難していただきました。お客様及び社員にけがはありません。

【原因】

当該配電盤内室内送風機接触器に接続されていた2つの配線の端子同士を取り付けるビスに弛みがあることで端子同士が接触する面積が少なくなり、そのために抵抗が増加して発熱したため。

【対策】

弊社として、原因の特定と再発防止策の検討を進め、接触器等の機器の取替えを行う工程において、機器取替や配線工事等を行った際は、機器取付、配線作業後に後確認を行うとともに、再度車両を工場から出場させる際の最終検査工程においても確認を行っていくこととしました。更に第三者機関による評価をいただき、車両の使用を再開しました。

発生日：平成25年8月18日 発生箇所：函館線 東山駅～姫川駅間
関係列車：特急気9983D（北斗83号） インシデント：施設障害

【概況】

走行中の当該列車で、運転士が進行右側から流入する土砂を発見して直ちに非常停止手配を取りましたが、約100m行き過ぎ停止しました。

【原因】

集中豪雨により強い流水が生じ、線路外の沢付近の堆積土砂を押し流す形で線路内に流入したため。

【対策】

仮水路を整備し、線路外からの土砂流入箇所の斜面下部に大型土のうを設置する等の緊急対策を講じました。また、土砂流入対策のための工事（排水トラフ・布団かご新設等）の実施、上流方の斜面や道路の管理者に対して流域全体の降雨対策について要請することとしました。

5-4 石勝線の列車脱線火災事故に係る勧告に対して『講ずべき措置』の実施計画

弊社は、平成23年5月27日に石勝線清風山信号場構内において発生させた特急スーパーおおぞら14号の列車脱線火災事故に係る運輸安全委員会による調査報告書とともに勧告を平成25年5月31日に受け、この勧告に対して弊社の「講ずべき措置に関する実施計画書」を同委員会へ平成25年7月31日に提出しました。今後は車輪検査に関する措置を平成26年12月、車輪削正周期の策定に関する措置を平成28年3月に同委員会へ報告します。

(1) 運輸安全委員会による勧告

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

※「踏面」…車輪のレールと接する面

(2) 勧告に対する「講ずべき措置に関する実施計画書」の概要

勧告に対して、次の措置を講じることとしました。

〔講じた主な措置〕

- ・踏面に連続して発生している剥離を1つの剥離として扱うこととし、それを含めた踏面状態を把握するための検査を行いました。
- ・現場管理者及び車輪管理担当者を対象に技術検討会を開催し、損傷車輪を用いた現物教育や車輪メーカーより車輪管理の重要性、使用できない車輪について指導、周知を行いました。
- ・剥離の発生した車輪サンプルを車両配置箇所に配布して、担当者に車輪踏面に発生する熱亀裂、剥離について指導しました。
- ・283系気動車の車輪削正周期の目安を走行距離が夏10万km、冬8万kmとして、現場管理者及び車輪管理担当者を対象とした技術検討会で指導、周知を行いました。

〔今後講じる主な措置〕

- ・車輪検査時に基準値を下回る擦傷及び剥離を発見した場合、次回検査時に車輪擦傷、剥離等の進行状況等を継続して検査する仕組みを作ります。
- ・車両関係の計画部門社員が各現場に年2回赴き、車輪管理及び車輪検査の実態把握を行い、適宜指導及び車輪検査方法の見直しを行っていきます。
- ・列車が運行している状態で車輪の熱亀裂、擦傷（剥離を含む）を検知する装置の導入を早急に検討します。
- ・複数回の冬期を経ながら車両走行中の振動との因果関係や剥離の進行等の調査を行います。
- ・車両形式ごとの車輪削正時期の適正化を図っていきます。
- ・高速車両や小径車輪の車両に対して、踏面擦傷、剥離の長さの基準値の見直しが必要か検証します。

