

北海道運輸局  
局長 井上 健二 殿

北海道旅客鉄道株式会社  
代表取締役社長 綿貫 泰之

## 「鉄道の安全輸送の確保について（指示）」に対して講ずる措置について

2025年3月31日に、貴局から受領した指示に対しまして、4月30日に講じた措置等について報告させていただきました。

2014年の「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」の取組みを始めて以降、全社を挙げて安全性向上、安全を最優先とする企業文化の構築に向け、ルールの整備や教育訓練の充実、安全管理体制の構築などに取り組んできました。しかしながら2025年3月31日に「鉄道の安全輸送の確保について（指示）」を受け、これに至った事故・事象を踏まえて、これまで当社が取り組んできた「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」や、現在の「安全計画2026」等の取組みについて、各取組みが有効に機能しているか検証を行った結果、会社としての安全管理体制や社員の意識教育等に不十分なところがあったと認識しています。

このような認識のもと、4月30日に報告した恒久対策の具体的な措置内容及び、指示にある7件の事象のほか、改善指示を受けた以降に発生および判明した事故・事象も踏まえて、安全の取組みが有効に機能しているかの点検結果とこれに基づく必要な対策を検討し、とりまとめましたのでご報告致します。また、これらの改善措置を確実なものとするため、進捗状況の確認表を作成し、それを四半期ごとにご報告致します。

また、2025年6月25日に発生した千歳線新札幌構内で列車が建築限界測定器と接触した事象、函館線七飯～新函館北斗間で列車が工具のケースと接触した事象、6月27日に発生した函館線札幌構内で誤ってご乗車されたお客様を降車させる際に入換車両が動き出した事象、及び6月28日に発生した函館線野田生駅構内で列車がペール缶と接触した事象については、今後、背景等を分析し、対策についてご報告させていただきます。

### I. 「鉄道の安全輸送の確保について（指示）」で指摘されている事象等

「鉄道の安全輸送の確保について（指示）」で指摘された事象に加え、その後に発生および判明し、指摘を受けた事故・事象14件について、発生場所や日時等は以下のとおりです。（各事故・事象の発生要因や対策は【別紙1～14】に記載）

#### 「鉄道の安全輸送の確保について（指示）」 記1～3で指摘された事象

①2024. 11. 9 函館線砂川構内 建築限界内の作業を無保安体制で行った際に列車が進来した事象

#### 「鉄道の安全輸送の確保について（指示）」 記4で指摘された事象

②2024. 8. 5 函館線岩見沢～峰延間 作業終了を確認しないまま線路閉鎖工事を終了した事象

③2024. 11. 8・21 函館線小樽構内 車両併結時に運転士が入換合図を受けずに車両を移動した事象

- ④2024. 11. 16 函館線森～石谷間 脱線した列車の隣接線に、上り貨物列車を通過させた事象
- ⑤2024. 12. 18 函館線鷺ノ巣構内 作業開始前打ち合わせを行わずに作業を開始した事象
- ⑥2025. 1. 10 宗谷線南稚内～兜沼間 線閉手続きをとらず、保守用車を駅間に進出させた事象
- ⑦2024. 10. 7 根室線札内～厚内間 線閉着手前、終了後に線路内作業を行った事象

#### 「鉄道の安全輸送の確保について（指示）」以降に発生及び判明した事象等

- ⑧2023. 9. 8 函館線白石～苗穂間 徒歩巡視を怠り、これを実施していたと虚偽報告した事象
- ⑨2025. 4. 10 室蘭線大岸～豊浦間 特急列車運転士と保線作業員との証言の相違した事象
- ⑩2025. 4. 20 函館線森構内 出発合図を受けずに列車を発車させたことを報告しなかった事象
- ⑪2025. 4. 22 函館線野田生～山越間 列車が可搬式特殊信号発光機と接触した事象
- ⑫2025. 5. 9 函館線国縫～長万部間 列車見張員が見張りに専念せず可搬式特殊信号発光機の明滅により列車が停止した事象
- ⑬2025. 5. 15 函館線札幌構内 ATS の取扱いを誤り非常ブレーキが動作しお客様が負傷した事故
- ⑭2025. 5. 30 千歳線新千歳空港構内 ATS による非常ブレーキが動作しお客様が負傷した事象

## II. 「鉄道の安全輸送の確保について（指示）」に対して講ずる措置

「鉄道の安全輸送の確保について（指示）」にある各「講ずべき措置」について、4月30日にご報告した恒久対策に対し、具体的な取組内容は以下のとおりです。

### 講ずべき措置(1)

線路内に立ち入る作業等を行う場合の安全確保に係る管理体制について検証し、触車事故の防止が確実に遂行されるよう自社で定めたルールが確実に実行されていることを確認できる仕組みを構築するなど、本社及び現業部門の管理体制の見直しを図ること。

砂川駅構内で発生した事象の原因は、保安体制を一切取らずに作業を行っていたことでした。その大きな要因は、滝川保線管理室においては、日頃から作業スケジュールや詳細な作業内容について、関係する社員への事前の説明を実施しておらず、職場内での情報共有が不十分な状況となっており、結果、作業計画者が急遽休んだことにより、作業責任者が作業計画を把握することなく作業を実施したことでした。本社も自主監査結果の確認等の機会に現場実態の点検を行っていましたが、請負会社への指導面に重点を置いて監査をしていたことから、当該保線管理室にそのような実態があることを把握することができていませんでした。

また、この事象のほかにも、線路内作業において発生させた不安全な事象も踏まえて、以下の通り、定めたルールを確実に実行する体制及びそれを確認し、必要な措置を講ずることができるよう管理体制を強化することとしました。

### 【恒久対策】

#### 1. 会社としての内部監査体制(実施内容・監査体制等)の構築

- ・社長直轄の組織として新たに「安全監査室」を設置します。(7月1日付)
- ・これまでの内部監査は現場長が自箇所の業務が適切に遂行されているかをチェックシートに基づき自主監査を行い、その実施状況を主管部や安全推進部が主に現場長に対するヒアリングや各種帳票類が整備されているかなどの確認にとどまっておりました。また、監査部は安全推進部や主管部の点検の状況を確認する体制としていました。

- ・このため、各システムの安全に関するルールや事故・事象の対策の実施状況の点検に特化した組織を設置し、例えば安全パトロールの具体的な内容等、その詳細にまで踏み込んで確認を行うこととします。また、社長直轄の組織とすることで、社長から直接指示を受け、機動的に、独立した立場で監査を実施する体制とします。

【別紙15】

- ・併せて、安全推進部や各主管部による現場点検の取組みが有効に機能しているかや、各主管部の取組みで他の主管部においても取り入れるべきものはないか、などの観点で点検を行い、必要な改善を指摘することとします。

(別紙1、別紙2、別紙5、別紙6、別紙7、別紙8、別紙11、別紙12の対策)

## 2. 社員に対する安全パトロールの実施方法と本社の関与についての見直し

- ・従来の安全パトロールは、作業すべての立会を基本としており、実施者や実施回数も特に定めていなかったことから、その実施については各現場にゆだねられていました。
- ・現在緊急的に、滝川保線管理室において安全パトロールを強化していますが、全保線管理室等に対する安全パトロールについて「取組強化期間」を設定し、計画部門(本社工務部及び各支社施設グループ)や保線所管理者による安全パトロールを強化して実施することを計画しております。

(7月1日から3か月間実施)

- ・今後の安全パトロールについては、作業すべての立会を基本としていたものから、現場点呼のみなど一部での実施や立会の他、遠隔通話アプリ等での実施も可とすることで、負担をかけずに機会を増やすこととします。また、安全パトロール点検表の共通化、実施者や実施回数を明確に定めるなどして、効果的な安全パトロールを実施していくこととしました。

(6月9日 通達発出)

また、工務系統と同様に線路内に立ち入る作業がある電気系統、駅系統においても以下の取組みを実施します。

- ・電気系統については、更なる適切な作業管理に向け、触車事故防止月間(9月)中に、線路内作業時の現場における点呼の実施状況を記録し、作業員への運転状況の確認結果を周知しているかなど、適切に点呼が実施されているかを確認することとします。また、社員に対する安全パトロールについて、実施者や実施回数を明確に定めるなどルール化します。

(7月から実施、一部は9月実施)

- ・駅系統については、現場長及び管理者により当務やパートナー社員への実作業点検を実施してきましたが、ルール通りの取扱いをしていないことによる事象が発生していることから、点検頻度、点検項目の見直しを図るなど、適切に点検指導できるよう取り組むこととします。

(今冬期から実施)

- ・また、計画部門による現場巡回において、現場長による自主監査に基づいた、帳票上での確認に比重を置いてチェックしてきましたが、現場の実作業立ち会い、教育関係の指導・補助にシフトした巡回にしていきます。

(7月から実施)

(別紙1、別紙2、別紙7、別紙8、別紙11、別紙12の対策)

### 3. 社員が当日の作業計画を把握するために必要な打合わせ時間、及び作業計画を作成する時間を確保したうえで業務を実行できる体制の構築

#### (1) プロセス管理体制の強化

- ・ これまでは作業を行う際の保安体制や人員・役割等に関する社員間の情報共有について、必要な打合わせ時間を確保することをルール化しておりませんでした。
- ・ そのため、これまで「設備管理(※1)」の面で取り組んできたプロセス管理(※2)に「作業管理(※3)」を追加した体系を確立し、保線業務のプロセス管理体制を強化することとしました。

(6月10日 通達発出)

※1：お客様の安全を守るために、線路設備を適切に保守するための管理体制。

※2：現場から本社へ業務実施状況や意見・要望等を報告するボトムアップ体制とするため、現場及び本社での定例会議における確認事項や処置・改善内容とその議事録の報告により、情報を共有して諸課題を解決するPDCAサイクル。

※3：社員の安全を守るために作業の計画から実施までを適正化するための管理体制。

- ・ 今後は、上記のプロセス管理に作業管理を追加した体系とすることで、保線管理室において、計画担当者が作成した週間作業計画について、管理者や計画担当者等により毎週1回のミーティングを実施し、(ア)作業内容及び役割分担、(イ)作業量に対する人員と間合いに無理は無いか、(ウ)従事者の作業経験等、(エ)作業計画表作成に必要な時間が確保できるか等を確認した上で、必要な社員周知を実施します。なお、これらは議事録として記録され、保線所で実施する月1回のミーティングにおいて、これらの取組みが問題なく実施されているかを確認し、必要な措置及びフォローを行う体制となり、この議事録は本社へ報告されることとなります。よって、職場内の情報共有等を含めた「作業管理」に不備があることが、長年にわたって保線所や本社で把握されない状況とはならない対策としています。
- ・ この業務プロセスが確実に遂行できるよう、これまで十分に確保されていなかった各保線管理室におけるミーティングスペースの確保や、現場点呼簿の手書き等での作成に対する社員の負担軽減を図るための「現場点呼アプリ(※4)」などデジタルツールの導入といった環境整備を行うこととしています。

(アプリは年度内に使用開始を予定)

【別紙16】

※4：作業責任者がタブレット端末でA・B・C点呼(※5)に必要な項目を入力(又は選択)することができ、入力された「点呼内容」及び「日時・位置情報」はサーバーに電送され記録される。また、作業等の開始にあたり、作業責任者が列車見張員の配置状況をGPS情報により把握・記録することが出来る機能を有するもの。これにより、現場点呼に関する記録の不変性と、適正な列車見張員の配置状況が確認できる。

※5：A点呼とは現場に出発する前に行う点呼で、作業内容、役割分担、保安体制などを従事員に周知する。B点呼とは現場に到着し作業を行う前に行う点呼で、保安体制の再確認、運転状況などを従事員に周知する。C点呼とは、作業終了後に行う点呼で、忘れ物の有無などを確認する。

- ・ これまでも作業にあたり「作業計画表」を作成し、保線管理室内での作業員への作業内容の周知で「作業計画表」を用いることとしてきましたが、保線所への「作業計画表」の情報展開を行っていませんでした。

- ・ 今後は、プロセス管理とは別に、保線管理室は作成した「作業計画表」を保線所へ送付し、保線所は計画されている作業に対して「作業計画表」が作成されていることを確認することとしました。

(6月13日 指導文書発出)  
(別紙1の対策)

#### 4. 作業計画表や現場点呼簿が作成されているか等、現場長自主監査における保安ルールに対するチェック項目の見直し

- ・ 従来の現場長による自主監査では、社員が当日の作業計画を把握し、業務が円滑に実行できる体制が構築されているかを確認するチェック項目がありませんでした。
- ・ 今後は自主監査のチェック項目に、作業計画表や現場点呼簿が作成されているか、事故事例を身近な業務に落とし込んだ教育を適時適切に実施しているかを追加する等、保安ルールに対するチェック項目を見直すとともに、作業安全に係る項目については、当面の間、本社による実施状況確認の重点項目として扱うこととしました。

(6月13日 通達発出)

また、工務系統と同様に線路内に立ち入る作業がある電気系統においても以下の取り組みを実施します。

- ・ 更なる適切な作業管理のため、新たに自主監査のチェック項目に「使用済みダイヤの確認」の項目を追加し、線路内立ち入り時のルールの遵守状況を定期的に確認します。

(7月から実施)

(別紙1、別紙7、別紙8、別紙11、別紙12の対策)

#### 5. これまでの取組みの点検結果等に基づく必要な対策

##### (1) 発生した事故・事象の正確な把握に向けた取組み

- ・ 運転士と保線作業員との証言が相違した事象を受けて、車両前頭カメラや列車見張員等が装着するウェアラブルカメラにより、発生した事象に対して事実を正確に把握する体制を構築します。

(2025年内に設置開始)

(別紙9の対策)

##### (2) 列車見張員の配置箇所を確実に把握する取組み

- ・ 作業責任者は、作業等を実施する駅区間に加え、可搬式特殊発光信号機を設置する駅区間、及び撤去消灯時期が適切であるかについて、列車見張員と相互に確認することとします。
- ・ 作業責任者が、現場点呼アプリを用いて、GPS情報により列車見張員の配置状況を正確に把握・記録できるようにします。

(別紙11の対策)

## 講ずべき措置(2)

これらの事象が発生していることを踏まえると、貴社の一部の社員においては安全意識が欠如していることが懸念される。よって、社内教育の見直しを含めコンプライアンス及び安全意識の再徹底を図ること。

