

安全報告書

2010



平成22年9月

北海道旅客鉄道株式会社

安全報告書 2010

目次

1	はじめに	P 1
2	安全基本方針	P 2
3	安全性向上への取り組み	P 3
1.	安全重点施策	
(1)	安全マネジメント態勢の強化	
(2)	事故防止「三本柱」の定着	
(3)	グループ会社と一体となった安全確保の取り組み	
(4)	社員の取り扱い誤り事故防止対策	
(5)	車両故障防止対策	
(6)	地上設備故障防止対策	
(7)	事故防止教育の強化	
(8)	冬期安全・安定輸送の確保	
(9)	技術基準の改正に伴う安全性向上対策の推進	
(10)	防災対策	
(11)	踏切事故防止対策	
(12)	労働災害の防止	
(13)	異常時対応力の強化	
(14)	平成21年度に発生した事故の対策	
2.	人材の育成と確保	
3.	安全関連設備投資	
4	安全管理体制	P 15
1.	輸送の安全を確保するための管理体制	
2.	安全管理に関する会議等の構成	
5	事故等の状況と再発防止処置	P 17
1.	鉄道運転事故	
(1)	列車脱線事故	
(2)	鉄道人身障害事故	
(3)	踏切障害事故	
2.	インシデント	
3.	輸送障害	
(1)	部内原因	
(2)	鉄道外原因	
(3)	災害原因	
4.	行政指導等とその改善措置	
6	お客様との連携	P 20
1.	お客様からのご意見	
2.	地域の皆様とともに高める安全	
3.	お客様とともに高める安全	
(1)	鉄道テロ対策	
(2)	「AED」の設置	
7	安全報告書への意見募集	P 21
8	平成22年度の取り組み(抜粋)	P 22

1 はじめに



代表取締役社長

中 島 尚 俊

弊社は、会社発足以来、安全の確保が事業運営の根幹であり、何よりも優先すべきとの認識の下、安全対策に取り組んでまいりました。さらに、平成18年には安全管理規程を制定し、PDCAサイクルの考え方に基づいた安全管理体制の構築に取り組み、安全マネジメント態勢の強化を図ってまいりました。具体的には、会社幹部と現場社員との意見交換会の実施や「ヒヤリ・ハット」情報の水平展開等を通じて、安全を最優先とする職場風土づくりに取り組んでまいりました。

しかしながら、昨年12月28日には、富良野駅構内において列車と排雪モーターカーが衝突し、お客様9名が負傷されるという重大事故を発生させてしまいました。このような事故の再発防止に向け、厳正な保守用車の取り扱いの徹底を図っております。

また、1月29日には、函館線深川6号線踏切において、踏切の手前に停止できずに踏切内に進入した大型ダンプカーと列車が衝撃し、お客様41名が負傷されるという重大事故が発生しました。このような冬期における踏切事故を防ぐため、踏切手前でのスリップ防止や踏切の見通しを確保するための除雪等を関係機関の協力を得ながら進めるとともに、踏切事故防止啓発活動を継続して実施してまいります。

このほか、「基本動作・基本作業」を確実に行うことで防ぐことができたと思われる取り扱い誤り事故が未だに発生しており、引き続き安全に対する取り組みが必要と認識しております。今後とも、お客様に安心してご利用いただけるよう安全対策に全力で取り組んでまいります。

この報告書では平成21年度の弊社の安全性向上に向けた取り組みや、事故再発防止対策などについてご紹介しております。ご意見やご助言をいただければ幸いと存じます。

2 安全基本方針

鉄道事業においては、安全の確保が事業運営の根幹であり、何よりも優先すべきとの認識の下、「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」、「事故防止三本柱」を定め、安全対策に最大限の取り組みを行っております。

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、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

- 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

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

安全綱領

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。

事故防止三本柱

- 基本動作・基本作業に基づいた作業の徹底を図ること
- 指示連絡に対して、それぞれの社員が役割・責任に基づいた確認を行うこと
- 感受性（状況の変化に対応した目配り・気配り）を高めた作業を行うこと

3 安全性向上への取り組み

1. 安全重点施策

(1) 安全マネジメント態勢の強化

グループ会社を含めた各現場の管理者を対象として、「安全管理規程」及び「安全マネジメント態勢構築に係わるガイドライン」について教育を実施し、安全マネジメント態勢の強化を図っております。

平成21年度は、苫小牧・室蘭、釧路、旭川の3地区32箇所の現場管理者とグループ会社9社、31事業所の管理者を対象として教育を実施しました。



(安全診断時における「安全管理規程」等の教育)

(2) 事故防止「三本柱」の定着

ア 会社幹部と現場社員との意見交換会の実施

社長をはじめとする会社幹部と現場社員との意見交換会を、テーマを定めて年2回実施しております。意見交換の場でも出された意見や問題点等については、主管部が中心となって対応策をまとめ現場に回答するとともに、その概要を安全推進委員会において報告しております。

今後も継続して、現場社員とのコミュニケーションを図るとともに、事故防止に対する意見を汲み上げ、安全風土づくりに努めてまいります。



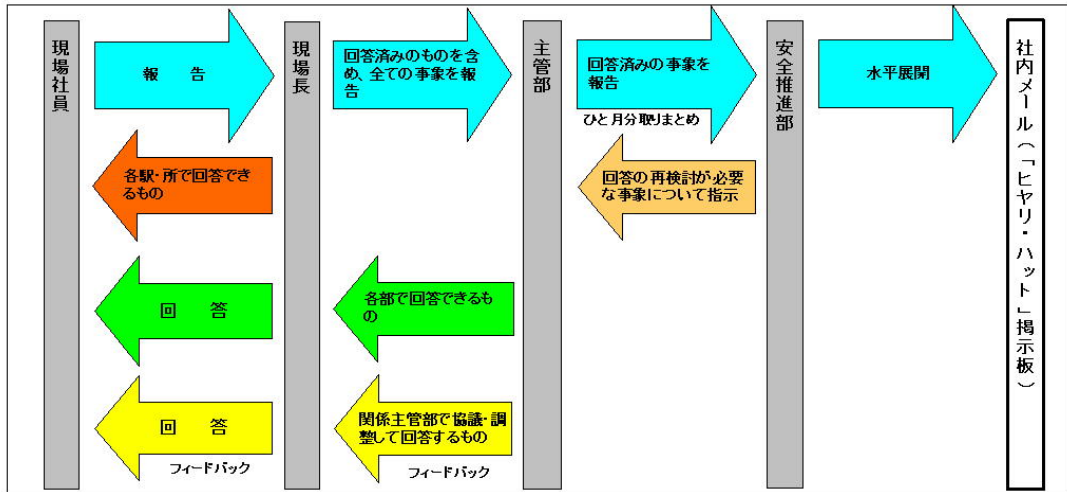
(会社幹部と現場社員との意見交換会)