5-5 石勝線追分駅構内におけるインシデントに係る勧告に対して『講じた措置』

弊社は、平成23年6月14日から16日にかけて、石勝線追分駅構内において発生させた停止信号となるべき信号機が停止信号にならない事象（インシデント）に係る運輸安全委員会による調査結果と勧告を平成24年11月30日に受け、同委員会へ弊社の「講ずべき措置に関する実施計画書」を平成25年1月30日に提出しました。平成25年度については平成25年10月31日に実施計画の中間報告、平成26年3月31日に完了報告を行いました。

(1) 運輸安全委員会による勧告

- ① 北海道旅客鉄道株式会社は、再発防止策として、切替プラグの挿入箇所、各種図面のチェックなど、工事施工において既設の信号保安設備に影響を与えない方策を定め、信号扱い者については、停止信号となるべき信号機の表示灯が停止信号を示す滅灯状態にならない事象を確認した際に行うべき方法を運転取扱マニュアルに明記することとしている。これらは、再発防止に対して効果があると考えられるが、社員には、これらの施策の趣旨を真に理解させ、異常発生時に適切な対応をとることができるように教育訓練を継続実施していくこと。
- ② 北海道旅客鉄道株式会社では、平成21年1月15日函館線において、停止現示となるべき閉そく信号機が停止現示にならないという重大インシデントが発生しており、その後、再発防止策が講じられていると考えられるにもかかわらず、本重大インシデントが発生したことに鑑み、信号保安装置の工事施工等について、施工体制や管理方法を再点検し、社員以外の者を含む工事に従事する者に基本動作を定着させ、更なる事態が発生しないように、安全対策について検討するとともに必要な措置を講ずること。

(2) 勧告に対して「講じた主な措置」の概要

- ① 社員に対する再発防止策への理解と教育訓練の継続実施
 - ・ 信号配線工事の際、プラグジャックによる方法を使用する場合、既設回路に活線で配線作業が行われることのないよう、必ず両側を切断した施工とする等、4つの対策を実施しました。
 - ・ 駅係員に対しては、錯誤信号現示を認めたときは全ての信号を停止現示とし、輸送指令及び関係電気所へ連絡することをマニュアルに追記しました。
 - ・ 信号工事における信号保安設備の工事等に従事する社員に対し、電気関係計画部門で策定している年間教育カリキュラムに盛り込み、教育訓練を継続して実施することとしました。
 - ・ 信号工事の請負会社社員に対し、弊社が行う教育カリキュラムに再発防止策等を盛り込み、また請負会社が作成する教育資料に再発防止策の趣旨・目的を追記しました。
 - ・ 駅係員に対しては、「自動閉そくの仕組み・連動装置の取扱い方」等の具体的な取扱いを教育し、理解度を把握、実績を確認しました。また集合研修カリキュラムに「連動装置に不具合を認めた場合の対応方」を追加し、考査等で理解度を把握することとしました。
 - ・ 指令員に対しては、従来の教育資料に本インシデント事例を追記し、錯誤信号を認めたとき及びその申告があったときには関係信号機を全て停止現示にすることを理解させることとしました。

②信号保安装置の工事施工等における安全対策について

- ・連動装置の作用を変更する工事に関する施工管理体制の強化や、配線図等の従来のチェックに加え専任担当者による照査の実施等を行うこととしました。
- ・電気関係計画部門社員が工事施工を担当する職場に赴き、使用した図面類のチェック内容や承認体制、ルール of 遵守状況などを再点検し、指導を行いました。
- ・関係規程類の齟齬の有無、また過去の事故事例の再発防止策を再検証し、内容に不備がないか再点検を実施しました。
- ・点検結果を踏まえ、点検項目の再精査を行い、ルールや基本動作が定着しているか、継続的に工事施工を担当する職場の管理者等や電気関係計画部門社員が点検を行うよう、点検方法や結果の措置等について標準化を図り、マニュアルを改正しました。