「ルールを守らずに作業を行った」事象や「発生した事象をありのままに報告できなかった」事象を発生させてしまったことについては、以下のように会社としてのこれまでの取組みが不十分であったことが大きな要因であったと認識しております。

- ・「ルールを守らずに作業を行った」ことについて、これまで、安全意識を高めるための教育に徹底して取組み、「お客様に対する安全のための設備管理」に対しては浸透が図られていると考えておりますが、「従事する社員の安全」に対する取組みが不足しており、安全意識を高めるための教育の徹底を図ることができていなかったと考えております。
- ・「発生した事象をありのままに報告できなかった」ことに対しては、2014年の事業改善命令を受け、事故報告制度をこれまでの「責任追及型」から「原因究明型」へ見直しを行い、あわせて「報告から始まる安全」の取組みの定着を図るべく、パンフレットの配布や安全研修での教育などを行ってきましたが、工務以外の系統においても正しく報告されなかったなどの事象を立て続けに発生させていることも併せて考えると、効果が十分ではなかったと認識しております。

これら認識のもとに、コンプライアンス及び安全意識の再徹底を図るため、以下のとおり、社員自らが考える教育などに取り組んでまいります。

### 【恒久対策】

#### 1. 「保線安全の日」の取組みにおいて「従事する社員の安全」の観点を加えた取組み内容への見直し

##### (1) 「保線安全の日(※6)」の取組みの見直し

- ・毎年全保線社員が参加する「保線安全の日」の取組みにおいては、大沼駅構内貨物列車脱線事故の反省から、これまで「お客様に対する安全のための設備管理」をテーマとしており、「従事する社員の安全」はほぼ取り上げておらず、砂川駅構内で発生した事象など、「従事する社員の安全」を守るためのルールが遵守されない事象が発生しました。
- ・そのため、今年度の「保線安全の日」において、「お客様の安全」とともに「従事する社員の安全」の観点をテーマとしたグループディスカッション等を行い、お客様と社員の命を守ることの重要性を再認識し、開かれた組織風土醸成の機会にすることとしました。

※6：大沼駅構内貨物列車脱線事故や一連の事象の反省から、9月19日を「保線安全の日」と定め、当時の事象に係わる風化防止の取り組みを実施。

(9月19日に実施)

(別紙1、別紙7、別紙8、別紙11、別紙12の対策)

(2) 「10条教育(※7)」等におけるコンプライアンス教育の見直し

- ・「従事する社員の安全」及び「改ざん・隠ぺい・虚偽報告を行った場合の責任の重さ」に対する教育は、毎年全工務系統社員に行う「10条教育」や毎年全保線系統社員に行う「保線技術者講習会」などのあらゆる機会を通じて、請負会社も含めて繰り返し行っていくこととしました。

※7: 鉄道に関する技術上の基準を定める省令第10条(係員の教育及び訓練等)に基づき実施する列車等の運転に直接関係する作業を行う係員等に対する教育及び訓練。

(8月から実施予定)

(別紙1、別紙7、別紙8、別紙11、別紙12の対策)

2. 安全研修のカリキュラムに、社員の安全を守るためのルール遵守に関する教育内容を充実させるなど、安全に関するコンプライアンス意識の向上

(1) 安全研修の見直し

- ・現在、第3期目の研修を行っているところですが、石勝線列車脱線火災事故および大沼駅構内貨物列車脱線事故の風化防止に重きを置いて研修を実施しております。
- ・これら事故の教訓のうち、ルールを守ることについて、お客様の命を守るための設備管理に関するルール遵守に対しては、伝えることができていると考えておりますが、従事する社員の安全を守るためのルール遵守に関する教育については、特に保線関係の事例を用いて教育するカリキュラムはなく、その重要性を伝えきれていなかったと考えております。
- ・また、「ありのままに報告する」ことに対しても、一部、「報告から始まる安全」を振り返るカリキュラムは実施しておりましたが、その徹底を図るには不十分であったと考えております。
- ・取り急ぎ、現在実施している安全研修(第3期)において、砂川駅構内で発生した事象を用いて、社員の安全を守るためのルール遵守及び「ありのままに報告する」ことの重要性を教育することとしました。

(6月10日から実施)

- ・今後検討していく安全研修(第4期)(2027年度から開始予定)におきましても、コンプライアンス及び安全意識の再徹底を図るカリキュラムを充実させてまいります。

(別紙1、別紙7、別紙8、別紙10、別紙12の対策)

(2) 膝詰め対話における取組み

- ・会社幹部が現場に出向き、安全に関する会社の考え方などを直接現場社員に伝える機会として、膝詰め対話を行ってきました。
- ・現在取り組んでいる「安全計画2026」策定時には、この機会を通じて社員からの意見を聞き取り、計画に反映させるなど、その役割を果たしてきましたが、その後の膝詰め対話においては、主に普段の業務などにおいて社員が困っていることなどを聴く機会となっており、安全に関する会社の考え方などを伝え、安全意識の醸成につなげる取組みとしては不十分であったと考えています。
- ・6月以降の膝詰め対話においては、会社幹部からコンプライアンス及び安全意識について、現場社員に対して直接メッセージを伝える機会とすること、安全の取組みに対して社員がどのような思いを持っているか確認することという共通のテーマを設定し、安全意識の醸成につなげる取組みとしております。

(6月1日から実施)

(別紙1、別紙7、別紙8、別紙10、別紙12の対策)

### (3) 全社的なコンプライアンス教育の見直し

- ・これまで、新任現場長・新任管理者・新任GLを対象にした研修や担当者が現業機関に向き、直接社員に対して行う「コンプライアンス出前講座」、全社員を対象とした「職場内講習会」等、コンプライアンスの向上に向けた取組みを実施してきましたが、広くコンプライアンス全体を対象としていたことから、安全という観点での指導が不十分となっていたこと、隠ぺいや虚偽の報告については、事故報告制度をこれまでの「責任追及型」から「原因究明型」へ見直しを行い、「ありのままに報告する」ことの重要性に加えて、本人のみならず、家族や職場の同僚なども残念な思いをさせてしまうということの教育を行ってきましたが、徹底されていなかった反省を踏まえて、本年度から教育内容を「安全」「報告の重要性」を重視したものに見直すこととしました。

(10月から実施)

- ・また、役員等に対しては、多様な人材がいる組織において、経営トップから現場までコンプライアンスについて共通のイメージを持ち、それを「ルールを守る」、「ありのままに報告する」という具体的な行動につなげていくことをテーマに、外部講師による研修を実施します。

(10月に実施)

- ・電気系統では改めて取組みを精査した結果、「報告から始まる安全」、「安全意識と行動」、「コンプライアンス」「正しく報告しなかった場合の厳しい処分」等の教育については、各箇所での職場内講習会等が中心となっており、本社等が行う教育は過去のインシデント対策や風化防止を目的としたものであったことから、コンプライアンス及び安全意識の再徹底策として、電気関係全社員が対象の電気関係社員安全講習会や10条教育に、それらに関する教育プログラムを追加し、社員への浸透度を高める取組みを実施します。また、職場の核となる助役、主任に対しての教育は重要であることから、新任管理者研修及び新任主任研修にも同項目を追加します。

(電気関係社員安全講習会は8月から実施、10条教育は8月から実施、新任管理者研修及び新任主任研修は7月実施)

- ・車両系統では改めて取組みを精査した結果、車両部が発出している「検修社員等の教育訓練方針」には「報告から始まる安全」の教育内容が含まれていなかったこと、および一部の集合研修で「事故と事象の報告制度」の講義を行っていたものの「報告から始まる安全」に関する講義は行われていなかったことが分かりました。このことから今後は、「検修社員等の教育訓練方針」に「報告から始まる安全」の教育を加え、現業機関で毎月実施している検修社員等の教育訓練の内、年に一度「報告から始まる安全」の教育を追加することにしました。また、階層別の集合研修(フレッシュ検修分科、車両基礎科、車両管理技術科、車両技術マスター科、新任管理者科、実践管理者科)において「報告から始まる安全」に関する講義を追加することにしました。

(現場教育は年度内実施、集合研修は年内実施)

- ・運輸系統では報告の重要性について毎月の教育訓練において、事例検討等により「正しい報告の重要性について」指導を行ってきましたが、事象をありのままに報告できなかった事象が散見されており、十分に浸透させることができていなかったと認識しております。毎月実施している教育訓練の内、年に一度、報告することの意義などを含めた本社作成資料で教育することを2025年下期に実施します。また、国土交通省からの事務連絡等、コンプライアンスに関する他社事例についても教育を実施します。さらに、新任運転関係管理者研修や運転士・車掌に対するフォロー研修等において「報告から始まる安全」について

の教育を2025年7月以降順次追加するなどコンプライアンス徹底に向けた取り組みを強化してまいります。

- ・ 駅系統では、安全推進委員会駅専門部会において「報告から始まる安全」について議論を行うことを継続し、各駅で実施する指導訓練では同会議で使用した資料を使用した教育を実施します。加えて、当務従事者には集合研修において同教育を継続して実施していきます。

また、駅系統においてもルールを遵守しなかった事象が発生していることから「ルールを守る重要性(規範教育)」について内容を見直し、管理者層には「新任現場長研修」「新任管理者への特別講義」、当務及び作業員に対しては「列車見張員講習会」「冬期安全講習会」において教育を継続して実施し、コンプライアンス意識を高めていきます。

(6月中に実施)

(別紙1、別紙7、別紙8、別紙10、別紙12の対策)

### 3. 「報告から始まる安全」の社員への浸透度を高める取組みについて、再教育やアンケート等の結果を踏まえた、持続的な実施方法の確立

- ・ 今年度の「安全再生の日(※8)」の取組みにおいて、「報告から始まる安全」の取組みを深度化させる目的で、その意義や重要性を職場単位であらためて教育する取組みを行っています。
- ・ その取組みにおいて、「報告から始まる安全」の取組みについて、社員の率直な思いを聞き取るアンケートを実施し、現在、その意見を集約しているところです。
- ・ これらの意見などを踏まえ、「報告から始まる安全」の社員への浸透度を高める持続的な実施方法など、事故・事象報告に対する改善策について検討してまいります。

※8：石勝線列車脱線火災事故が発生した5月27日を「安全再生の日」と制定し、毎年職場単位で事故の風化防止の取組みを実施。

(2025年内に検討)

(別紙1、別紙10の対策)

### 4. これまでの取組みの点検結果等に基づく必要な対策

#### (1) 指令員に対する教育内容の見直し

- ・ 毎月行っている教育訓練の内、年に一度、2024年11月16日に函館線森～石谷間において脱線した列車の隣接線に貨物列車を通過させた事象や三河島事故等などの過去の事件事例を用いて、事故発生時における運転士の報告から最悪の事態を想起できるような教育を行い、継続的に指令員の異常時対応力の向上を図っていくこととしました。

(2025年度から実施)

(別紙4の対策)

- ・ これら教育カリキュラムを充実させることを目的として、指令員の指導に携わる社員が他社の安全研修施設の視察により教育手法を学び、自箇所における職場内教育において効果的な指導を実施することとしました。

(6月19日実施)

(別紙4の対策)

- ・ また、運行よりも安全確保が第一であることを徹底していくために、全道の指令員の指導に携わる社員により定期的に開催している全道輸送指導担当者会議及び指令教育指導会議において意見交換を行い、全道の輸送指令員に浸透させていくための指導教育内容を検討し継続的に取組んでいくこととしました。

(6月26日実施)

(別紙4の対策)

## (2)安全ルールや手続きの見直し検討

- ・工務系統で行った実態把握アンケートや職場内議論において、社員が日常業務を通じて抱えているルールに対する改善要望等の意見が出され、工務以外の系統においてもこれまで同様の声が挙げられておりました。
- ・このため、工務関係触車事故防止マニュアル(通達)の改正を行い、解説の充実化と表記の見直しを行ったほか、取扱い毎や保安体制毎に構成の変更を行い、教育資料等で活用できるよう再編しました。

(4月1日改正)

【別紙17】

- ・また、それ以外の工務系統のルール及び、工務系統以外のルールについても、見直しの検討は行っておりますが、安全に関するルールは、これまでに発生した事故・事象の反省のもとに作られてきたもので、煩雑だからやめると簡単に結論付けられるようなものではありません。
- ・その他の安全に関するルールや手続きについては、まずはハード対策を検討すること、それらによらない場合には安全を担保したうえで、実効性の高いルールや手続きの見直しの可否を含めて、引き続き検討を行っていきます。なお、その際は、関係するルールや手続きに齟齬が生じないよう、系統間における調整や整合性の確認を安全推進部が行います。

(別紙5の対策)

### 講ずべき措置(3)

鉄道の安全輸送に係る社内全般の規程等の遵守状況について本社が適切に把握するとともに、必要な措置を講ずることのできる安全管理体制を構築すること。

鉄道の安全輸送に係る社内全般の安全管理体制構築に向けて、社長直轄の組織として新たに安全監査室を設置し、安全管理体制を強化します。

## 【恒久対策】

### 1.会社としての内部監査体制(実施内容・監査体制等)の構築

- ・内部監査体制の強化を図るため、社長直轄の組織として新たに「安全監査室」を設置します。

※再掲

(7月1日付で発足)

### 講ずべき措置(4)

これまでの事業改善命令等を踏まえた、措置の実施状況などを点検し、必要な見直しを行い、それに基づき着実に実行すること。

これまで「作業優先・安全第二から安全最優先へ」、「責任追及型の事故対策から原因究明と再発防止へ」、「人間の注意力だけでなくハードとシステムによる多重防護対策」、「本社による現場支援部門の強化」等の観点で安全の取組みを進めてまいりました。

改めて事業改善命令等、安全の取組みを点検した結果は以下のとおりです。

- ・石勝線列車脱線火災事故を受けて出された「安全輸送の確保に関する事業改善命令」に対する取組みについて、避難誘導に関わるマニュアル等に基づく訓練の実施など、継続して取り組んでいることを確認しました。

- ・JR北海道再生推進会議から頂戴した「JR北海道 再生のための提言書」、安全の基本方針である「JR北海道 安全の再生」については、「安全計画2026」に引き継がれ、継続して取り組んでいることを確認しました。
- ・大沼駅構内貨物列車脱線事故後に出された「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」を受けて策定した「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」については、別紙18-1に示すとおり当時完了とした項目において一部再検討が必要な項目がありましたが、その他の取組みについては「安全計画2026」に引き継がれ、継続して取り組んでいることを確認しました。