イ 「ヒヤリ・ハット」情報の水平展開による事故防止

安全確保のためには、ハード面やソフト面の対策と並んで、事故の「芽」をまさに「芽」のうちに摘み取ることが重要なことから、「ヒヤリ・ハット」活動を活性化させ、全社レベルで水平展開して情報を共有化し、事故を未然に防止することを目的に取り組んでおります。

平成21年度に寄せられた「ヒヤリ・ハット」報告件数は総件数で816件となりました。内訳は、運転事故関係が442件、労働災害関係が347件、その他が27件となっております。

【「ヒヤリ・ハット」活動フロー図】



また、「ヒヤリ・ハット」報告及び取り扱い誤り事故のうち、乗務員のヒューマンエラーに起因して発生した事象を要因別（判断の甘さや習慣的操作）に分析した結果、同様の傾向が見られたことから、「ヒヤリ・ハット」情報の重要性を再周知し、活動の態勢を図りました。

【「ヒヤリ・ハット」改善成果の一例】

- ・車掌より出発信号機を確認する際に、出発信号機がワンマンミラーの陰となり、見えにくいとの声を受け、ワンマンミラーの設置位置を見直し、出発信号機を見やすくなるよう改善しました。



(ワンマンミラーの移設前)

(ワンマンミラーの移設後)

(3) グループ会社と一体となった安全確保の取り組み

「請負工事事務事故防止会議」に社長が出席し、請負会社に事故防止指導を実施したほか、「JRグループ事故防止専門委員会」において、事例検討を通じた安全指導を実施するとともに、各社の事故防止の取り組みについて意見交換を行うなど、グループ会社と一体となり事故防止に取り組んでおります。

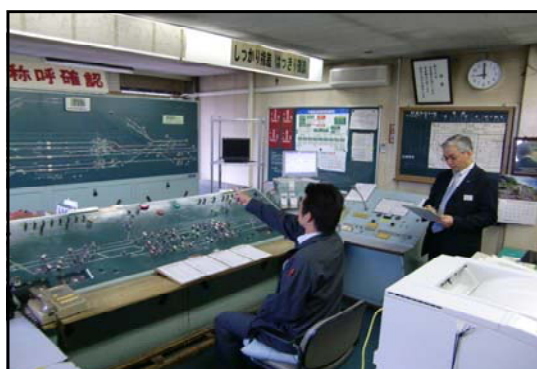
また、現場実態の把握と現場作業者の資質の向上を目的として安全診断を実施しております。平成21年度は、苫小牧・室蘭、釧路、旭川の3地区63箇所の現場の基本動作・基本作業の実施状況を点検し、指導を行いました。



(請負工事事務事故防止会議)



(JRグループ 事故防止専門委員会)



(駅の信号取り扱い業務の診断)

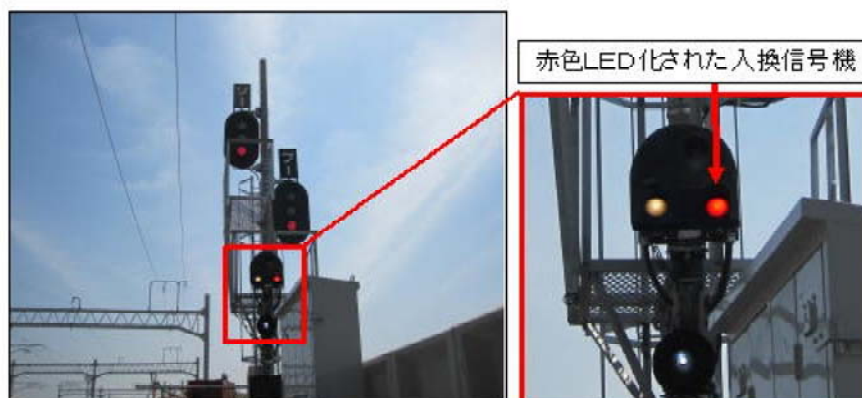


(軌道回路点検作業の診断)

(4) 社員の取り扱い誤り事故防止対策

ア 視認性向上に向けた入換信号機の赤色LED化

入換信号機の視認性向上対策として、入換信号機のLED化を実施するとともに、白色灯から赤色灯に変更し、入換時における信号冒進事故の防止に取り組んでおります。平成21年度は、平成22年10月に高架開業予定である旭川駅の入換信号機(17機)の赤色LED化工事を実施しました。



イ 運転士見習い教育の充実

運転士見習いの取り扱い誤りを防止するため、各運転所等において、現車を使用した訓練を実施しております。訓練においては、ドアスイッチ等の機器扱いや車両連結時の基本動作・基本作業について指導教育を行っております。



(ドアスイッチの取り扱い訓練)

ウ 停車駅通過防止対策の試行

停車駅通過や停止位置不良を防止するため、運転士の停車・通過確認に対する基本動作への意識を高められる支援装置（車両の現在位置に応じモニター表示や音声による支援情報を提供するもの）の開発に取り組んでおります。

【モニター表示画面イメージ】

●ダイヤ確認動作支援	ダイヤ確認
●ブレーキ操縦支援	ブレーキ
●両数確認支援	6両
●誤通過防止支援	ブレーキ

(改良型の運転操縦支援装置)

(5) 車両故障防止対策

ア A T S（自動列車停止装置）装置部品の計画的な取替え

A T S装置部品の故障による輸送障害（列車の遅延や運休）を防止するため、A T S装置の老朽化した部品の交換及び受信機のオーバーホールを計画的に実施しております。

※平成21年度実績（累計）	A T S装置部品の取替え	対象462両中、428両実施
	受信機のオーバーホール	対象532両中、513両実施

イ 車両部品の落失防止対策の推進

車両部品の落失を防止するため、車両部品の取り付けボルト等の点検（打音検査等）を強化するとともに、車輪踏面（レールと車輪の接する面）の管理を強化し、走行中の振動に起因したボルト等の弛み防止に取り組みました。

平成22年度においても、車両部品の落失防止に向け、各種検査を徹底し、再発防止に努めております。



（車両の打音検査）

（6）地上設備故障防止対策

ア レール損傷防止対策

シェリング（走行する列車の車輪とレールの接触により、レール頭頂面の金属疲労から生じる疲労き裂）によるレール破断の防止対策として、平成21年度は札幌圏を優先的に27.4kmのレール交換を実施しました。平成22年度においても、引き続き約10kmのレール交換を実施する予定です。