5-6 函館線 八雲駅～山越駅間 貨物列車脱線事故の概要

- ・発生日時 平成25年8月17日 1時03分頃
- ・発生場所 函館線 八雲駅～山越駅間
- ・列車 高速貨第3098列車
(札幌貨物ターミナル駅発 福岡貨物ターミナル駅行)
- ・概況 八雲町内を流れる熱田川において、函館線八雲駅～山越駅間の下奥津内橋りょう付近で集中豪雨に伴い河川が増水し、流木による線路支障及び道床が流失したことにより、当該列車の機関車と貨車3両が脱線しました。
- ・負傷者 なし
- ・運転再開 平成25年8月19日 16時30分
- ・原因 流木による線路支障及び道床が流失したことにより、脱線に至ったと考えられます(平成26年9月現在運輸安全委員会調査中)。
- ・講じた措置 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、線路を保守する弊社が協議して、非常導水路の新設等を行うこととしました。



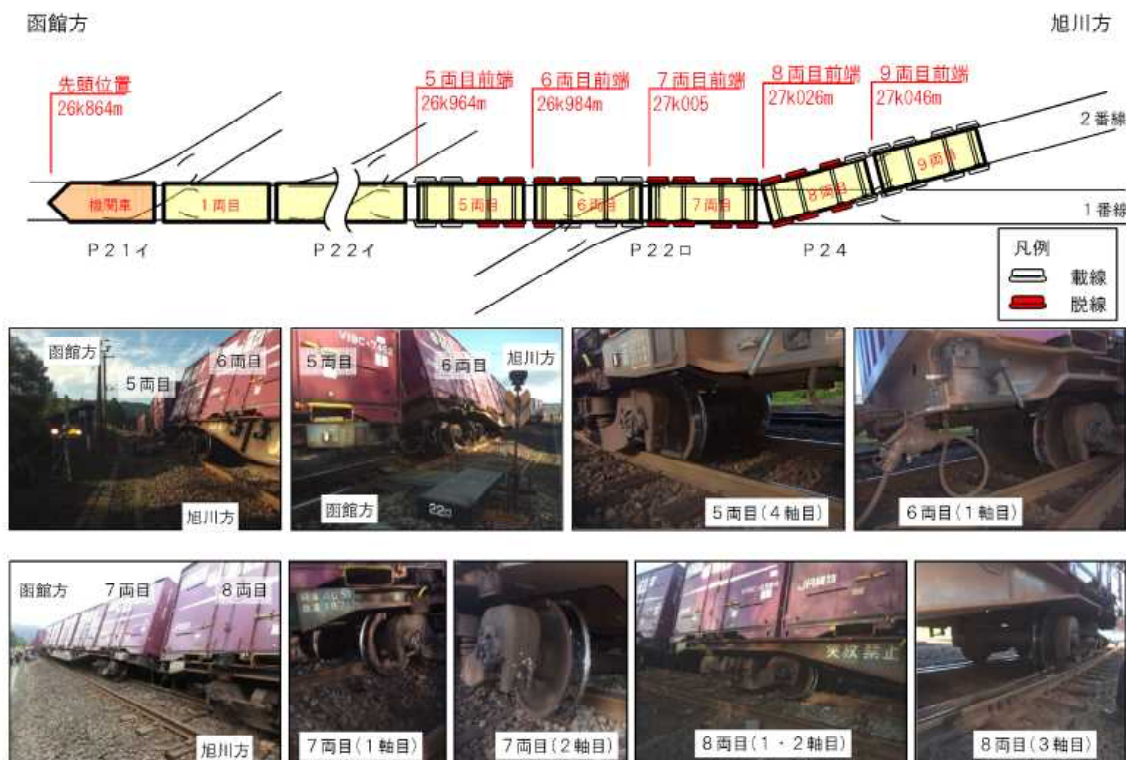
災害状況



完成した非常導水路（平成26年8月完成）

5-7 函館線 大沼駅構内 貨物列車脱線事故の概要

- ・発生日時 平成25年9月19日 18時05分頃
- ・発生場所 函館線 大沼駅構内
- ・列車 臨高速貨第8054列車
(帯広貨物駅発 熊谷貨物ターミナル駅行)
- ・概況 本列車、当駅定時発車後、時速約20km/hで力行運転中、運転士は後部から引っ張られるように感じて停止しました。その後、確認したところ、貨車の前から5～8両目が脱線し、5両目は後ろ台車の2軸が進行右側、6両目は前台車の2軸が進行右側、7両目は前台車の2軸が進行左側、後ろ台車の2軸が進行右側、8両目は前台車の2軸が進行右側に脱線していることが判明しました。また、本事故を契機として、整備基準値超過箇所の未補修や軌道検査データの書き換えが判明しました。
- ・負傷者 なし
- ・運転再開 平成25年9月21日 17時35分
- ・原因 整備基準値を大幅に超過した通り変位の影響により列車走行中に著大な横圧が作用して軌間が拡大しやすい状態にあったことと、通り変位や軌間変位が整備基準値を大幅に超過した状態であったにもかかわらず整備が行われていなかったことから、本列車が事故現場付近を通過中に発生した著大な横圧により軌間が拡大するとともにレールに小返りが発生し、脱線に至ったと考えられます(平成26年9月現在運輸安全委員会調査中)。
- ・講じた措置 本事故に対して講じた措置については、「2 行政処分・行政指導」をご参照ください。