【別紙18-1】

- ・そのうえで、「安全計画2026」の取組みが有効に機能しているかの検証を行った結果は別紙18-2のとおりであり、会社としての安全管理体制や社員の意識教育等に関する取組みが不十分であることが認められました。

【別紙18-2】

以上のことから、「講ずべき措置(1)」及び「講ずべき措置(2)」の恒久対策として記載した取組みに加え、以下の取組みについて見直しを行いました。このほか、安全アドバイザーから頂いた意見や、発生した事故・事象を受けた取組みについても併せてご報告します。

## 【恒久対策】

### 1. これまでの取組みの点検の結果、見直しを行う取組み

#### (工務系統)

#### (1) 業務支援室による作業管理に関する監査及びフォローの実施

- ・保線業務における支援体制については、業務支援室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解決を図ることで、適正な業務執行体制の構築を目指してきました。
- ・支援体制は多岐にわたり行われてきましたが、作業計画から実作業に至るまでの業務の流れのルール化がされていなかったため、作業管理についての現場実態把握が不足しておりました。
- ・また、業務支援室は発足当時、室長とGLを置いていましたが、近年は室長がGLを兼務しており、体制も潤沢ではありませんでした。
- ・これら反省から、業務支援室に保安業務に精通したGLを配置して体制を強化するとともに、作業管理に関する業務実施状況の監査及びフォローを行っていくこととしました。

(6月1日から実施)

(別紙18-2、「安全計画2026」項目Ⅲ 3(1))

#### (2) 作業管理に対する技術力診断書の活用

- ・入社9年目までの社員の技術力を把握するためのツールである技術力診断システムは、知識の習得度を確認し、次年度の技術継承に繋げるツールとして有効に活用してきました。しかしながら、設備管理に関する項目が主となっており、作業管理に関する項目はほぼないため、教育・訓練への反映や、社員一人ひとりの習熟レベルを判断し適切な指導を実施する環境を構築できていませんでした。
- ・そのため、既存の技術力診断システムに、作業管理の観点に対する設問を追加し、作業管理に対して適切に指導を実施する環境を構築することとしました。

(9月末までに実施予定)

(別紙18-2、「安全計画2026」項目Ⅱ 1(2))

### (3) 保線業務の積極的な公開

- ・過去に函館駅で実施した保線業務のパネル展示等を行った取組みによって、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くことが出来ました。それにより社員が仕事の誇り・責任感をより認識することに繋がり、その結果、ルール遵守の意識を高めることにも繋がったものと考えられることから、今後も保線業務の積極的な公開を行うこととしました。

(6月以降実施)

(別紙18-1、「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」項目(1)①)

### (車両系統)

#### (1) 現場作業の実態把握を強化する取組み

- ・車両部社員が年一回、現場フォローとして各現場へ出向き、安全の取組みについて確認を行ってきましたが、管理者からのヒアリングのみに終始していたことから、今後は作業状況も直接確認することとし、実態把握を強化します。

(2025年度内実施)

(別紙18-2、「安全計画2026」項目Ⅲ 3(1))

#### (2) 指導者層をフォローする取組み

- ・現場の指導者層を集めた教育訓練担当者会議で、指導者間で、若い世代への伝え方、教育方法等に対する悩みを共有してきましたが、今後はこれらの悩みや課題を解決し、指導力向上につながるように、外部機関等を活用して指導者層をフォローする取組みを行います。

(2025年度内実施)

(別紙18-2、「安全計画2026」項目Ⅱ 1(1))

### (電気系統)

#### (1) 業務実施状況確認の見直し

- ・本社員が4半期ごとに実施している業務実施状況確認では、主に現場管理者からヒアリングを行っておりましたが、現場社員の声を直接聞く機会が少なかったことから、年に1回は、各箇所全体会議等に併せて実施し、現場社員と直接意見交換を実施することで、安全ルールの遵守状況や教育状況を本社員が直接確認します。

(7月以降実施)

(別紙18-2、「安全計画2026」項目Ⅲ 3(1))

### (広報部)

- (1) 砂川駅構内で発生した事象以降、不安全な事象を立て続けに発生させ、ご利用の皆様をはじめ多くの方に当社の安全に対して不信を抱かせることとなってしまいました。この事態を受け、これまで公表していなかった事象についても、個別に判断して公表することとしました。

(4月以降実施)

(別紙18-1、「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」項目①)

### (安全推進部)

- (1)「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」における安全推進部の強化の取組みの一つとして、安全推進部に配属になった社員に対し安全推進部の役割や業務内容等について教育を行ってきました。安全推進部は、各技術部門の安全確保に関する取組みの総合調整等、会社全体の安全対策の管理業務を優先的、かつ、円滑に行うための役割を担う組織であり、その役割を果たすためには、安全の仕組みの本質を身に着ける必要があります。速やかにそのスキルを身に着けるために、配属社員に対する教育を再開することとしました。

(7月以降実施)

(別紙18-1、「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」項目(2)⑤)

## 2. 安全アドバイザーから頂いた意見を受けた取組み

### (1) ボトムアップによる対策の検討

- ・発生した事故・事象に対する対策は、これまで現場の声も聴きながら、主に本社で検討・策定していましたが、それが遵守されずに同種事象を再発させてしまう事態も生じていました。
- ・安全アドバイザーから頂いた助言をもとに、発生した事故・事象の対策検討について、現場が主体的に対策を考えたいうえで、本社が実行可能かつ実効性のある最終的な対策案を策定することとしました。

(6月1日から実施)

## 3. 発生した事故・事象を受けた取組み

### (運輸系統)

#### (1) ATS の取扱誤り防止に向けた取組み

- ・2025年5月15日に函館線札幌駅構内において ATS 地上子故障時の取扱いを誤りお客様にお怪我を負わせた事故については、運転士が運転速度の遵守に気を取られ、ATS 地上子故障時の取扱いを一時的に失念したことにより発生したものであることから、現在使用している運転支援アプリに、運転士のヒューマンエラーを防ぐための注意喚起機能を拡充し、運転士がその場の簡易な操作で注意喚起機能を活用できるように改修することとします。

(2025年度内に使用開始を予定)

(別紙13の対策)

- ・2025年5月30日に千歳線新千歳空港駅構内において ATS 鳴動時の取扱いに適切を欠き非常ブレーキを動作させお客様にお怪我を負わせた事象については、緊急的に保安装置の適切な取扱いに関する注意喚起を行いました。また、非常ブレーキが動作する要因となった地上設備の在り方について、過去の安全対策として設置した確認用地上子を、運転操縦上の目安としても活用されてきた経緯から速度照査型 ATS(以下、「ATS-DN 形」という。)の整備後も残置してきましたが、ATS-DN 形のみで安全が確保できており、確認用地上子の残置が運転阻害などの「過剰な停止手配になる」リスクとなっている現状を踏まえ、運転操縦上の影響の有無を確認のうえ、その存廃の検討を進めることとしました。

(2025年内に判断)

(別紙14の対策)

(駅系統)

(1) 指令との確認会話に特化した教育の実施

- ・冬期構内作業資料集には指令との確認会話を示したページはあるものの、指令との定例の打合せをメインに講習をしていました。当該見張員は、2024年10月に定めた、列車間合いを変更する際のルールに基づいた確認会話が出来なかったことを受け、これに特化した教育を実施します。

(11月に実施)  
(別紙5の対策)

(2) 駅社員による保守用車取扱いに関する教育の充実

- ・2025年1月10日に宗谷線南稚内駅～兜沼駅間において駅間承認の打ち合わせを失念したまま進路構成を行い、排雪モーターの着手承認を行った事象については、信号担当者が保守用車取扱いに関する経験が少なく、過去に発生した同種事象の対策も含めて確実な取扱いができていなかったことにより発生したものでした。
- ・過去に発生した駅間承認に関わる事象をまとめた教育資料の作成や、新人フォロー教育における駅間承認に関わる項目の追加、保守用車取扱い訓練時に駅間承認の取扱いを追加して訓練を実施します。
- ・また、運転取扱い業務を行う際の見習教育や見極めの必要性を新任現場長研修において継続的に周知し、知識及び技能の確認を徹底します。

(6月から実施)  
(別紙6の対策)

以上

事象①

2024. 11. 9 函館線砂川構内 建築限界内の作業を無保安体制で行った際に列車が進来した事象

●原因

1. 作業責任者が保安体制を確保せずに線路内に立ち入り作業を行ったため。
2. 滝川保線管理室の作業責任者と管理者が虚偽の報告を行ったため。

●背景

1. 作業責任者が保安体制を確保せずに線路内に立ち入り作業を行ったのは、時計とダイヤを見ていれば保安体制をとらなくても安全上問題ないと過信していたため。
  - 1-1. 安全上問題ないと過信していたのは、線路内作業に関する安全意識が低かったため。
    - 1-1-1. 線路内作業に関する安全意識が低かったのは、現場社員に対する線路内作業に関する教育が不足していたため。
      - 1-1-1-1. 現場社員に対する線路内作業に関する教育が不足していたのは、これまで行ってきた教育が過去の事業改善命令を踏まえた安全のための設備管理を意識した教育となっていたため。
  2. 作業責任者が保安体制を確保せずに線路内に立ち入り作業を行ったのは、他の作業員が作業責任者に対して保安体制が取れていないことについて指摘をしなかったため。
    - 2-1. 他の作業員が作業責任者に対して保安体制が取れていないことについて指摘をしなかったのは、作業環境が踏切に近かったことや列車が既に無い時間帯であると思っていたこと、締結装置の交換がすぐに終わる作業であったことなどから、安全上問題ないと過信していたため。
      - 2-1-1. 安全上問題ないと過信していたのは、線路内作業に関する安全意識が低かったため。
        - 2-1-1-1. 線路内作業に関する安全意識が低かったのは、現場社員に対する線路内作業に関する教育が不足していたため。
          - 2-1-1-1-1. 現場社員に対する線路内作業に関する教育が不足していたのは、これまで行ってきた教育が過去の事業改善命令を踏まえた安全のための設備管理を意識した教育となっていたため。
  3. 作業責任者が保安体制を確保せずに線路内に立ち入り作業を行ったのは、コンプライアンス意識が低いため。
    - 3-1. コンプライアンス意識が低いのは、コンプライアンス教育の効果が十分ではなかったため。
      - 3-1-1. コンプライアンス教育の効果が十分ではなかったのは、教育後の効果の確認が不足しており、教育の内容を見直すことができなかったため。
        - 3-1-1-1. 教育後の効果の確認が不足しており、教育の内容を見直すことができなかったのは、安全パトロールや自主監査が有効に機能していないため。

- 3-1-1-1-1. 安全パトロールや自主監査が有効に機能していないのは、本社がこれらの取組みに関する有効性の確認が不十分であったため。
- 3-1-1-1-1. 本社がこれらの取組みに関する有効性の確認が不十分であったのは、現場でしっかりと対応していると過信していたため。
- 3-1-2. コンプライアンス教育の効果が十分ではなかったのは、社員の安全を守るためのルールの遵守に関する教育が不足していたため。
- 3-1-2-1. 社員の安全を守るためのルールの遵守に関する教育が不足していたのは、過去の事業改善命令を踏まえた安全のための設備管理を意識した教育となっていたため。
  
- 4. 作業責任者が保安体制を確保せずに線路内に立ち入り作業を行ったのは、作業責任者が作業時の役割を指定していなかったため。
- 4-1. 作業責任者が作業時の役割を指定していなかったのは、作業計画表や現場点呼簿を作成していなかったため。
- 4-1-1. 作業計画表や現場点呼簿を作成していなかったのは、作業責任者が詳細な作業計画を把握していなかったため。
- 4-1-1-1. 作業責任者が詳細な作業計画を把握していなかったのは、滝川保線管理室においては作業計画を別の者が立てていたが、作業当日にその者が休んでしまい、聞くことが出来なかったため。
- 4-1-2. 作業計画表や現場点呼簿を作成していないのは、作業計画表や現場点呼簿を作成しないことが常態化していたため。
- 4-1-2-1. 作業計画表や現場点呼簿を作成しないことが常態化していたのは、普段から作業計画表や現場点呼簿を作成するための情報が共有されていなかったため。
- 4-1-2-1-1. 情報が共有されていなかったのは、日常から作業計画者が作業スケジュールなどを作成・掌握して管理者とのみ打ち合わせており、作業スケジュールや詳細な作業内容についての他社員への事前説明は行っていなかったため。
- 4-1-2-1-1-1. 作業スケジュールや詳細な作業内容についての他社員への事前説明は行っていなかったのは、これまでは作業を行う際の保安体制や人員・役割等に関する社員間の情報共有について、決まった時間を確保していなかったため。
- 4-1-2-1-1-1-1. 作業を行う際の保安体制や人員・役割等に関する社員間の情報共有について、決まった時間を確保していなかったのは、作業当日の点呼前までに情報共有できれば良いと考えていたため。
- 4-1-2-2. 作業計画表や現場点呼簿を作成しないことが常態化していたのは、常態化していることに対して誰からも是正されることがなかったため。
- 4-1-2-2-1. 常態化していることに対して誰からも是正されることがなかったのは、安全パトロールや自主監査が有効に機能していなかったため。
- 4-1-2-2-1-1. 安全パトロールや自主監査が有効に機能していなかったのは、本社によるこれらの取組みに関する有効性の確認が不十分であったため。
- 4-1-2-2-1-1-1. 本社によるこれらの取組みに関する有効性の確認が不十分であったのは、現場でしっかりと対応していると過信していたため。
  
- 5. 作業責任者が保安体制を確保せずに線路内に立ち入り作業を行ったのは、別の班の作業

が想定よりも進んでおり、焦りが生じていたため。

5-1. 焦りが生じていたのは、作業人員が計画当初よりも一名減ったにもかかわらず、計画していた作業をやり切ろうと思っていたため。

5-1-1. 計画していた作業をやり切ろうと思っていたのは、従事する社員の安全よりも作業を優先する意識が強く働いていたため。

5-1-1-1. 従事する社員の安全よりも作業を優先する意識が強く働いていたのは、安全上問題ないと過信していたため。

5-1-1-1-1. 安全上問題ないと過信していたのは、線路内作業に関する安全意識が低かったため。

5-1-1-1-1-1. 線路内作業に関する安全意識が低かったのは、現場社員に対する線路内作業に関する教育が不足していたため。

5-1-1-1-1-1-1. 現場社員に対する線路内作業に関する教育が不足していたのは、これまで行ってきた教育が過去の事業改善命令を踏まえた安全のための設備管理を意識した教育となっていたため。