また、レール探傷技術の向上に向けた社員教育を実施するとともに、レール探傷車等を使用したシェリング検査を行い管理の徹底に取り組みました。

このほか、レール削正車を使用し、シェリング発生抑止を目的としたレール削正や、波状摩耗箇所の削正を行い、レールの延命化に努めております。



（レール探傷車）



（レール探傷車の内部）

イ 札幌～新千歳空港駅間の地上設備強化

札幌～新千歳空港駅間は、お客様のご利用が多く、輸送障害（列車の遅延や運休）時の影響が大きいため、輸送障害の発生減少に向け、地上設備の強化を進めております。平成21年度はシェリングを除去するため、4.5kmのレール交換を実施しました。また、新千歳空港駅の電子連動装置の故障により、空港アクセスのお客様にご迷惑をおかけしたことから、電子連動装置の2重化を図るなど、設備強化を実施しました。

今後も同区間の各種設備の強化を図り、安全・安定輸送の確保に努めてまいります。

(7) 事故防止教育の強化

平成21年1月15日函館線江部乙～滝川駅間において重大インシデント（信号違反）が発生した際、適切な処置を迅速に行えなかったことに鑑み、「インシデントに関する解釈運用及び事例集」を基に図解事例集を作成し、インシデント事例の教育やインシデント発生時における迅速かつ的確な対応ができるように教育を実施しております。



(インシデント事例の勉強会)

(8) 冬期安全・安定輸送の確保

冬期における安全・安定輸送を確保するため、除雪能力を向上させた排雪モーターカーへの更新及び車両からの落氷雪によるバラスト飛散を防止するためバラストネットの設置等を実施しております。

また、平成21年2月に釧網線の踏切において、踏切内のレール面上やフランジウェー部の圧雪のために列車が脱線した事故に鑑み、踏切内に設置された護輪ラバーの点検・整備を実施するとともに、吹き溜まりの防止対策として、初列車前の踏切除雪や列車巡回等による監視体制の強化に取り組んでおります。



(排雪モーターカー)



(バラストネット)



(踏切に設置された護輪ラバー)

(9) 技術基準の改正に伴う安全性向上対策の推進

ア A T S - D N 導入工事の推進

列車の速度を連続的に照査し、曲線や分岐器等における速度超過を防止することができる A T S - D N の整備を進めております。

平成 2 1 年度は函館線厚別～岩見沢駅間の地上設備の工事を実施するとともに、車両改造を車種毎に進めてきました。平成 2 2 年度においても地上設備工事及び車両改造を実施してまいります。

イ 運転状況記録装置の設置

列車の運転状況（列車の運転速度やブレーキ操作の状況等）を記録するための装置の設置工事を進めております。平成 2 2 年度までに対象車両すべての工事を完了する予定です。

※平成 2 1 年度実績（累計） 対象 5 9 6 両中、5 3 2 両実施

ウ 防護無線のバックアップ電源の設置

列車脱線事故等が発生した場合に併発事故を防止するため、列車には防護無線（乗務員が取り扱うことにより、周囲の列車を緊急停止させるための停止信号を発報する装置）を設置しております。事故時に主たる電源回路が遮断された場合でも使用できるように防護無線にバックアップ電源を設置してきました。平成 2 1 年度に対象車両の全ての工事を完了しました。

※平成 2 1 年度実績（累計） 対象 5 9 8 両完了

(10) 防災対策

降雨時によるのり面崩壊を防ぐための「格子砕工」や土留擁壁の新設のほか、波による路盤の浸食を防ぐための護岸工事等を計画的に実施しております。



(のり面格子砕)



(土留擁壁)



(護岸工事前)



(護岸工事後)

(11) 踏切事故防止対策

踏切の保安度の向上に向け、関係自治体の協力のもと、立体交差化を進めているほか、踏切設備整備を計画的に実施しております。また、踏切構造改良時には、踏切の安全対策として全方向踏切警報灯の試行的設置やオーバーハング型警報装置等の整備を併せて実施しております。

【踏切数の推移】

踏切箇所数	1種踏切	3種踏切	4種踏切	合計数
平成20年度初	1,569	79	156	1,804
平成21年度初	1,564	79	155	1,798
平成22年度初	1,563	79	154	1,796

※踏切数の減少は、協議により踏切を廃止したためです。

【踏切警報灯の視認性向上】

踏切の視認性向上対策として、見通しの悪い箇所、事故歴がある箇所、踏切しゃ断桿折損が多発している箇所等の踏切警報灯の両面化を図り保安度を高めてきましたが、さらなる視認性向上対策として、全方向型の踏切警報灯を試行的に設置してきました。平成21年度冬期は警報灯への着雪状況等を検証しました。平成22年度においても、設置状況の検証を継続してまいります。



(全方向踏切警報灯【踏切全体像】)



(全方向踏切警報灯【拡大】)

【オーバーハング型（門型）警報装置】

電化区間において高さ制限をオーバーしたユニック車等が送電線を切断する事故を防止するとともに、踏切警報機の視認性を向上するためオーバーハング型（門型）警報装置を整備しております。



(オーバーハング型（門型）警報装置)

(12) 労働災害の防止

平成21年度は、労働災害防止プロジェクトメンバーにより77箇所の職場巡回を行い、触車事故防止を中心とした労働災害防止の指導を行いました。

また、2現場4名の社員が全国産業安全衛生大会の場において、自箇所の労働災害防止についての取り組みや研究成果を発表しました。

このほか、経験の浅い若手社員の労働災害体験型学習等を実施し、労働災害の発生減少に取り組んでおります。



(職場巡回)



(安全帯着用時の負荷体験)

(13) 異常時対応力の強化

ア 総合復旧実設訓練の実施

万一事故が発生した場合に備え、毎年、負傷者及びお客様の救護を最優先に、警察、消防等の協力のもと総合復旧実設訓練を実施しております。

平成21年度は、実車を使用し、本社、釧路支社、旭川支社において、踏切で列車と乗用車等が衝撃し列車が脱線したという事故を想定した総合復旧実設訓練を実施しました。

また、函館支社では列車火災を想定し、津軽今別駅及び知内駅においてお客様の避難・誘導訓練を実施しました。



(本社：326名参加)



(釧路支社：118名参加)



(旭川支社：217名参加)



(函館支社：162名参加)

イ 駅輸送業務センターによる実設訓練の実施

駅係員の運転取り扱い業務の技量向上、技術継承を目的として、「駅輸送業務センター」を設置し、関係地区の駅係員に対し、机上教育を実施するとともに現地現物による指導・訓練を実施しております。平成21年度までに10箇所の「駅輸送業務センター」を設置しました。平成22年度は11箇所に拡大し、駅係員の教育・指導を行っております。