事故状況

6 お客様、地域の皆様との連携

6-1 お客様からのご意見

弊社に対するご意見・ご要望は、各駅に設置しましたご意見箱「グリーンボックス」や、弊社ホームページのメールフォームなどを通して承っております。

平成25年度は約6,000件のご意見・ご要望をいただき、その中には安全に対するご意見も含まれています。お客様からいただいたご意見には、直ちに状況を確認し、必要な措置を講じるとともに、お客様へのお返事が必要な場合には、迅速にお答えできるよう努めています。

6-2 お客様、地域の皆様と共に高める安全

(1) 踏切事故防止の取り組み

弊社は春・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、踏切を通行するドライバーや歩行者等に対して「踏切手前で一旦停止」などをお願いするチラシやポケットティッシュを配布し、踏切事故防止へのご協力を呼びかけています。

また、冬期は路面が圧雪やアイスバーン状態で滑りやすくなりますので、冬・厳寒季のキャンペーンでは、スリップによる踏切事故の防止に力を入れ、テレビ・ラジオで「踏切手前で一旦停止」と「安全確認」をお願いしています。

また、線路沿線に近い小学校・幼稚園などには、低学年児童向けのチラシを活用して安全教育をしていただくなどのご協力をお願いしています。



(踏切でのトラブル対処法)



(冬の踏切における注意点)

踏切事故防止ポスター



踏切事故防止キャンペーン実施



低学年児童向け事故防止チラシ

(2) 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

(3) AEDの設置

札幌駅をはじめ、ご利用になるお客様の多い駅等40駅にAEDを設置しています。平成25年度は7駅において、AEDの取替を実施しました。なお、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

(4) 鉄道テロ対策

国土交通省の指導に基づき、鉄道テロ対策の取り組みを行っています。関係社員等による駅構内の巡回警備、犯罪行為等の抑止力向上を目的とした防犯カメラなどの設置、透明で中身を確認できるゴミ箱の設置（一部の駅や車両）などとともに、駅や列車内でお客様に対して、不審物発見時の通報のご協力を依頼するなど、テロの警戒にあたっています。また、警察や消防等関係機関との連携強化を図り、北海道における鉄道テロ対策の取り組みを進めています。