6. 滝川保線管理室の作業責任者と管理者が虚偽の報告を行ったのは、正しい報告をするよりも部下を守ることが大事と考えたため。

6-1. 正しい報告をするよりも部下を守ることが大事と考えたのは、コンプライアンス意識が低いため。

6-1-1. コンプライアンス意識が低いのは、コンプライアンス教育の効果が十分ではなかったため。

6-1-1-1. コンプライアンス教育の効果が十分ではなかったのは、教育後の効果の確認が不足しており、教育の内容を見直すことができなかったため。

6-1-1-1-1. 教育後の効果の確認が不足しており、教育の内容を見直すことができなかったのは、安全パトロールや自主監査が有効に機能していないため。

6-1-1-1-1-1. 安全パトロールや自主監査が有効に機能していないのは、本社がこれらの取組に関する有効性の確認が不十分であったため。

6-1-1-1-1-1-1. 本社がこれらの取組に関する有効性の確認が不十分であったのは、現場でしっかりと対応していると過信していたため。

6-1-1-2. コンプライアンス教育の効果が十分ではなかったのは、「改ざん、隠ぺい、虚偽報告を行った場合の責任の重さ」に対する教育が不足していたため。

## ●対策

### 1. 会社としての内部監査体制(実施内容・監査体制等)の構築

(背景3-1-1-1、4-1-2-2-1、6-1-1-1-1の対策)

- ・社長直轄の組織として新たに「安全監査室」を設置します。(7月1日付)
- ・これまでの内部監査は現場長が自箇所の業務が適切に遂行されているかをチェックシートに基づき自主監査を行い、その実施状況を主管部や安全推進部が主に現場長に対するヒアリングや各種帳票類が整備されているかなどの確認にとどまっていた。また、

監査部は安全推進部や主管部の点検の状況を確認する体制としていました。

- ・このため、各系統の安全に関するルールや事故・事象の対策の実施状況の点検に特化した組織を設置し、例えば安全パトロールの具体的な内容等、その詳細にまで踏み込んで確認を行うこととします。また、社長直轄の組織とすることで、社長から直接指示を受け、機動的に、独立した立場で監査を実施する体制とします。
- ・併せて、安全推進部や各主管部による現場点検の取組みが有効に機能しているかや、各主管部の取組みで他の主管部においても取り入れるべきものはないか、などの観点で点検を行い、必要な改善を指摘することとします。

## 2. 社員に対する安全パトロールの実施方法と本社の関与についての見直し

(背景3-1-1-1、4-1-2-2-1、6-1-1-1-1の対策)

(工務部)

- ・従来の安全パトロールは、作業すべての立会を基本としており、実施者や実施回数も特に定めていなかったことから、その実施については各現場にゆだねられていました。
- ・現在緊急的に、滝川保線管理室において安全パトロールを強化していますが、全保線管理室等に対する安全パトロールについて「取組強化期間」を設定し、計画部門(本社工務部及び各支社施設グループ)や保線所管理者による安全パトロールを強化して実施することを計画しています。

(7月1日から3か月間実施)

- ・今後の安全パトロールについては、作業すべての立会を基本としていたものから、現場点呼のみなど一部での実施や立会の他、遠隔通話アプリ等での実施も可とすることで、負担をかけずに機会を増やすこととします。また、安全パトロール点検表の共通化、実施者や実施回数を明確に定めるなどして、効果的な安全パトロールを実施していくこととしました。

(6月9日 通達発出)

また、工務系統と同様に線路内に立ち入る作業がある電気系統、駅系統においても以下の取り組みを実施します。

(電気部)

- ・更なる適切な作業管理に向け、触車事故防止月間(9月)中に、線路内作業時の現場における点呼の実施状況を記録し、作業員への運転状況の確認結果を周知しているかなど、適切に点呼が実施されているかを確認することとします。また、社員に対する安全パトロールについて、実施者や実施回数を明確に定めるなどルール化します。

(7月から実施、一部は9月実施)

(駅業務部)

- ・駅系統については、現場長及び管理者により当務やパートナー社員への実作業点検を実施してきましたが、ルール通りの取扱いをしていないことによる事象が発生していることから、点検頻度、点検項目の見直しを図るなど、適切に点検指導できるよう取り組むこととします。(今冬期から実施)また、駅業務部は計画部門による現場巡回において、現場長による自主監査に基づいた、帳票上での確認に比重を置いてチェックしてきましたが、現場の実作業立ち会い、教育関係の指導・補助にシフトした巡回にしていきます。

(7月から実施)

### 3. 社員が当日の作業計画を把握するために必要な打合せ時間、および作業計画を作成する時間を確保したうえで業務を遂行できる体制の構築

(背景 4-1-2-1-1-1 の対策)

(工務部)

#### (1) プロセス管理体制の強化

- ・ これまでは作業を行う際の保安体制や人員・役割等に関する社員間の情報共有について、必要な打合せ時間を確保することをルール化していませんでした。
- ・ そのため、これまで「設備管理(※1)」の面で取り組んできたプロセス管理(※2)に「作業管理(※3)」を追加した体系を確立し、保線業務のプロセス管理体制を強化することとしました。

(6月10日 通達発出)

- ※1：お客様の安全を守るために、線路設備を適切に保守するための管理体制。
- ※2：現場から本社へ業務実施状況や意見・要望等を報告するボトムアップ体制とするため、現場及び本社での定例会議における確認事項や処置・改善内容とその議事録の報告により、情報を共有して諸課題を解決するPDCAサイクル。
- ※3：社員の安全を守るために作業の計画から実施までを適正化するための管理体制。
- ・ 今後は、上記のプロセス管理に作業管理を追加した体系とすることで、保線管理室において、計画担当者が作成した週間作業計画について、管理者や計画担当者等により毎週1回のミーティングを実施し、(ア)作業内容及び役割分担、(イ)作業量に対する人員と間合いに無理は無いか、(ウ)従事者の作業経験等、(エ)作業計画表作成に必要な時間が確保できるか等を確認した上で、必要な社員周知を実施します。なお、これらは議事録として記録され、保線所で実施する月1回のミーティングにおいて、これらの取組みが問題なく実施されているかを確認し、必要な措置及びフォローを行う体制となり、この議事録は本社へ報告されることとなります。よって、職場内の情報共有等を含めた「作業管理」に不備があることが、長年にわたって保線所や本社で把握されない状況とはならない対策としています。
- ・ この業務プロセスが確実に遂行できるよう、これまで十分に確保されていなかった各保線管理室におけるミーティングスペースの確保や、現場点呼簿の手書き等での作成に対する社員の負担軽減を図るための「現場点呼アプリ(※4)」などデジタルツールの導入といった環境整備を行うこととしています。

(アプリは年度内に使用開始を目途)

- ※4：作業責任者がタブレット端末でA・B・C点呼(※5)に必要な項目を入力(又は選択)することができ、入力された「点呼内容」及び「日時・位置情報」はサーバーに電送され記録される。また、作業等の開始にあたり、作業責任者が列車見張員の配置状況をGPS情報により把握・記録することが出来る機能を有するもの。これにより、現場点呼に関する記録の不変性と、適正な列車見張員の配置状況が確認できる。
- ※5：A点呼とは現場に出発する前に行う点呼で、作業内容、役割分担、保安体制などを従事員に周知する。B点呼とは現場に到着し作業を行う前に行う点呼で、保安体制の再確認、運転状況などを従事員に周知する。C点呼とは、作業終了後に行う点呼で、忘れ物の有無などを確認する。

- ・ これまでも作業にあたり「作業計画表」を作成し、保線管理室内での作業員への作業内容の周知で「作業計画表」を用いることとしてきましたが、保線所への「作業計画表」の情報展開を行っていませんでした。
- ・ 今後は、プロセス管理とは別に、保線管理室は作成した「作業計画表」を保線所へ送付し、保線所は計画されている作業に対して「作業計画表」が作成されていることを確認することとしました。

(6月13日 指導文書発出)

4. 作業計画表や現場点呼簿が作成されているか等、現場長自主監査における保安ルールに対するチェック項目の見直し

(背景3-1-1-1、4-1-2-2-1、6-1-1-1-1の対策)

(工務部)

- ・ 従来の現場長による自主監査では、社員が当日の作業計画を把握し、業務が円滑に実行できる体制が構築されているかを確認するチェック項目がありませんでした。
- ・ 今後は自主監査のチェック項目に、作業計画表や現場点呼簿が作成されているか、事故事例を身近な業務に落とし込んだ教育を適時適切に実施しているかを追加する等、保安ルールに対するチェック項目を見直すとともに、作業安全に係る項目については、当面の間、本社による実施状況確認の重点項目として扱うこととしました。

(6月13日 通達発出)

また、工務系統と同様に線路内に立ち入る作業がある電気系統においても以下の取り組みを実施します。

(電気部)

- ・ 更なる適切な作業管理のため、新たに自主監査のチェック項目に「使用済みダイヤの確認」の項目を追加し、線路内立ち入り時のルールの遵守状況を定期的に確認します。

(7月から実施)

5. 「保線安全の日」の取組みにおいて「従事する社員の安全」の観点を加えた取組み内容への見直し

(背景1-1-1-1、2-1-1-1-1、3-1-2-1、5-1-1-1-1-1-1、6-1-1-2の対策)

(工務部)

(1) 「保線安全の日(※6)」の取組みの見直し

- ・ 毎年全保線社員が参加する「保線安全の日」の取組みにおいては、大沼駅構内貨物列車脱線事故の反省から、これまで「お客様に対する安全のための設備管理」をテーマとしており、「従事する社員の安全」はほぼ取り上げておらず、砂川駅構内で発生した事象など、「従事する社員の安全」を守るためのルールが遵守されない事象が発生しました。
- ・ そのため、今年度の「保線安全の日」において、「お客様の安全」とともに「従事する社員の安全」の観点をテーマとしたグループディスカッション等を行い、お客様と社員の命を守ることの重要性を再認識し、開かれた組織風土醸成の機会にすることとしました。

※6：大沼駅構内貨物列車脱線事故や一連の事象の反省から、9月19日を「保線安全の

日」と定め、当時の事象に係わる風化防止の取り組みを実施。

(9月19日に実施)

(工務部)

(2)「10条教育(※7)」等におけるコンプライアンス教育の見直し

- ・「従事する社員の安全」及び「改ざん・隠ぺい・虚偽報告を行った場合の責任の重さ」に対する教育は、毎年全工務系統社員に行う「10条教育」や毎年全保線系統社員に行う「保線技術者講習会」などのあらゆる機会を通じて、請負会社も含めて繰り返し行っていくこととしました。

(8月から実施予定)

※7:鉄道に関する技術上の基準を定める省令第10条(係員の教育及び訓練等)に基づき実施する係員等に対する教育及び訓練。

6.安全研修のカリキュラムに、社員の安全を守るためのルール遵守に関する教育内容を充実させるなど、安全に関するコンプライアンス意識の向上

(背景1-1-1-1、2-1-1-1-1、3-1-2-1、5-1-1-1-1-1-1、6-1-1-2の対策)

(安全推進部)

(1)安全研修の見直し

- ・現在、第3期目の研修を行っているところですが、石勝線列車脱線火災事故および大沼駅構内貨物列車脱線事故の風化防止に重きを置いて研修を実施しています。
- ・これら事故の教訓のうち、ルールを守ることについて、お客様の命を守るための設備管理に関するルール遵守に対しては、伝えることができていると考えていますが、従事する社員の安全を守るためのルール遵守に関する教育については、特に保線関係の事例を用いて教育するカリキュラムはなく、その重要性を伝えきれていなかったと考えています。
- ・また、「ありのままに報告する」ことに対しても、一部、「報告から始まる安全」を振り返るカリキュラムは実施していましたが、その徹底を図るには不十分であったと考えています。
- ・取り急ぎ、現在実施している安全研修(第3期)において、砂川駅構内で発生した事象を用いて、社員の安全を守るためのルール遵守及びありのまま報告することの重要性を教育することとしました。

(6月10日から実施)

- ・今後検討していく安全研修(第4期)(2027年度から開始予定)においても、コンプライアンス及び安全意識の再徹底を図るカリキュラムを充実させます。

(安全推進部)

(2)膝詰め対話における取組み

- ・会社幹部が現場に出向き、安全に関する会社の考え方などを直接現場社員に伝える機会として、膝詰め対話を行ってきました。
- ・現在取り組んでいる「安全計画2026」策定時には、この機会を通じて社員からの意見を聞き取り、計画に反映させるなど、その役割を果たしてきましたが、その後の膝詰め対話においては、主に普段の業務などにおいて社員が困っていることなどを聴く機会となっており、安全に関する会社の考え方などを伝え、安全意識の醸成につなげる取組みとしては不十分であったと考えています。
- ・6月以降の膝詰め対話においては、会社幹部からコンプライアンス及び安全意識について、現場社員に対して直接メッセージを伝える機会とすること、安全の取組みに対して社員がどのような思いを持っているか確認することという共通のテーマを設定し、

安全意識の醸成につなげる取組みとしています。

(6月1日から実施)

(3) 全社的なコンプライアンス教育の見直し

(総務部)

- ・これまで、新任現場長・新任管理者・新任GLを対象にした研修や担当者が現業機関に出向き、直接社員に対して行う「コンプライアンス出前講座」、全社員を対象とした「職場内講習会」等、コンプライアンスの向上に向けた取組みを実施してきましたが、広くコンプライアンス全体を対象としていたことから、安全という観点での指導が不十分となっていたこと、隠ぺいや虚偽の報告については、事故報告制度をこれまでの「責任追及型」から「原因究明型」へ見直しを行い、ありのまま報告することの重要性に加えて、本人のみならず、家族や職場の同僚なども残念な思いをさせてしまうということの教育を行ってきましたが、徹底されていなかった反省を踏まえて、本年度から教育内容を「安全」「報告の重要性」を重視したものに見直すこととしました。

(10月から実施)

- ・また、役員等に対しては、多様な人材がいる組織において、経営トップから現場までコンプライアンスについて共通のイメージを持ち、それを「ルールを守る」、「ありのままに報告する」という具体的な行動につなげていくことをテーマに、外部講師による研修を実施します。

(10月に実施)