(駅輸送業務センターによる駅係員の机上教育)



(車両の分割・併合訓練)

(転てつ器転換訓練)

(14) 平成21年度に発生した事故の対策

ア 富良野駅構内における鉄道人身障害事故後の対策

平成21年12月28日根室線富良野駅構内において、進入する列車と停止中の排雪モーターカーが衝突し、お客様9名が負傷するという事故の発生を受け、緊急対策として、構内作業時には関係信号機を扱い列車を抑止する手配を徹底するとともに、厳正な保守用車の取り扱いについて再教育を実施しております。具体的には、駅関係社員及び工務関係社員の教育内容を見直すとともに、合同の実設訓練を実施するなどの取り組みを行っております。

イ 深川～妹背牛駅間における列車脱線事故後の対策

平成22年1月29日函館線深川～妹背牛駅間の踏切において、しゃ断桿を突破し踏切内に進入した大型ダンプカーと列車が衝撃し脱線した列車脱線事故を受け、踏切事故防止キャンペーンの期間を延長して踏切事故防止啓発活動を実施したほか、北海道トラック協会に対し、傘下の会員への踏切事故防止指導を要請しました。平成22年度は、踏切の見通しを確保するための除雪や踏切手前でのスリップ防止対策を関係機関の協力を得ながら進めるとともに、踏切事故防止啓発活動を継続して実施し同種事故の再発防止に努めてまいります。

2. 人材の育成と確保

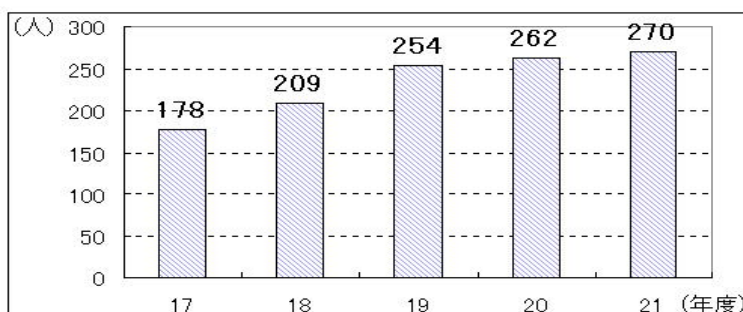
安全の確保のためには、鉄道固有の技術継承を図るとともに、安全・事故防止に関する教育に取り組むことが重要と考えております。このため、弊社では計画的な新規採用を行うとともに、定年に達した社員を再雇用し、ベテラン社員としての能力を活用した若手及び中堅層の育成等に取り組んでおります。

また、社員研修センターでは、車掌・運転士の養成のほか、経験年数に応じた教育を実施しております。シミュレータ訓練施設においては、コンピュータグラフィックスを使用し、踏切事故等の異常時を再現し、異常時対応能力の向上に向けて実践的な訓練を実施しております。

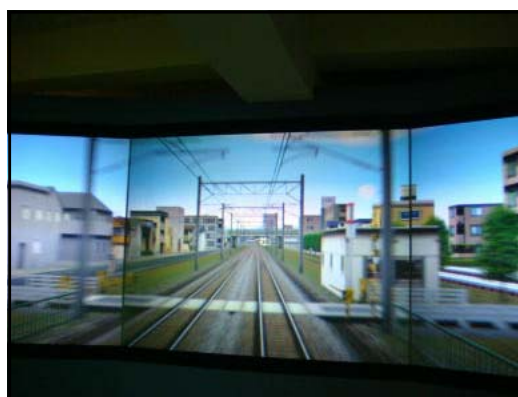
さらに、事故教訓の風化防止と事故経験のない社員の教育を目的として、平成19年5月に社員研修センター内に安全研修室を開設し、災害や事故の状況を示すパネルを展示しているほか、事故事例を学習することができるC A I教材を配置し、安全教育を実施しております。平成21年度は、平成21年1月15日に函館線江部乙～滝川駅間で発生した重大インシデント（信号違反）の事故事例（パネル及び信号機）を追加し、内容の充実を図りました。平成21年度は、817名（累計2,632名）が利用しております。