不審物発見時のお願い（札幌駅）

7 安全基本方針

弊社は、安全を確保するための基本方針として、「JR北海道グループ経営理念」、「JR北海道グループ企業行動指針」、「社是」、「安全綱領」、さらに「安全性向上のための行動計画」及び「安全基本計画」を定めておりました。しかしながら、平成25年度に発生させた一連の事故、トラブル等を振り返ると取り組みは十分ではなく、今後は事業改善命令等に対して弊社が講じる措置を含め、安全基本計画に示した取り組み項目と実施スケジュールについて見直しを行います。

■ JR北海道グループ経営理念

JR北海道グループは、「旅とくらしのサポート事業グループ」として、常にお客様第一を実践し、交通ネットワークを基盤に旅とくらしの分野において、お客様の安全を最優先に、安心してご利用いただけるサービスを提供するとともに、お客様の満足と感動の実現をめざします。

また、企業に求められる社会的責任を果たすとともに、北海道に根ざす企業グループとして、その事業を通じて北海道の魅力づくりに努め、地域の経済と文化の発展に貢献していきます。

さらに、改革と挑戦により事業の発展を図り、社員の充実感の向上とグループとしての成果の最大化をめざします。

■ JR北海道グループ企業行動指針

私たちJR北海道グループは、「旅とくらしのサポート事業グループ」として事業活動を通じて社会に貢献するという基本的な役割に加え、企業としての社会的責任を確実に果たしていくことが強く求められています。私たちは、お客様の安全を最優先に、法令順守、企業倫理の確立によりコンプライアンスを徹底するなど、社会と良好な関係を築き、社会からの信頼を確固たるものとして、事業活動を健全に発展させていきます。これらの観点から、ここに「JR北海道グループ企業行動指針」を定め、常に、企業が社会の一員であり、また私たち一人ひとりも社会の一員であるとの意識を持って行動していきます。

- 1 安心してご利用いただける商品・サービスを提供するために、安全の確保をすべてに優先させます。
- 2 社会に対して誠実な企業グループであるために、法令順守はもちろんのこと、企業倫理にも則った節度ある行動をとります。
- 3 不測の事態に備えリスク管理を強化するとともに、情報の積極的な開示、情報の適切な管理を行います。
- 4 地球環境保全への貢献をめざし、環境問題に積極的に取り組みます。
- 5 スポーツ・文化活動などを通じ、地域社会へ積極的に貢献します。

■社是・安全綱領

弊社は、「安全綱領」として、社員が服ようすべき運転の安全に関する規範を定めています。社是、安全綱領は点呼などで繰り返し唱和し、安全意識の向上に努めています。

私たちは
お客様を大切にします
安全輸送に徹します
知恵と活力を結集します

《社是》

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。

《安全綱領》

■「安全性向上のための行動計画」と「安全基本計画」

平成23年5月27日の石勝線列車脱線火災事故を発生させた反省と教訓、また、弊社が発足して24年間の反省と教訓を踏まえ、安全性を向上させる方針・方向性を示すものとして、「安全性向上のための行動計画」を策定しました。

「安全性向上のための行動計画」では、9つの「反省と教訓とすべき課題」を抽出し、そして8つの柱となる「安全性向上のための基本的な考え方」をまとめ、それに基づき「安全性向上のための行動計画」をまとめました。

この8つの基本的な考え方のうち「長期的な“安全基本計画”を策定する」に対して、社員の意見等をふまえて、行動計画を計画的・具体的に実行するグランドデザイン(具体的な長期計画)として、「安全基本計画」を作成しましたが、今後は事業改善命令等に対して弊社が講じる措置を含め、安全基本計画に示した取り組み項目と実施スケジュールについて見直しを行います。

8 「安全報告書 2014」へのご意見

「安全報告書 2014」の内容や弊社の安全に関する取り組み等に対するご意見は、「JR北海道ホームページ」画面最下段にあります「お問い合わせ・ご意見」から「その他ご意見・ご要望など」へお進みいただき、「ご意見・ご要望窓口」のフォームをご利用ください。

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