(電気部)

- ・改めて取組みを精査した結果、「報告から始まる安全」、「安全意識と行動」、「コンプライアンス」「正しく報告しなかった場合の厳しい処分」等の教育については、各箇所での職場内講習会等が中心となっており、本社等が行う教育は過去のインシデント対策や風化防止を目的としたものであったことから、コンプライアンス及び安全意識の再徹底策として、電気関係全社員が対象の電気関係社員安全講習会や10条教育に、それらに関する教育プログラムを追加し、社員への浸透度を高める取組みを実施します。また、職場の核となる助役、主任に対しての教育は重要であることから、新任管理者研修及び新任主任研修にも同項目を追加します。

(電気関係社員安全講習会は8月から実施、10条教育は8月から実施、新任管理者研修及び新任主任検修は7月実施)

(車両部)

- ・改めて取組みを精査した結果、車両部が発出している「検修社員等の教育訓練方針」には「報告から始まる安全」の教育内容が含まれていなかったこと、および一部の集合研修で「事故と事象の報告制度」の講義を行っていたものの「報告から始まる安全」に関する講義は行われていなかったことが分かりました。このことから今後は、「検修社員等の教育訓練方針」に「報告から始まる安全」の教育を加え、現業機関で毎月実施している検修社員等の教育訓練の内、年に一度「報告から始まる安全」の教育を追加することになりました。また、階層別の集合研修(フレッシュ検修分科、車両基礎科、車両管理技術科、車両技術マスター科、新任管理者科、実践管理者科)において「報告から始まる安全」に関する講義を追加することになりました。

(現場教育は年度内実施、集合研修は年内実施)

(運輸部)

- ・報告の重要性について毎月の教育訓練において、事例検討等により「正しい報告の重

要性について」指導を行ってきましたが、事象をありのままに報告できなかった事象が散見されており、十分に浸透させることができていなかったと認識しています。毎月実施している教育訓練の内、年に一度、報告することの意義などを含めた本社作成資料で教育することを2025年下期に実施します。また、国土交通省からの事務連絡等、コンプライアンスに関する他社事例についても教育を実施します。さらに、新任運転関係管理者研修や運転士・車掌に対するフォロー研修等において「報告から始まる安全」についての教育を2025年7月以降順次追加するなどコンプライアンス徹底に向けた取り組みを強化していきます。

(駅業務部)

- ・安全推進委員会駅専門部会において「報告から始まる安全」について議論を行うことを継続し、各駅で実施する指導訓練では同会議で使用した資料を使用した教育を実施します。加えて、当務従事者には集合研修において同教育を継続して実施していきます。

また、駅系統においてもルールを遵守しなかった事象が発生していることから「ルールを守る重要性(規範教育)」について内容を見直し、管理者層には「新任現場長研修」「新任管理者への特別講義」、当務及び作業員に対しては「列車見張員講習会」「冬期安全講習会」において教育を継続して実施し、コンプライアンス意識を高めていきます。

(6月中に実施)

7. 「報告から始まる安全」の社員への浸透度を高める取り組みについて、再教育やアンケート等の結果を踏まえた、持続的な実施方法の確立

(背景 6-1-1-2 の対策)

(安全推進部)

- ・今年度の「安全再生の日(※8)」の取り組みにおいて、「報告から始まる安全」の取り組みを深度化させる目的で、その意義や重要性を職場単位であらためて教育する取り組みを行っています。
- ・その取り組みにおいて、「報告から始まる安全」の取り組みについて、社員の率直な思いを聞き取るアンケートを実施し、現在、その意見を集約しているところです。
- ・これらの意見などを踏まえ、「報告から始まる安全」の社員への浸透度を高める持続的な実施方法など、事故・事象報告に対する改善策について検討していきます。

※8：石勝線列車脱線火災事故が発生した5月27日を「安全再生の日」と制定し、毎年職場単位で事故の風化防止の取り組みを実施。

(2025年内に検討)

事象②

2024. 8. 5 函館線岩見沢～峰延間 作業終了を確認しないまま線路閉鎖工事を終了した事象

●原因

1. 共同作業においては主体側と付帯側の作業責任者間で、付帯側の作業が終了したことを打ち合わせた後、線路閉鎖工事の終了通告をしなければならないところ、主体側の線路閉鎖責任者が作業終了の打合せをせずに、線路閉鎖工事の終了通告を行ったため。

●背景

1. 主体側の線路閉鎖責任者が作業終了の打合せをせずに、線路閉鎖工事の終了通告を行ったのは、共同作業時における作業の流れに係る指導文書の周知は受けていたが、その際に行う打合せの目的や具体的な流れを知らなかったため。

- 1-1. 共同作業時の指導文書の周知は受けていたが、その際に行う打合せの目的や具体的な流れを知らなかったのは、当該線路閉鎖責任者が在籍する保線所において、共同作業時における作業の流れに係る指導文書に関して周知を行っていたが、共同作業時に行う目的・必要性について具体的な教育を行っておらず、さらに、指導文書を理解しているか確認を行っていなかったため。

- 1-1-1. 保線所において共同作業時に行う目的・必要性について具体的な教育を行っておらず、さらに、指導文書を理解しているか確認を行っていなかったのは、本社が保線所の教育の不備を指摘する機会が無かったため。

- 1-1-1-1. 本社が保線所の教育の不備を指摘する機会が無かったのは、現場において正しく教育が行われているかを本社が確認する仕組みがなかったため。

2. 主体側の線路閉鎖責任者が作業終了の打合せをせずに、線路閉鎖工事の終了通告を行ったのは、付帯側の作業員の後片付けの様子を見て付帯側の作業が全て終わったと思い込んだため。

- 2-1. 付帯側の作業員の後片付けの様子を見て付帯側の作業が全て終わったと思い込んだのは、付帯側の作業の様子から、付帯側の作業責任者に確認することなく線閉責任者自身が付帯作業は終了したと判断したため。

- 2-1-1. 付帯側の作業責任者に確認することなく線閉責任者自身が付帯作業は終了したと判断したのは、共同作業通知書に基づく付帯側との打合せの目的・必要性を理解していなかったため。

- 2-1-1-1. 共同作業通知書に基づく付帯側との打合せの目的・必要性を理解していなかったのは、当該線路閉鎖責任者が在籍する保線所において、共同作業時における作業の流れに係る指導文書に関して周知を行っていたが、共同作業時に行う目的・必要性について具体的な教育を行っておらず、さらに、指導文書を理解しているか確認を行っていなかったため。

- 2-1-1-1-1. 保線所において共同作業時に行う目的・必要性について具体的な教育を行っておらず、さらに、指導文書を理解しているか確認を行っていなかったのは、本社

が保線所の教育の不備を指摘する機会が無かったため。

2-1-1-1-1. 本社が保線所の教育の不備を指摘する機会が無かったのは、現場において正しく教育が行われているかを本社が確認する仕組みがなかったため。

3. 主体側の線路閉鎖責任者が作業終了の打合せをせずに、線路閉鎖工事の終了通告を行ったのは、共同作業通知書が作業開始時・終了時に主体側と付帯側で打合せが必要なことを意識づける様式とはなっていなかったため。

3-1. 共同作業通知書が作業開始時・終了時に主体側と付帯側で打合せが必要なことを意識づける様式とはなっていなかったのは、本社が発出した指導文書で現場の社員に正しく周知されていると思ったため。

3-1-1. 本社が発出した指導文書で現場の社員に正しく周知されていると思ったのは、本社は、保線所に任せておけば正しく周知するものと思っていたため。

3-1-1-1. 本社は、保線所に任せておけば正しく周知するものと思っていたのは、現場において正しく教育が行われているかを本社が確認する仕組みがなかったため。

## ●対策

(個別の対策)

(工務部)

### 1. フォローアップ教育の見直し

(背景 1-1、2-1-1 の対策)

・線閉責任者が共同作業時に行う打合せの目的や具体的な打合せの流れを知らなかったことなどを踏まえ、以下の内容を作業責任者及び線閉責任者のフォローアップ教育(※)に加えて教育します。(4月1日付)

I 共同作業時に行う打合せの目的と具体的な打合せの流れ(誰が誰と、どのタイミングで打合せするのか)

II 軌道工事の付帯として生じる主な電気作業の概要

III 列車防護をとる異常時の具体例

※工務部において、作業責任者及び線閉責任者として従事する社員に対して、その役割・任務の重要性と内容を正しく理解させるために定期的(2回/年程度)に実施するように定めています。

### 2. 共同作業時に使用する共同作業通知書の様式変更

(背景 3 の対策)

・線閉責任者(本事象の共同作業に関する打合せ者)が、憶測ですべての電気作業が終了したものと判断してしまったことを踏まえ、主体側と付帯側の作業責任者間で、共同作業の開始時及び終了時に対面で打合せを行い、「保安体制が確立した時刻」及び「付帯側の作業終了時刻」を打合せた時刻と打合せ者を復唱して記載できるように打合せ欄を追加し、打合せのタイミング、打合せ者を誤認しない表記ができるように様式を変更しま

す。

(6月下旬指導文書発出)

(改善指示を踏まえた対策)

1. 会社としての内部監査体制(実施内容・監査体制等)の構築

(背景 1-1-1-1、2-1-1-1-1-1、3-1-1-1 の対策)

- ・ 社長直轄の組織として新たに「安全監査室」を設置します。(7月1日付)
- ・ これまでの内部監査は現場長が自箇所の業務が適切に遂行されているかをチェックシートに基づき自主監査を行い、その実施状況を主管部や安全推進部が主に現場長に対するヒアリングや各種帳票類が整備されているかなどの確認にとどまっていた。また、監査部は安全推進部や主管部の点検の状況を確認する体制としていました。
- ・ このため、各系統の安全に関するルールや事故・事象の対策の実施状況の点検に特化した組織を設置し、例えば安全パトロールの具体的な内容等、その詳細にまで踏み込んで確認を行うこととします。また、社長直轄の組織とすることで、社長から直接指示を受け、機動的に、独立した立場で監査を実施する体制とします。
- ・ 併せて、安全推進部や各主管部による現場点検の取組みが有効に機能しているかや、各主管部の取組みで他の主管部においても取り入れるべきものはないか、などの観点で点検を行い、必要な改善を指摘することとします。

2. 社員に対する安全パトロールの実施方法と本社の関与についての見直し

(背景 2-1 の対策)

(工務部)

- ・ 従来の安全パトロールは、作業すべての立会を基本としており、実施者や実施回数も特に定めていなかったことから、その実施については各現場にゆだねられていました。
- ・ 現在緊急的に、滝川保線管理室において安全パトロールを強化していますが、全保線管理室等に対する安全パトロールについて「取組強化期間」を設定し、計画部門(本社工務部及び各支社施設グループ)や保線所管理者による安全パトロールを強化して実施することを計画しています。

(7月1日から3か月間実施)

- ・ 今後の安全パトロールについては、作業すべての立会を基本としていたものから、現場点呼のみなど一部での実施や立会の他、遠隔通話アプリ等での実施も可とすることで、負担をかけずに機会を増やすこととします。また、安全パトロール点検表の共通化、実施者や実施回数を明確に定めるなどして、効果的な安全パトロールを実施していくこととしました。

(6月9日 通達発出)

また、工務系統と同様に線路内に立ち入る作業がある電気系統、駅系統においても以下の取り組みを実施します。

(電気部)

- ・ 更なる適切な作業管理に向け、触車事故防止月間(9月)中に、線路内作業時の現場における点呼の実施状況を記録し、作業員への運転状況の確認結果を周知しているかなど、適切に点呼が実施されているかを確認することとします。また、社員に対する安全パトロールについて、実施者や実施回数を明確に定めるなどルール化します。

(7月から実施、一部は9月実施)

(駅業務部)

- ・ 駅系統については、現場長及び管理者により当務やパートナー社員への実作業点検を実施してきましたが、ルール通りの取扱いをしていないことによる事象が発生していることから、点検頻度、点検項目の見直しを図るなど、適切に点検指導できるよう取り組むこととします。

(今冬期から実施)

- ・ また、計画部門による現場巡回において、現場長による自主監査に基づいた、帳票上での確認に比重を置いてチェックしてきましたが、現場の実作業立ち会い、教育関係の指導・補助にシフトした巡回にしていきます。

(7月から実施)

事象③

2024. 11. 8・21 函館線小樽構内 車両併結時に運転士が入換合図を受けずに車両を移動した事象

●原因

1. 運転士が入換合図を受けずに車両を移動させたため。

●背景

1. 運転士が入換合図を受けずに車両を移動させたのは、すぐに移動したかったため。

1-1. すぐに移動したかったのは、運転士に焦りが生じていたため。

1-1-1. 焦りが生じていたのは、操車担当者が見習いで作業に時間が掛かると思ったため。

1-2. すぐに移動したかったのは、併結作業を早く済ませ、トイレに行きたいとの思いがあったため。

2. 入換合図を受けずに車両を移動させたのは、焦りが生じていたことで操車担当者から通告直後に入換合図を出された気持ちになっていたため。

2-1. 入換合図を出された気持ちになったのは、過去にも通告直後に操車担当者が歩きながら合図を出していたため。

2-2. また、入換合図を出された気持ちになったのは、操車担当者の顔見知りが多く、いつも慣れあいで作業を行っていたため。

2-2-1. 慣れあいで作業を行っていたのは、入換合図の重要性を理解せず、合図がなくとも危険はないと思っていたため。

3. 運転士が2回目(11月21日)において入換合図を受けずにすぐに移動させたのは、作業が遅れた場合、列車順序が変更となり休憩時間が少なくなるため、早く作業を終えたいと考え、入換合図の確認が疎かになったため。

3-1. 入換合図の確認が疎かになっていたのは、入換合図の重要性を理解せず、出されている合図に合わせてしか移動が許容されない認識となっていなかったため。

3-1-1. 入換合図の重要性を理解せず、出されている合図に合わせてしか移動が許容されない認識となっていなかったのは、教育訓練内容が本社からの訓練指定項目で無断退行事例の教育はされてきたものの、その中で発生する入換合図など実務の意味合いに対する教育への視点が十分ではなかったため。

●対策

(個別の対策)

1. 合図に関する教育の強化

(背景 2-2-1, 3-1-1 の対策)

(運輸部)