※C A I：コンピュータ支援教育（Computer Aided Instruction）

【新規採用者数の推移（各年度の4月1日時点の採用者数）】



【乗務員シミュレータ訓練】



【安全研修室】



（安全研修室全体）



（重大インシデントの事例）



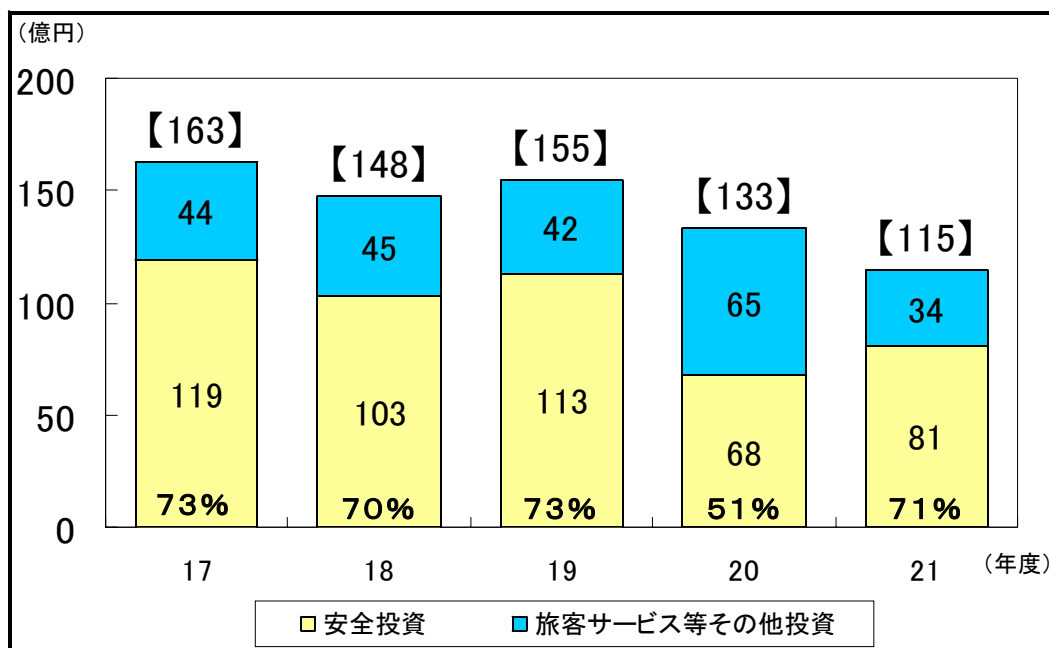
（C A I教材）

3. 安全関連設備投資

安全確保に関わる設備投資を計画的に実施しております。

平成21年度は、老朽設備の更新や車両の新製などの安全投資を実施しております。

【安全投資額の推移】



4 安全管理体制

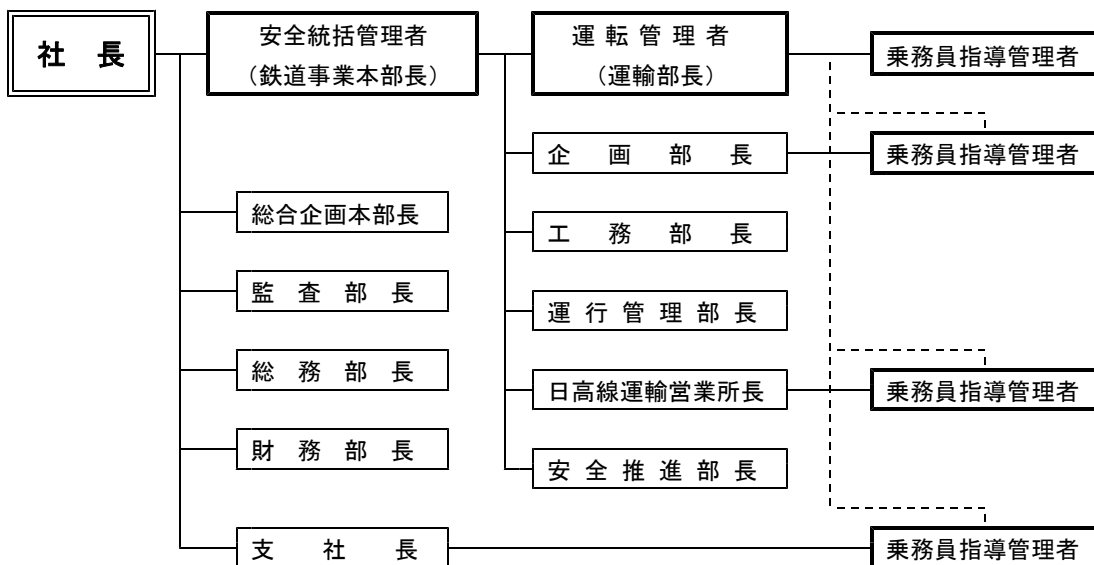
1. 輸送の安全を確保するための管理体制

鉄道事業法改正を受け、「安全管理規程」を制定しました。(平成18年10月)

この規程は、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を目的としております。

この安全管理体制により、安全最優先の方針の下、経営トップから現場まで一丸となり、PDCAサイクル(輸送の安全に関する方針等の策定、実行、チェック、改善のサイクル)を機能させ、輸送の安全のための取り組みを継続して向上させてまいります。

【輸送の安全を確保する体制図】



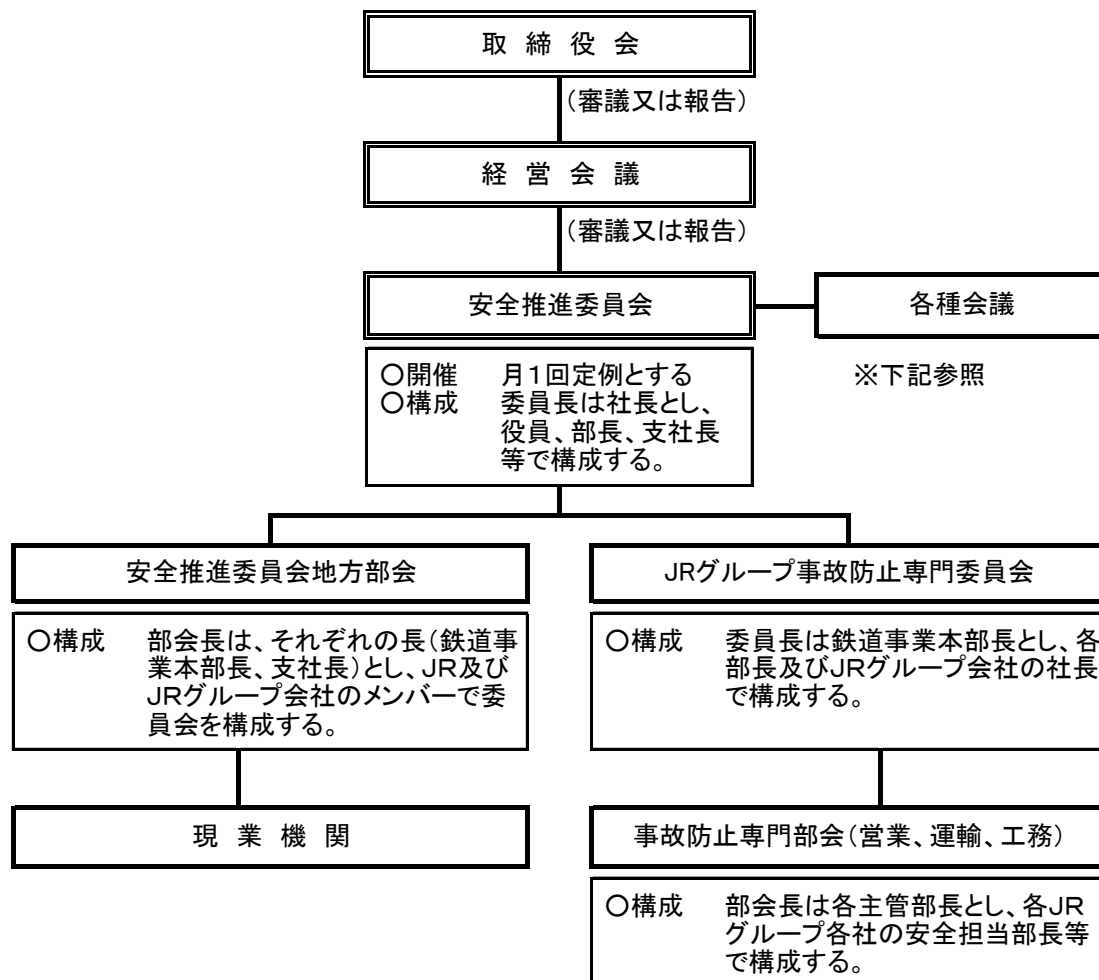
【主な管理者の役割 安全管理規程より抜粋】

役 職	役 割
社 長	輸送の安全を確保するための業務全般を総理し、安全統括管理者の意見を尊重するものとする。 また、社員等に対して関係法令等の順守と安全第一の意識を徹底させるものとする。
安全統括管理者 (鉄道事業本部長)	輸送の安全を確保するための業務について、各管理部門間を統括的に管理する。 また、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るとともに、年度毎に定める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うものとする。
運 転 管 理 者 (運輸部長)	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する。 また、輸送の安全の確保に関する当該業務を掌理する関係部長等について、必要により状況を把握し、意見を述べるものとする。
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を行う。