- ・教育訓練の場で、重大事故事例として過去の無断退行事例を教育してきましたが、「関係者への報告、打ち合わせ無く発生させた」視点が大きく、実際に移動させる場面での許容である合図については、その意味合いを確認し教育する視点が十分ではありませんでした。
- ・合図が鉄道信号の一つであり、これが無いときには移動の許容が無いこと、合図を受けない移動は関係者相互間の意思疎通が図られない移動を意味し危険であることを再教育する取り組みとして、本社で教育資料を作成し、指導訓練内で年1回項目を指定して現場で実施します。

(実施時期は 2025 年中を予定)

事象④

2024. 11. 16 函館線森～石谷間 脱線した列車の隣接線に、上り貨物列車を通過させた事象

●原因

1. 輸送指令が現場の状況を確認せず、隣接線の運転再開を指示したため。

●背景

1. 輸送指令が現場の状況を確認せず、隣接線の運転再開を指示したのは、指令員が防護無線を発報した運転士から「後部から非常ブレーキが動作」という報告を受けた際、車両故障の発生との思いで、安全だから問題ないだろうと思ったため。

1-1. 指令員が安全だから問題ないだろうと思ったのは、安全を過信して、安全意识が低かったため。

1-1-1. 安全を過信して、安全意识が低かったのは、防護無線受信時に安全確認を行わないと重大な事故につながるおそれがあるといった、最悪どのような事態となるかまで踏み込んだ教育が不足していたため。

2. 輸送指令が現場の状況を確認せず、隣接線の運転再開を指示したのは、「輸送指令員異常時運転取扱マニュアル(通達)」に防護無線受信時の運転再開前に現地や隣接線の状況確認等のわかりやすい記載がなかったため。

3. 輸送指令が運転再開を指示したのは、青函トンネルを通り北海道から本州へつなぐ貨物列車に対して安定輸送を確保していくことへの使命感を持って業務にあたっていた状況もあり、運行よりも安全確保が第一であることの意識の徹底が十分ではなかったため。

●対策

(個別の対策)

(運行企画課)

1. 防護無線受信時の教育・訓練の強化

(背景 1-1-1 の対策)

・ 新任指令科をはじめとした指令員に対する各階層に対する研修において、防護無線受信時の対応についてのカリキュラムを追加して実施していくこととしました。なお、新任指令科のカリキュラムにおいては、社員研修センターの乗務員シミュレータを活用し、防護無線が発報される事象を体現できる実習を加え、指令員の取扱いへの理解を深めることとしました。

(3月4日から実施)

2. マニュアルの見直し

(背景 2 の対策)

・ 防護無線受信時の取扱いは「輸送指令員異常時運転取扱マニュアル(通達)」に定めてい

たが、運転再開指示を行う前に現地や隣接線の状況確認を行うことを追記しました。

(3月25日に実施)

(改善指示を踏まえた対策)

(運行企画課)

1. 指令員に対する教育内容の見直し

(背景 1-1-1、3 の対策)

- ・毎月行っている教育訓練の内、年に一度、2024年11月16日に函館線森～石谷間において脱線した列車の隣接線に貨物列車を通過させた事象や三河島事故等などの過去の事故事例を用いて、事故発生時における運転士の報告から最悪の事態を想起できるような教育を行い、継続的に指令員の異常時対応力の向上を図っていくこととしました。

(2025年度から実施)

- ・これら教育カリキュラムを充実させることを目的として、指令員の指導に携わる社員が他社の安全研修施設の視察により教育手法を学び、自箇所における職場内教育において効果的な指導を実施することとしました。

(6月19日実施)

- ・また、運行よりも安全確保が第一であることを徹底していくために、全道の指令員の指導に携わる社員により定期的で開催している全道輸送指導担当者会議及び指令教育指導会議において意見交換を行い、全道の輸送指令員に浸透させていくための指導教育内容を検討し継続的に取り組んでいくこととしました。

(6月26日実施)

事象⑤

2024. 12. 18 函館線鷲ノ巣構内 作業開始前打ち合わせを行わずに作業を開始した事象

●原因

1. 列車見張員は作業開始の打合せを行おうとした際、輸送指令から列車が遅延しているため当務より指示された基本間合いが使用できないこと及び管理駅(八雲駅)に連絡するよう伝えられたが、作業開始の打合せは完了したと誤認し、管理駅に連絡しなかったため。
2. 列車見張員は、打ち合わせが完了したと誤認したまま遅延列車時刻までの作業を指示したため。

●背景

1. 列車見張員が作業開始の打合せは完了したと誤認し、管理駅に連絡しなかったのは、作業開始打合せ時に必要な打合せ事項(作業開始打合せ時刻や輸送指令員名)を理解していなかったため。
  - 1-1. 作業開始打合せ時に必要な打合せ事項を理解していなかったのは、列車見張員講習等において教育した事項の理解度確認が不足していたため。
    - 1-1-1. 列車見張員講習等において教育した事項の理解度確認が不足していたのは、現場長および管理者による個人面談による理解度確認では確認しきれなかったため。
      - 1-1-1-1. 現場長による個人面談による理解度確認では確認しきれなかったのは現場長による個人面談がどのように行われているか、本社が把握していなかったため。
    - 1-1-2. 列車見張員講習等において教育した事項の理解度確認が不足していたのは、理解度確認の実施方法が適切に行われていなかったため。
      - 1-1-2-1. 理解度確認の実施方法が適切に行われていなかったのは、理解度確認の実施者が実施方法が適切に行われていなかったことに気付かなかったため。
        - 1-1-2-1-1. 理解度確認の実施者が実施方法が適切に行われていなかったことに気付かなかったのは、現場長および管理者による実作業点検では確認しきれなかったため。
          - 1-1-2-1-1-1. 現場長および管理者による実作業点検では確認しきれなかったのは、当該見張員に対する実作業点検を今冬期実施していなかったため。
            - 1-1-2-1-1-1-1. 当該見張員に対する実作業点検を今冬期実施していなかったのは、本社が点検頻度に関して指示していなかったため。
  2. 列車見張員が作業開始の打合せは完了したと誤認し、管理駅に連絡しなかったのは、管理駅には後で間合い変更を行ったことを連絡すれば良いと思ったため。
    - 2-1. 管理駅には後で連絡すれば良いと思ったのは、指令との確認会話など列車遅延による間合い変更時のルールを十分に理解していなかったため。
      - 2-1-1. 列車遅延による間合い変更時のルールを十分に理解していなかったのは、ルール(※)が同年度から変更となっていたため。

※：「誤った間合いで作業指示した事象」を受け、間合いの取扱いを厳格にする目的で令和6年10月に指導文書「列車間合いの指定・運用の厳正について」を発出

し、指定された列車間合いが使用できない場合、駅当務と打ち合わせを行い、指示を受けることとした。

3. 打ち合わせが完了したと誤認したまま遅延列車時刻までの作業を指示したのは、作業員に作業開始を指示する際に作業開始打合せ時刻等を周知する取り組みを行わなかったため。

3-1. 作業員に作業開始を指示する際に作業開始打合せ時刻等を周知する取り組みを行わなかったのは、作業開始時に行うべき事項を理解していなかったため。

3-1-1. 作業開始時に行うべき事項を理解していなかったのは、列車見張員講習等において教育した事項の理解度確認が不足していたため。

3-1-1-1. 列車見張員講習等において教育した事項の理解度確認が不足していたのは、現場長および管理者による個人面談による理解度確認では確認しきれなかったため。

3-1-1-1-1. 現場長による個人面談による理解度確認では確認しきれなかったのは、現場長による個人面談がどのように行われているか、本社が把握していなかったため。

3-1-1-2. 列車見張員講習等において教育した事項の理解度確認が不足していたのは、理解度確認の実施方法が適切に行われていなかったため。

3-1-1-2-1. 理解度確認の実施方法が適切に行われていなかったのは、理解度確認の実施者が実施方法が適切に行われていなかったことに気付かなかったため。

3-1-1-2-1-1. 理解度確認の実施者が実施方法が適切に行われていなかったことに気付かなかったのは、現場長および管理者による実作業点検では確認しきれなかったため。

3-1-1-2-1-1-1. 現場長および管理者による実作業点検では確認しきれなかったのは、当該見張員に対する実作業点検を今冬期実施していなかったため。

3-1-1-2-1-1-1-1. 当該見張員に対する実作業点検を今冬期実施していなかったのは、本社が点検頻度に関して指示していなかったため。

4. 遅延列車時刻までの作業を指示したのは、遅延列車の通過時刻を伝えられたことにより、その時刻まで作業してよいと言われたと誤認したため。

4-1. 列車見張員が列車遅延時刻まで作業してよいと言われたと誤認したのは、列車遅延時の作業が初めてだったため。

## ●対策

(個別の対策)

(駅業務部)

1. 現場長及び管理者により当務やパートナー社員への実作業点検の見直し

(背景 1-1-2-1-1、1-1-2-1-1-1-1、3-1-1-2-1-1、3-1-1-2-1-1-1-1 の対策)

・点検頻度、点検項目の見直しを図るなど、適切に点検指導できるよう取り組むこととします。

(12月から実施)

## 2. 計画部門による現場巡回の見直し

(背景 1-1-1-1、3-1-1-1-1 の対策)

- ・これまでの計画部門による現場巡回は、現場長による自主監査に基づいた、帳票上での確認に比重を置いてチェックしてきましたが、現場の実作業立ち会い、教育関係の指導・補助にシフトした巡回にします。

(7月から実施)

(改善指示を踏まえた対策)

### 1. 会社としての内部監査体制(実施内容・監査体制等)の構築

(背景1-1-1-1、3-1-1-1-1の対策)

- ・社長直轄の組織として新たに「安全監査室」を設置します。(7月1日付)
- ・これまでの内部監査は現場長が自箇所の業務が適切に遂行されているかをチェックシートに基づき自主監査を行い、その実施状況を主管部や安全推進部が主に現場長に対するヒアリングや各種帳票類が整備されているかなどの確認にとどまっていた。また、監査部は安全推進部や主管部の点検の状況を確認する体制としていました。
- ・このため、各系統の安全に関するルールや事故・事象の対策の実施状況の点検に特化した組織を設置し、例えば安全パトロールの具体的な内容等、その詳細にまで踏み込んで確認を行うこととします。また、社長直轄の組織とすることで、社長から直接指示を受け、機動的に、独立した立場で監査を実施する体制とします。
- ・併せて、安全推進部や各主管部による現場点検の取組みが有効に機能しているかや、各主管部の取組みで他の主管部においても取り入れるべきものはないか、などの観点で点検を行い、必要な改善を指摘することとします。

## 2. 安全ルールや手続きの見直し検討

(背景2-1の対策)

- ・工務系統で行った実態把握アンケートや職場内議論において、社員が日常業務を通じて抱えているルールに対する改善要望等の意見が出され、工務以外の系統においてもこれまで同様の声が挙げられておりました。
- ・このため、工務関係触車事故防止マニュアル(通達)の改正を行い、解説の充実化と表記の見直しを行ったほか、取扱い毎や保安体制毎に構成の変更を行い、教育資料等で活用できるよう再編しました。

(4月1日改正)

- ・また、それ以外の工務系統のルール及び、工務系統以外のルールについても、見直しの検討は行っておりますが、安全に関するルールは、これまでに発生した事故・事象の反省のもとに作られてきたもので、煩雑だからやめると簡単に結論付けられるようなものではありません。
- ・その他の安全に関するルールや手続きについては、まずはハード対策を検討すること、それらによらない場合には安全を担保したうえで、実効性の高いルールや手続きの見直しの可否を含めて、引き続き検討を行っていきます。なお、その際は、関係するルールや手続きに齟齬が生じないように、系統間における調整や整合性の確認を安全推進部が行います。

3. 指令との確認会話に特化した教育の実施

(背景 2-1 の対策)

- ・ 冬期構内作業資料集には指令との確認会話を示したページはあるものの、指令との定例の打合せをメインに講習をしていました。当該見張員は、2024年10月に定めた、列車間合いを変更する際のルールに基づいた確認会話が出来なかったことを受け、これに特化した教育を実施します。

(11月に実施)

## 事象⑥

2025. 1. 10 宗谷線南稚内～兜沼間 線閉手続きをとらず、保守用車を駅間に進出させた事象

## ●原因

1. 信号担当者が線閉手続きを取らず、保守用車を駅間に進出させたため。

## ●背景

1. 信号担当者が線閉手続きを取らず、保守用車を駅間に進出させたのは、過去に発生した同種事象の対策も含めて確実な取扱いができていなかったため。

1-1. 過去に発生した同種事象の対策も含めて確実な取扱いができていなかったのは、保守用車取扱い手順が確実に身につけていなかったため。

1-1-1. 保守用車取扱い手順が確実に身につけていなかったのは、保守用車取扱いに関する経験が少なかったため。

1-1-1-1. 保守用車取扱いに関する経験が少なかったのは、勤務操配が逼迫した際に数回従事する程度で定例的に信号担当に従事しない社員だったため。

1-1-2. 保守用車取扱い手順が確実に身につけていなかったのは、駅運転関係係員における教育及び訓練等実施要領(通達)(通称：教育要領)に明記している見習教育及び見極めが十分に行われなかったため。

1-1-2-1. 見習教育及び見極めが十分に行われなかったのは、信号担当者が駅長であり、自身の経験や技量を勘案し、同業務に従事しても問題ないと考えたため。

1-1-3. 保守用車取扱い手順が確実に身につけていなかったのは、保守用車取扱い訓練で、駅間の線閉手続きに関する訓練を実施していなかったため。

1-1-3-1. 保守用車取扱い訓練で、駅間の線閉手続きに関する訓練を実施していなかったのは、保守用車取扱い訓練は、過去の鉄道人身障害事故を踏まえ、保守用車の駅構内移動時の駅係員と保線係員の打合せを重視してきたため。

1-2. 過去に発生した同種事象の対策も含めて確実な取扱いができていなかったのは、当駅で過去に発生した同種事象および対策の一部しか教育していなかったため。

1-2-1. 当駅で過去に発生した同種事象および対策の一部しか教育していなかったのは、当駅では過去に発生した同種事象および対策を全て周知しなければならないと認識していなかったため。

1-2-1-1. 当駅では過去に発生した同種事象および対策を全て周知しなければならないと認識していなかったのは、指導訓練で事例検討を実施しなければならない事例について、本社の指示が不明瞭であったため。

1-2-2. 当駅では過去に発生した同種事象および対策の一部しか教育していなかったのは、本社が同種事象の発生ごとに教育資料を追加していったことから、教育しにくいものになっていたため。

1-2-3. 当駅で過去に発生した同種事象および対策の一部しか教育していなかったのは、本

社が各駅での指導訓練の実態を把握していなかったため。

1-2-3-1. 本社が各駅での指導訓練の実態を把握していなかったのは、計画部門による現場巡回時、帳票上での確認に比重を置いてチェックしていたため。

●対策

(個別の対策)

(駅業務部)

1. 現場長及び管理者により当務やパートナー社員への実作業点検の見直し

(背景1の対策)

- ・点検頻度、点検項目の見直しを図るなど、適切に点検指導できるよう取り組むこととします。

(12月から実施)

2. 計画部門による現場巡回の見直し

(背景1-2-3-1の対策)

- ・これまでの計画部門による現場巡回は、現場長による自主監査に基づいた、帳票上での確認に比重を置いてチェックしてきましたが、現場の実作業立ち会い、教育関係の指導・補助にシフトした巡回にします。

(7月から実施)

(改善指示を踏まえた対策)

1. 会社としての内部監査体制(実施内容・監査体制等)の構築

(背景1-2-3の対策)

- ・社長直轄の組織として新たに「安全監査室」を設置します。(7月1日付)
- ・これまでの内部監査は現場長が自箇所の業務が適切に遂行されているかをチェックシートに基づき自主監査を行い、その実施状況を主管部や安全推進部が主に現場長に対するヒアリングや各種帳票類が整備されているかなどの確認にとどまっていた。また、監査部は安全推進部や主管部の点検の状況を確認する体制としていました。
- ・このため、各系統の安全に関するルールや事故・事象の対策の実施状況の点検に特化した組織を設置し、例えば安全パトロールの具体的な内容等、その詳細にまで踏み込んで確認を行うこととします。また、社長直轄の組織とすることで、社長から直接指示を受け、機動的に、独立した立場で監査を実施する体制とします。
- ・併せて、安全推進部や各主管部による現場点検の取組みが有効に機能しているかや、各主管部の取組みで他の主管部においても取り入れるべきものはないか、などの観点で点検を行い、必要な改善を指摘することとします。

2. 教育訓練内容の見直し

(背景1-1、1-1-3、1-2-2の対策)

- ・過去に発生した駅間承認に関わる事象をまとめた教育資料の作成や、新人フォロー教育における駅間承認に関わる項目の追加、保守用車取扱い訓練時に駅間承認の取扱いを追加して訓練を実施します。

(9月に実施)

3. 運転従事員への見習教育や見極めの必要性の再周知

(背景 1-1-2-1 の対策)

- ・ 運転取扱い業務を行う際の見習教育や見極めの必要性を新任現場長研修において継続的に周知し、知識及び技能の確認を徹底します。

(6月に実施)

事象⑦

2024.10.7 根室線札内～厚内間 線閉着手前、終了後に線路内作業を行った事象

●原因

1. 線路閉鎖工事着手承認前や終了通告後に適切な保安体制をとらずに線路内に立ち入ったため。

●背景

1. 線路閉鎖工事着手承認前や終了通告後に適切な保安体制をとらずに線路内に立ち入ったのは、線路閉鎖工事の間合い内で徒歩巡視を完了させることが時間的に厳しかったため。

1-1. 線路閉鎖工事の間合い内で徒歩巡視を完了させることが時間的に厳しかったのは、継目板ボルト等をしっかり見るために徒歩巡視を行う時間を少しでも長く確保したかったため。

1-1-1. 継目板ボルト等をしっかり見るために徒歩巡視を行う時間を少しでも長く確保したかったのは、線路閉鎖工事の間合い内の時間に対して徒歩巡視で見なければならぬ量が多かったため。

1-1-1-1. 線路閉鎖工事の間合い内の時間に対して徒歩巡視で見なければならぬ量が多かったのは、保線管理室の担当延長が長く無理な徒歩巡視パターンになっていたため。

2. 線路閉鎖工事着手承認前や終了通告後に適切な保安体制をとらずに線路内に立ち入ったのは、次の間合いに着手するまでに40～50分間現地で待機しなければならず、時間がもったいないと感じたため。

2-1. 時間がもったいないと感じたのは、保線管理室の担当延長が長く無理な徒歩巡視パターンになっていたため。

3. 線路閉鎖工事着手承認前や終了通告後に適切な保安体制をとらずに線路内に立ち入ったのは、線路閉鎖工事の開始列車が通過するのを現地で確認できており、他列車が進入することはないとの意識から、安全上問題が無いと過信していたため。

3-1. 安全上問題が無いと過信していたのは、線路内作業に関する安全意識が低かったため。

3-1-1. 線路内作業に関する安全意識が低かったのは、現場社員に対する線路内作業に関する教育が不足していたため。

3-1-1-1. 現場社員に対する線路内作業に関する教育が不足していたのは、これまで行ってきた教育が過去の事業改善命令を踏まえた安全のための設備管理を意識した教育となっていたため。

4. 線路閉鎖工事着手承認前や終了通告後に適切な保安体制をとらずに線路内に立ち入ったのは、コンプライアンス意識が低いため。

4-1. コンプライアンス意識が低いのは、コンプライアンス教育の効果が十分ではなかった

ため。

4-1-1. コンプライアンス教育の効果が十分ではなかったのは、教育後の効果の確認が不足しており、教育の内容を見直すことができなかったため。

4-1-1-1. 教育後の効果の確認が不足しており、教育の内容を見直すことができなかったのは、安全パトロールや自主監査が有効に機能していないため。

4-1-1-1-1. 安全パトロールや自主監査が有効に機能していないのは、本社がこれらの取組みに関する有効性の確認が不十分であったため。

4-1-1-1-1-1. 本社がこれらの取組みに関する有効性の確認が不十分であったのは、現場でしっかりと対応していると過信していたため。

4-1-2. コンプライアンス教育の効果が十分ではなかったのは、社員の安全を守るためのルールの遵守に関する教育が不足していたため。

4-1-2-1. 社員の安全を守るためのルールの遵守に関する教育が不足していたのは、過去の事業改善命令を踏まえた安全のための設備管理を意識した教育となっていたため。

5. 線路閉鎖工事着手承認前や終了通告後に適切な保安体制をとらずに線路内に立ち入ったのは、先輩社員から適切な保安体制をとらずに線路に立ち入る旨を言われた際に意見することができず、次第に当たり前だと思うようになったため。

5-1. 次第に当たり前と思うようになったのは、当該保線管理室においてこの方法が常態化しており、誰からも是正されることがなかったため。

5-1-1. 当該保線管理室においてこの方法が常態化していたのは、管理者が実態を把握できていなかったため。

5-1-1-1. 管理者が実態を把握できていなかったのは、安全パトロールや自主監査の仕組みが有効に機能していなかったため。

## ●対策

(個別の対策)

1. 徒歩巡視行程の見直し

(背景 1-1-1-1、2-1 の対策)

- ・当該保線管理室の徒歩巡視について、時間的な余裕を確保する目的で、週2日行程だった徒歩巡視パターンを、3日行程に見直しました。
- ・全保線所において、徒歩巡視パターンを点検し、無理のない行程であることを確認しました。

(改善指示を踏まえた対策)

1. 会社としての内部監査体制(実施内容・監査体制等)の構築

(背景4-1-1-1、5-1-1-1の対策)

- ・社長直轄の組織として新たに「安全監査室」を設置します。(7月1日付)
- ・これまでの内部監査は現場長が自箇所の業務が適切に遂行されているかをチェックシー

トに基づき自主監査を行い、その実施状況を主管部や安全推進部が主に現場長に対するヒアリングや各種帳票類が整備されているかなどの確認にとどまっていた。また、監査部は安全推進部や主管部の点検の状況を確認する体制としていました。

- このため、各システムの安全に関するルールや事故・事象の対策の実施状況の点検に特化した組織を設置し、例えば安全パトロールの具体的な内容等、その詳細にまで踏み込んで確認を行うこととします。また、社長直轄の組織とすることで、社長から直接指示を受け、機動的に、独立した立場で監査を実施する体制とします。
- 併せて、安全推進部や各主管部による現場点検の取組みが有効に機能しているかや、各主管部の取組みで他の主管部においても取り入れるべきものはないか、などの観点で点検を行い、必要な改善を指摘することとします。

## 2. 社員に対する安全パトロールの実施方法と本社の関与についての見直し

(背景4-1-1-1-1、5-1-1-1の対策)

(工務部)

- 従来の安全パトロールは、作業すべての立会を基本としており、実施者や実施回数も特に定めていなかったことから、その実施については各現場にゆだねられていました。
- 現在緊急的に、滝川保線管理室において安全パトロールを強化していますが、全保線管理室等に対する安全パトロールについて「取組強化期間」を設定し、計画部門(本社工務部及び各支社施設グループ)や保線所管理者による安全パトロールを強化して実施することを計画しています。

(7月1日から実施)

- 今後の安全パトロールについては、作業すべての立会を基本としていたものから、現場点呼のみなど一部での実施や立会の他、遠隔通話アプリ等での実施も可とすることで、負担をかけずに機会を増やすこととします。また、安全パトロール点検表の共通化、実施者や実施回数を明確に定めるなどして、効果的な安全パトロールを実施していくこととしました。

(6月9日通達発出)

また、工務系統と同様に線路内に立ち入る作業がある電気系統、駅系統においても以下の取り組みを実施します。

(電気部)

- 更なる適切な作業管理に向け、触車事故防止月間(9月)中に、線路内作業時の現場における点呼の実施状況を記録し、作業員への運転状況の確認結果を周知しているかなど、適切に点呼が実施されているかを確認することとします。また、社員に対する安全パトロールについて、実施者や実施回数を明確に定めるなどルール化します。

(7月から実施、一部は9月実施)

(駅業務部)

- 駅系統については、現場長及び管理者により当務やパートナー社員への実作業点検を実施してきましたが、ルール通りの取扱いをしていないことによる事象が発生していることから、点検頻度、点検項目の見直しを図るなど、適切に点検指導できるよう取り組むこととします。

(今冬期から実施)

- また、計画部門による現場巡回において、現場長による自主監査に基づいた、帳票上での確認に比重を置いてチェックしてきましたが、現場の実作業立ち会い、教育関係の指導・補助にシフトした巡回にしていきます。

(7月から実施)

3. 作業計画表や現場点呼簿が作成されているか等、現場長自主監査における保安ルールに対するチェック項目の見直し

(背景4-1-1-1-1、5-1-1-1の対策)

(工務部)

- ・従来の現場長による自主監査では、社員が当日の作業計画を把握し、業務が円滑に実行できる体制が構築されているかを確認するチェック項目がありませんでした。
- ・今後は自主監査のチェック項目に、作業計画表や現場点呼簿が作成されているか、事故事例を身近な業務に落とし込んだ教育を適時適切に実施しているかを追加する等、保安ルールに対するチェック項目を見直すとともに、作業安全に係る項目については、当面の間、本社による実施状況確認の重点項目として扱うこととしました。

(6月13日 通達発出)

また、工務系統と同様に線路内に立ち入る作業がある電気系統においても以下の取り組みを実施します。

(電気部)

- ・更なる適切な作業管理のため、新たに自主監査のチェック項目に「使用済みダイヤの確認」の項目を追加し、線路内立ち入り時のルールの遵守状況を定期的に確認します。

(7月から実施)

4. 「保線安全の日」の取り組みにおいて「従事する社員の安全」の観点を加えた取り組み内容への見直し

(背景3-1-1-1、4-1-2-1の対策)

(工務部)

(1) 「保線安全の日(※6)」の取り組みの見直し

- ・毎年全保線社員が参加する「保線安全の日」の取り組みにおいては、大沼駅構内貨物列車脱線事故の反省から、これまで「お客様に対する安全のための設備管理」をテーマとしており、「従事する社員の安全」はほぼ取り上げておらず、砂川駅構内で発生した事象など、「従事する社員の安全」を守るためのルールが遵守されない事象が発生しました。
- ・そのため、今年度の「保線安全の日」において、「お客様の安全」とともに「従事する社員の安全」の観点をテーマとしたグループディスカッション等を行い、お客様と社員の命を守ることの重要性を再認識し、開かれた組織風土醸成の機会にすることとしました。

※6：大沼駅構内貨物列車脱線事故や一連の事象の反省から、9月19日を「保線安全の日」と定め、当時の事象に係わる風化防止の取り組みを実施。

(9月19日に実施)

(工務部)

(2) 「10条教育(※7)」等におけるコンプライアンス教育の見直し

- ・「従事する社員の安全」及び「改ざん・隠ぺい・虚偽報告を行った場合の責任の重さ」に対する教育は、毎年全工務系統社員に行う「10条教育」や毎年全保線系統社員に行う「保線技術者講習会」などのあらゆる機会を通じて、請負会社も含めて繰り返し行っていくこととしました。

※7：鉄道に関する技術上の基準を定める省令第10条(係員の教育及び訓練等)に基づき実施する係員等に対する教育及び訓練

(8月から実施予定)

5. 安全研修のカリキュラムに、社員の安全を守るためのルール遵守に関する教育内容を充実させるなど、安全に関するコンプライアンス意識の向上

(背景3-1-1-1、4-1、4-1-2-1の対策)

(安全推進部)

(1) 安全研修の見直し

- ・現在、第3期目の研修を行っているところですが、石勝線列車脱線火災事故および大沼駅構内貨物列車脱線事故の風化防止に重きを置いて研修を実施しています。
- ・これら事故の教訓のうち、ルールを守ることについて、お客様の命を守るための設備管理に関するルール遵守に対しては、伝えることができていると考えていますが、従事する社員の安全を守るためのルール遵守に関する教育については、特に保線関係の事例を用いて教育するカリキュラムはなく、その重要性を伝えきれていなかったと考えています。
- ・また、「ありのままに報告する」ことに対しても、一部、「報告から始まる安全」を振り返るカリキュラムは実施していましたが、その徹底を図るには不十分であったと考えています。
- ・取り急ぎ、現在実施している安全研修(第3期)において、砂川駅構内で発生した事象を用いて、社員の安全を守るためのルール遵守及びありのまま報告することの重要性を教育することとしました。

(6月10日から実施)

- ・今後検討していく安全研修(第4期)(2027年度から開始予定)においても、コンプライアンス及び安全意識の再徹底を図るカリキュラムを充実させます。

(安全推進部)