2. 安全管理に関する会議等の構成

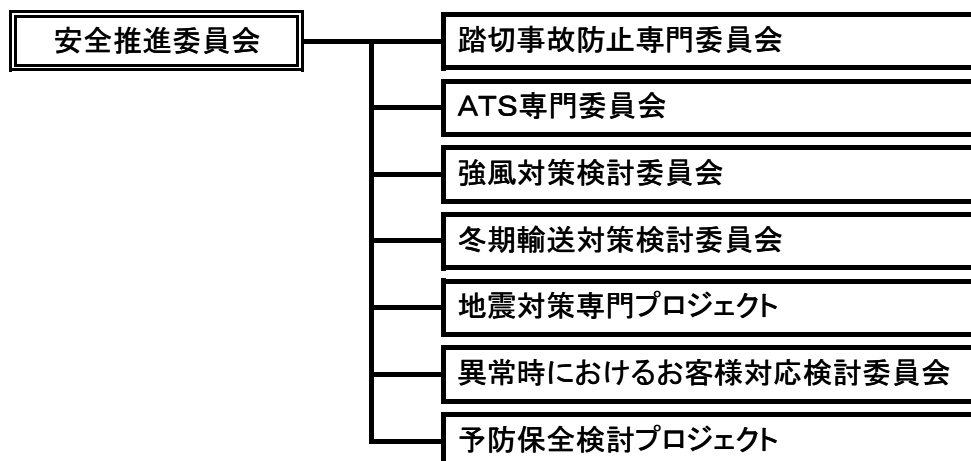
輸送の安全確保に係る取り組みについては、安全推進委員会に諮った後、経営会議に諮り、重要な事項は取締役会に諮って決定しております。

安全推進委員会では、毎月、弊社で発生した事故等の発生状況ならびに原因を報告し、再発防止対策を議論し、決定することにより安全性の向上に努めております。



※安全推進委員会に付属する各種委員会等

安全推進委員会の付属する各種委員会等には、以下のものがあります。平成21年度は、新たに「予防保全検討プロジェクト」を発足させ、車両や地上設備故障を未然に防止するための予兆管理や検査内容の見直し等を進めております。

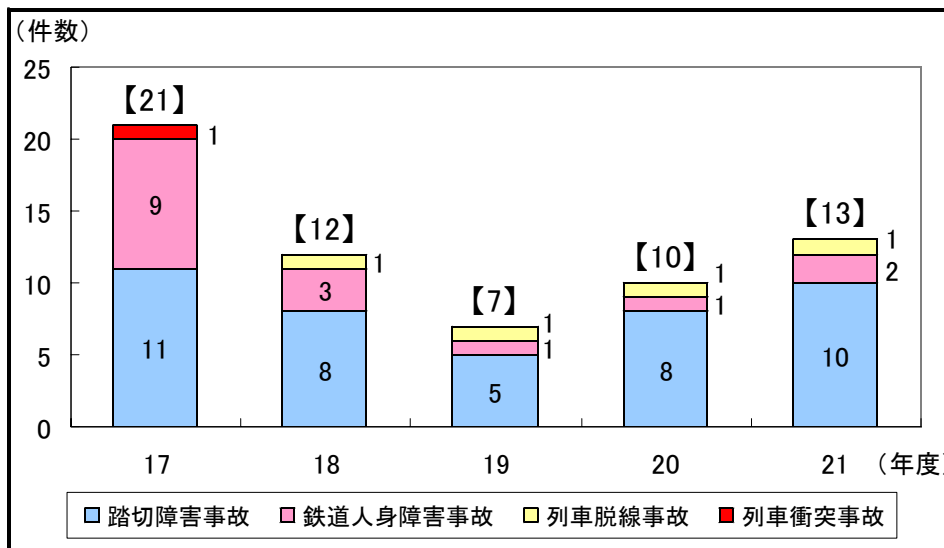


5 事故等の状況と再発防止処置

1. 鉄道運転事故

平成21年度の鉄道運転事故は、13件発生しました。内訳は、列車脱線事故が1件、鉄道人身障害事故が2件、踏切障害事故が10件となっております。

【鉄道運転事故の推移】



(1) 列車脱線事故

踏切において列車脱線事故が1件発生しました。概要については以下のとおりです。

- ・ 発生日時 平成22年1月29日(金) 12時21分
- ・ 発生場所 函館線 深川～妹背牛駅間 深川6号線踏切
- ・ 列車 特急電2024M列車(旭川駅発 札幌駅行)
- ・ 概況 当該列車は、上記踏切内に進行左側から進入する大型ダンプカーと衝撃し、1両目前台車1、2軸目が進行方向右側に脱線しました。
- ・ 負傷者 43名(お客様41名、社員2名)
- ・ 運転再開 平成22年1月30日(土) 11時41分
- ・ 対策 踏切事故防止を目的としたキャンペーンを継続して実施するとともに、北海道トラック協会に対し、踏切事故防止指導を要請しました。



(2) 鉄道人身障害事故

列車と線路内に立ち入った公衆が衝撃したもの及び富良野駅構内において列車と排雪モーターカーが衝突したものの、計2件発生しました。

富良野駅構内における鉄道人身障害事故の概要については以下のとおりです。

- ・ 発生日時 平成21年12月28日(月) 21時37分
- ・ 発生場所 根室線 富良野駅構内
- ・ 列車 普気3441D列車(滝川駅発 新得行)
- ・ 概況 駅構内において、進入する列車と停止中の排雪モーターカーが衝突しました。
- ・ 負傷者 12名(お客様9名、社員3名)
- ・ 運転再開 平成21年12月29日(火) 18時27分
- ・ 対策
 - ①社長を委員長とする「富良野駅構内衝突事故再発防止検討委員会」を設置し、再発防止対策を検討しました。
 - ②保守用車(排雪モーターカー等)による構内作業時は、作業の終了を確認できるまで信号を停止現示とし、列車が進入できないようにしました。
 - ③保守用車作業時の基本作業を再徹底しました。



(3) 踏切障害事故

踏切内に進入する乗用車等と列車が衝撃したものが10件(乗用車と衝撃したものの7件、公衆、自転車、除雪車と衝撃したものの各1件)発生しました。特に、12月～2月までの冬期間においては8件発生しました。(平成20年度冬期4件)

※1月29日函館線深川～妹背牛駅間の踏切で発生した事故は列車脱線事故に含めております。

2. インシデント

平成21年度はインシデントが2件発生しました。発生原因を究明し、再発防止対策を実施することにより、一層の事故防止に努めております。

※インシデントとは省令に定められた鉄道運転事故等が発生するおそれのある事態をいいます。

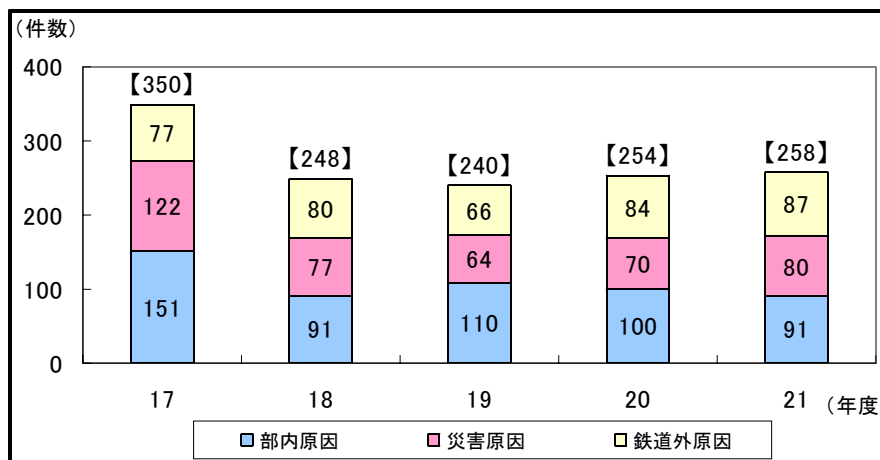
種別	インシデント内容等		
インシデント	平成21年10月20日(18時23分)	函館線赤井川駅構内	普気823D列車
【概況】社員が空転防止のため撒布した砂により不短絡が発生し、列車通過時に、一度降下したしゃ断桿が上昇したものの。			
【対策】当該踏切のしゃ断時間を変更し、一時的な不短絡が発生した場合であっても列車が踏切を通過するまでしゃ断を継続するようにしました。また、撒砂作業後は、踏切保安要員を配置し、踏切保安要員が踏切をしゃ断し列車通過による踏切動作状態の確認を行うこととしました。			
種別	インシデント内容等		
インシデント	平成22年3月5日(13時15分)	根室線厚岸駅構内	入換
【概況】入換作業中、堆積していた氷雪に車両が乗り上げ脱線したものの。			
【対策】車両の入換頻度の少ない線路フランジウェイ部の氷雪除去を徹底しました。			

3. 輸送障害

輸送障害は258件発生し、前年度と比較し4件増加しました。

※輸送障害とは、列車に運休又は30分以上の遅延を生じたものをいいます。

【輸送障害の推移】



(1) 部内原因 (鉄道係員、車両・地上設備など、弊社の原因によるものです)

部内原因によるものは91件(前年100件)発生しました。内訳は、車両によるものが57件(前年49件)、地上設備によるものが26件(前年37件)、鉄道係員によるものが8件(前年14件)となっております。

(2) 鉄道外原因 (列車妨害、線路内の立入や動物との接触などが原因によるものです)

鉄道外原因によるものは87件(前年84件)発生しました。この内、鹿との接触によるものが45件(前年30件)含まれています。

(3) 災害原因 (降雨、強風、地震、雪などの自然災害が原因によるものです)

災害原因によるものは80件(前年70件)発生しました。

4. 行政指導等とその改善措置

平成21年度は北海道運輸局から1件の警告を受けております。弊社はこの内容を真摯に受け止め、安全対策に最大限の努力を行ってまいります。

受領月日	警 告	対 応
平成21年 12月29日	<p>鉄道輸送の安全確保については、かねてから機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、年末年始の輸送安全総点検期間中である平成21年12月28日、根室線富良野駅構内において、旅客列車が排雪モーターカーに衝突し、列車の乗客を含む多数の負傷者を生ずる重大な人身障害事故が発生させたことは誠に遺憾であり、厳重に警告する。</p> <p>については、背後要因を含めた原因を究明するとともに、万全の再発防止対策を講じられたい。</p> <p>なお、講じた具体的措置については文書にて速やかに報告されたい。</p>	<p>社長を委員長とする「富良野駅構内衝突事故再発防止検討委員会」を設置し、再発防止対策を策定した。</p> <p>①保守用車(排雪モーターカー等)による構内作業時は、作業の終了を確認できるまで信号を停止現示とし、列車が進入できないようにする。</p> <p>②保守用車作業時の基本作業の再徹底。</p> <ul style="list-style-type: none"> 作業変更があった場合は、駅長等は、保守用車工事監督者と列車間合・行き先・時刻を確実に打合せ、保守用車使用記録簿に双方で記入する。保守用車工事監督者は記入した記録簿に基づき、駅長等とその内容を復唱する。 保守用車工事監督者は、駅長等との打ち合わせ時は、必ず保守用車を停止させる。 保守用車が分岐器を背向で進入する際は、一旦停止を実施し、開通方向を確認する。

6 お客様との連携

1. お客様からのご意見

弊社に対するあらゆるご意見やご要望をいただくご意見箱として、各駅に「グリーンボックス」を設置しております。また、弊社のホームページでは、お客様からのご意見・ご質問をいただく窓口を開設しております。

2. 地域の皆様とともに高める安全

【主な実施内容】

- ・ 鉄道沿線に近い小学校・幼稚園を対象に、人身事故を防ぐため「線路で遊ばないこと」の指導と、踏切を指定通学路としている小学校の児童に対する踏切の安全通行に関する啓発活動の実施。
- ・ 踏切を通行するドライバーに対し「踏切手前での一旦停止と安全確認」を呼びかける啓発活動の実施。
- ・ テレビ・ラジオ・ポスターを通じた「踏切事故防止活動のPR（踏切事故防止キャンペーン期間中）」を実施。
- ・ トラック協会等に対して「電車線切断や感電事故防止」を図るため、車両高や積荷高さ制限順守の呼びかけを実施。
- ・ 自動車運転免許証更新者に対して「踏切事故防止リーフレット」の配布。



(踏切事故防止リーフレット)



(踏切事故防止キャンペーン)



(テレビCM)

3. お客様とともに高める安全

(1) 鉄道テロ対策

鉄道テロ対策については、国土交通省の指導に基づき様々な取り組みを実施しております。

関係社員等による巡回警備や防犯カメラ等設備の増強を行うとともに、駅や列車内において、お客様に対して不審物発見時の通報の協力依頼を行うなど、テロの警戒にあたっております。

【主な実施内容】

- ・ 関係社員等の巡回警備の実施
- ・ 防犯カメラの設置
- ・ 駅や列車内において、お客様への不審物発見時の協力放送の実施
- ・ テロ警戒中のお知らせの実施



(防犯カメラ警戒強化表示)

(「不審物の発見について」のポスター)

(2) 「AED」の設置

札幌駅をはじめ、お客様のご利用の多い駅にAEDを設置しております。

平成21年度は新たに5駅(星置駅、白石駅、大麻駅、野幌駅、恵庭駅)に設置するとともに、設置駅の社員に対して、AEDの使用訓練を実施しております。(設置駅: 23駅)

※AED: 自動体外式除細動器 (Automated External Defibrillator) の略で、心臓の拍動が突然正常なリズムを失い、全身に血液を送り出せない状態に陥った時に、心臓に電気ショックを与えて正常なリズムを取り戻すための医療機器です。



(駅設置のAED)

7 安全報告書への意見募集

安全報告書の内容や弊社への取り組みに対するご意見につきましては、「JR北海道ホームページ」の画面最下段の「ご意見・ご質問」欄にお寄せ下さい。

【<https://www.jrhokkaido.co.jp/mailform/mail1-2.html>】

8 平成22年度の取り組み（抜粋）

平成22年度においても、安全の確保が事業運営の根幹であるとの認識の下、安全管理規程に則り、安全マネジメント態勢の強化に努め、安全性の向上に取り組むこととします。事故防止に向けては、引き続きグループ会社と一体となり、事故防止三本柱に基づく各種事故防止対策に取り組むこととします。

具体的には、会社幹部と現場社員との意見交換会を継続するとともに、「確認会話事例集」の内容の見直し及び事例の追加補充を行い、現場での指導に活用するほか、「ヒヤリ・ハット」情報を過去の事故事例と同様に再発防止対策に反映させるなど活用方法を見直し、事故防止を図ることとします。また、予防保全の観点から、車両や地上設備の故障防止対策に取り組むとともに、保守用車の取り扱い等事故の反省に基づき、指導教育内容の見直しを図り、社員の取り扱い誤り事故の防止に努め、安全・安定輸送の確保を図ることとします。

さらに、技術基準に合致した鉄道の安全性向上対策として、ATS-DNや運転状況記録装置の整備を進めるほか、各種防災対策を実施し、保安度の向上を図ることとします。

踏切事故防止においては、踏切保安設備の整備を継続して実施するほか、冬期間に自動車と列車との衝突事故が多発したことから、踏切手前でのスリップ防止や踏切の見通しを確保するための除雪等を関係機関の協力を得ながら進めるとともに、踏切事故防止啓発活動を継続して実施します。

労働災害防止に向けては、経験の浅い若手社員の労働災害体験学習等を実施し、労働災害の件数削減に向け取り組みを行うほか、引き続き、触車事故の撲滅に向け、指導の徹底を図ることとします。

重点実施事項	具体的内容
1 安全マネジメント態勢の強化	<ul style="list-style-type: none"> ○ 安全診断時における安全管理規程の周知・徹底 ○ 事故、災害等における反省、対策を安全推進委員会に報告 等
2 事故防止「三本柱」の定着	<ul style="list-style-type: none"> ○ 各職場での具体的な行動目標の設定と主管部による取り組み状況の把握 ○ 会社幹部等と現場社員との意見交換会の実施 ○ 「ヒヤリ・ハット」情報の分析及び事例の活用、報告の促進 ○ 「確認会話事例集」の活用方を考慮した記載内容の見直し及び最近の事故を踏まえた事例の追加補充 ○ 安全診断時の現場作業実態調査による基本動作・基本作業の徹底に向けた指導 等
3 JR北海道グループ会社と一体となった安全確保の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ○ JRグループ事故防止専門委員会・部会・グループ会社事故防止協議会を通しての事故防止体制の強化 ○ 安全診断の実施による事故防止の取り組みの深度化 等
4 各種事故防止対策	
(1) 社員の取り扱い誤り事故防止対策	<ul style="list-style-type: none"> ○ 視認性向上に向けた入換信号機の赤色LED化による信号冒進対策の推進 ○ 運転士見習い教育（現車を使った機器扱い訓練等）の推進 ○ 運転操縦支援装置の改良及び導入に向けた検証 等
(2) 車両故障防止対策	<ul style="list-style-type: none"> ○ 予防保全の考え方に基づいた故障防止対策の策定 ○ 冬期型故障防止対策（浸水、凍結、結露、氷塊衝撃対策等）の推進 ○ 車両部品の落失防止対策の推進 等
(3) 地上設備故障防止対策	<ul style="list-style-type: none"> ○ 予防保全の考え方に基づいた故障防止対策の策定 ○ 優先度が高い千歳線強化対策の実施（運動装置の2重化、シェリング対策等） ○ レール損傷防止対策の推進 等
5 事故防止教育の強化	<ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄道運転事故防止に向けたインシデント事例に基づく教育の強化の継続 ○ インシデント発生時における迅速かつ的確な対応に関する教育の継続 等
6 冬期安全・安定輸送の確保	<ul style="list-style-type: none"> ○ 効率的な除雪体制の確立 ○ 踏切脱線防止対策 等
7 技術基準に合致した安全性向上対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> ○ ATS-DNの整備推進 ○ 運転状況記録装置の整備
8 防災対策	<ul style="list-style-type: none"> ○ 釧路地区を想定した津波警報発令時対応マニュアル（仮称）の制定 等
9 踏切事故防止	<ul style="list-style-type: none"> ○ 踏切構造改良、視認性向上対策、列車停止手段確保対策の推進 ○ 関係機関と協力しての踏切事故防止啓発活動の推進 等
10 労働災害防止	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「整理・整頓・清掃」及び「基本動作・基本作業」の取り組み継続 ○ 若手社員を対象とした体験型教育の実施 等
11 異常時対応力の強化	<ul style="list-style-type: none"> ○ 総合復旧実設訓練の実施 等
12 テロ対策	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自主警備体制の徹底 ○ 鉄道施設等の鎖錠確認及び鍵の管理の徹底 ○ 不審者・不審物発見時の迅速な連絡通報の徹底 等