(2) 膝詰め対話における取組み

- ・会社幹部が現場に出向き、安全に関する会社の考え方などを直接現場社員に伝える機会として、膝詰め対話を行ってきました。
- ・現在取り組んでいる「安全計画2026」策定時には、この機会を通じて社員からの意見を聞き取り、計画に反映させるなど、その役割を果たしてきましたが、その後の膝詰め対話においては、主に普段の業務などにおいて社員が困っていることなどを聴く機会となっており、安全に関する会社の考え方などを伝え、安全意識の醸成につなげる取組みとしては不十分であったと考えています。
- ・6月以降の膝詰め対話においては、会社幹部からコンプライアンス及び安全意識について、現場社員に対して直接メッセージを伝える機会とすること、安全の取組みに対して社員がどのような思いを持っているか確認することという共通のテーマを設定し、安全意識の醸成につなげる取組みとしています。

(6月1日から実施)

(3) 全社的なコンプライアンス教育の見直し

(総務部)

- ・これまで、新任現場長・新任管理者・新任GLを対象にした研修や担当者が現業機関に出向き、直接社員に対して行う「コンプライアンス出前講座」、全社員を対象とした「職場内講習会」等、コンプライアンスの向上に向けた取り組みを実施してきましたが、広くコンプライアンス全体を対象としていたことから、安全という観点での指導が不十

分となっていたこと、隠ぺいや虚偽の報告については、事故報告制度をこれまでの「責任追及型」から「原因究明型」へ見直しを行い、ありのまま報告することの重要性に加えて、本人のみならず、家族や職場の同僚なども残念な思いをさせてしまうということの教育を行ってきましたが、徹底されていなかった反省を踏まえて、本年度から教育内容を「安全」「報告の重要性」を重視したものに見直すこととしました。

(10月から実施)

- ・また、役員等に対しては、多様な人材がいる組織において、経営トップから現場までコンプライアンスについて共通のイメージを持ち、それを「ルールを守る」、「ありのままに報告する」という具体的な行動につなげていくことをテーマに、外部講師による研修を実施します。

(10月に実施)

(電気部)

- ・改めて取り組みを精査した結果、「報告から始まる安全」、「安全意識と行動」、「コンプライアンス」「正しく報告しなかった場合の厳しい処分」等の教育については、各箇所での職場内講習会等が中心となっており、本社等が行う教育は過去のインシデント対策や風化防止を目的としたものであったことから、コンプライアンス及び安全意識の再徹底策として、電気関係全社員が対象の電気関係社員安全講習会や10条教育に、それらに関する教育プログラムを追加し、社員への浸透度を高める取り組みを実施します。また、職場の核となる助役、主任に対しての教育は重要であることから、新任管理者研修及び新任主任研修にも同項目を追加します。

(電気関係社員安全講習会は8月から実施、10条教育は8月から実施、新任管理者研修及び新任主任研修は7月実施)

(車両部)

- ・改めて取り組みを精査した結果、車両部が発出している「検修社員等の教育訓練方針」には「報告から始まる安全」の教育内容が含まれていなかったこと、および一部の集合研修で「事故と事象の報告制度」の講義を行っていたものの「報告から始まる安全」に関する講義は行われていなかったことが分かりました。このことから今後は、「検修社員等の教育訓練方針」に「報告から始まる安全」の教育を加え、現業機関で毎月実施している検修社員等の教育訓練の内、年に一度「報告から始まる安全」の教育を追加することにしました。また、階層別の集合研修(フレッシュ検修分科、車両基礎科、車両管理技術科、車両技術マスター科、新任管理者科、実践管理者科)において「報告から始まる安全」に関する講義を追加することにしました。

(現場教育は年度内実施、集合研修は年内実施)

(運輸部)

- ・報告の重要性について毎月の教育訓練において、事例検討等により「正しい報告の重要性について」指導を行ってきましたが、事象をありのままに報告できなかった事象が散見されており、十分に浸透させることができていなかったと認識しています。毎月実施している教育訓練の内、年に一度、報告することの意義などを含めた本社作成資料で教育することを2025年下期に実施します。また、国土交通省からの事務連絡等、コンプライアンスに関する他社事例についても教育を実施します。さらに、新任運転関係管理者研修や運転士・車掌に対するフォロー研修等において「報告から始まる安全」についての教育を2025年7月以降順次追加するなどコンプライアンス徹底に向け

た取り組みを強化していきます。

(駅業務部)

- ・安全推進委員会駅専門部会において「報告から始まる安全」について議論を行うことを継続し、各駅で実施する指導訓練では同会議で使用した資料を使用した教育を実施します。加えて、当務従事者には集合研修において同教育を継続して実施していきます。

また、駅系統においてもルールを遵守しなかった事象が発生していることから「ルールを守る重要性(規範教育)」について内容を見直し、管理者層には「新任現場長研修」「新任管理者への特別講義」、当務及び作業員に対しては「列車見張員講習会」「冬期安全講習会」において教育を継続して実施し、コンプライアンス意識を高めていきます。

(6月中に実施)

事象⑧

2023.9.8 函館線白石～苗穂間 徒歩巡視を怠り、これを実施していたと虚偽報告した事象

●原因

1. 保線係員が徒歩巡視を怠り、これを実施していたと虚偽の報告をしたため

●背景

1. 徒歩巡視を怠ったのは、作業責任者が業務中に転職サイトを閲覧し続けたため。

1-1. 業務中に転職サイトを閲覧し続けたのは、コンプライアンス意識が低いため。

1-1-1. コンプライアンス意識が低いのは、コンプライアンス教育の効果が十分ではなかったため。

1-1-1-1. コンプライアンス教育の効果が十分ではなかったのは、教育後の効果の確認が不足しており、教育の内容を見直すことができなかったため。

1-1-1-1-1. 教育後の効果の確認が不足しており、教育の内容を見直すことができなかったのは、安全パトロールや自主監査が有効に機能していなかったため。

1-1-1-1-1-1. 安全パトロールや自主監査が有効に機能していないのは、本社がこれらの取組みに関する有効性の確認が不十分であったため。

1-1-1-1-1-1-1. 本社がこれらの取組みに関する有効性の確認が不十分であったのは、現場でしっかりと対応していると過信していたため。

1-1-1-2. コンプライアンス教育の効果が十分ではなかったのは、「改ざん、隠ぺい、虚偽報告を行った場合の責任の重さ」に対する教育が不足していたため。

1-1-1-2-1. 「改ざん、隠ぺい、虚偽報告を行った場合の責任の重さ」に対する教育が不足していたのは、過去の事業改善命令を踏まえた「報告から始まる安全」を意識した教育となっていたため。

1-2. 転職サイトを閲覧し続けたのは、施工基面巡視をすることに意味があるのか疑問に感じていたため。

1-2-1. 施工基面巡視をすることに意味があるのか疑問に感じていたのは、巡視の重要性について理解していなかったため。

1-2-1-1. 巡視の重要性について理解していなかったのは、巡視を怠ったり、省略した場合の影響についての教育が不足していたため。

2. 徒歩巡視を怠ったのは、作業責任者が巡視をしないことに中継見張員も同調したため

2-1. 作業責任者が巡視をしないことに中継見張員も同調したのは、ロングレール区間の施工基面巡視では、経験上、異常を見つけたことがなく、夜間の徒歩巡視でもしっかり見ていることなどから必要ないと過信したため。

2-1-1. 必要ないと過信したのは、巡視の重要性について理解していなかったため。

2-1-1-1. 巡視の重要性について理解していなかったのは、巡視を怠ったり、省略した場合の影響についての教育が不足していたため。

3. 徒歩巡視を実施していたと虚偽の報告を行ったのは、コンプライアンス意識が低いため。
- 3-1. コンプライアンス意識が低いのは、コンプライアンス教育が有効に機能していなかったため。
- 3-1-1. コンプライアンス教育が有効に機能していなかったのは、教育後の確認が不足していたため。
- 3-1-1-1. 教育後の確認が不足していたのは、安全パトロールや自主監査が有効に機能していなかったため。
- 3-1-1-1-1. 安全パトロールや自主監査が有効に機能していなかったのは、本社がこれらの取組みに関する有効性の確認が不十分であったため。
- 3-1-1-1-1-1. 本社がこれらの取組みに関する有効性の確認が不十分であったのは、現場でしっかりと対応していると過信していたため。
- 3-1-2. コンプライアンス教育が有効に機能していなかったのは、「改ざん、隠ぺい、虚偽報告を行った場合の責任の重さ」に対する教育が不足していたため。

●対策

(個別の対策)

(工務部)

1. 巡視の重要性について理解を深めるための教育の実施

(背景 1-2-1、2-1-1 の対策)

(令和 5 年 11 月通達発出)

現場長による社員教育や面談において、徒歩巡視の重要性を改めて認識した上で、厳正に実施するよう以下の点等について指導しました。

- ・徒歩巡視は、常に列車が安全に走行できる状態を保持できているかを把握することを目的としており、マニュアルに則って崇高な使命を深く自覚し実施しなくてはならないこと。
- ・「重点確認項目」に基づき、月別または四半期別に具体的な確認事項を設定すること。また、天候状況等に応じて必要な確認事項は、随時追加指示すること。
- ・そのうえで、当日の徒歩巡視の責任者は、従事者に対し A 点呼において重点確認項目及び確認事項を具体的に周知すること。

(改善指示を踏まえた対策)

1. 会社としての内部監査体制(実施内容・監査体制等)の構築

(背景1-1-1-1-1、3-1-1-1の対策)

- ・社長直轄の組織として新たに「安全監査室」を設置します。(7月1日付)
- ・これまでの内部監査は現場長が自箇所の業務が適切に遂行されているかをチェックシートに基づき自主監査を行い、その実施状況を主管部や安全推進部が主に現場長に対するヒアリングや各種帳票類が整備されているかなどの確認にとどまっていた。また、監査部は安全推進部や主管部の点検の状況を確認する体制としていました。
- ・このため、各系統の安全に関するルールや事故・事象の対策の実施状況の点検に特化し

た組織を設置し、例えば安全パトロールの具体的な内容等、その詳細にまで踏み込んで確認を行うこととします。また、社長直轄の組織とすることで、社長から直接指示を受け、機動的に、独立した立場で監査を実施する体制とします。

- ・併せて、安全推進部や各主管部による現場点検の取組みが有効に機能しているかや、各主管部の取組みで他の主管部においても取り入れるべきものはないか、などの観点で点検を行い、必要な改善を指摘することとします。

## 2. 社員に対する安全パトロールの実施方法と本社の関与についての見直し

(背景1-1-1-1-1、3-1-1-1の対策)

(工務部)

- ・従来の安全パトロールは、作業すべての立会を基本としており、実施者や実施回数も特に定めていなかったことから、その実施については各現場にゆだねられていました。
- ・現在緊急的に、滝川保線管理室において安全パトロールを強化していますが、全保線管理室等に対する安全パトロールについて「取組強化期間」を設定し、計画部門（本社工務部及び各支社施設グループ）や保線所管理者による安全パトロールを強化して実施することを計画しています。

(7月1日から実施)

- ・今後の安全パトロールについては、作業すべての立会を基本としていたものから、現場点呼のみなど一部での実施や立会の他、遠隔通話アプリ等での実施も可とすることで、負担をかけずに機会を増やすこととします。また、安全パトロール点検表の共通化、実施者や実施回数を明確に定めるなどして、効果的な安全パトロールを実施していくこととしました。

(6月9日通達発出)

また、工務系統と同様に線路内に立ち入る作業がある電気系統、駅系統においても以下の取り組みを実施します。

(電気部)

- ・更なる適切な作業管理に向け、触車事故防止月間(9月)中に、線路内作業時の現場における点呼の実施状況を記録し、作業員への運転状況の確認結果を周知しているかなど、適切に点呼が実施されているかを確認することとします。また、社員に対する安全パトロールについて、実施者や実施回数を明確に定めるなどルール化します。

(7月から実施、一部は9月実施)

(駅業務部)

- ・駅系統については、現場長及び管理者により当務やパートナー社員への実作業点検を実施してきましたが、ルール通りの取扱いをしていないことによる事象が発生していることから、点検頻度、点検項目の見直しを図るなど、適切に点検指導できるよう取り組むこととします。

(今冬期から実施)

- ・また、計画部門による現場巡回において、現場長による自主監査に基づいた、帳票上での確認に比重を置いてチェックしてきましたが、現場の実作業立ち会い、教育関係の指導・補助にシフトした巡回にしていきます。

(7月から実施)

## 3. 作業計画表や現場点呼簿が作成されているか等、現場長自主監査における保安ルールに対するチェック項目の見直し(背景1-1-1-1-1、3-1-1-1の対策)

(工務部)

- ・従来の現場長による自主監査では、社員が当日の作業計画を把握し、業務が円滑に実行できる体制が構築されているかを確認するチェック項目がありませんでした。
- ・今後は自主監査のチェック項目に、作業計画表や現場点呼簿が作成されているか、事故事例を身近な業務に落とし込んだ教育を適時適切に実施しているかを追加する等、保安ルールに対するチェック項目を見直すとともに、作業安全に係る項目については、当面の間、本社による実施状況確認の重点項目として扱うこととしました。

また、工務系統と同様に線路内に立ち入る作業がある電気系統においても以下の取り組みを実施します。

(電気部)

- ・更なる適切な作業管理のため、新たに自主監査のチェック項目に「使用済みダイヤの確認」の項目を追加し、線路内立ち入り時のルールの遵守状況を定期的に確認します。(7月から実施)

#### 4. 「保線安全の日」の取組みにおいて「従事する社員の安全」の観点を加えた取組み内容への見直し(背景1-1-1、3-1の対策)

(工務部)

##### (1) 「保線安全の日(※6)」の取組みの見直し

- ・毎年全保線社員が参加する「保線安全の日」の取組みにおいては、大沼駅構内貨物列車脱線事故の反省から、これまで「お客様に対する安全のための設備管理」をテーマとしており、「従事する社員の安全」はほぼ取り上げておらず、砂川駅構内で発生した事象など、「従事する社員の安全」を守るためのルールが遵守されない事象が発生しました。
- ・そのため、今年度の「保線安全の日」において、「お客様の安全」とともに「従事する社員の安全」の観点をテーマとしたグループディスカッション等を行い、お客様と社員の命を守ることの重要性を再認識し、開かれた組織風土醸成の機会にすることとしました。

※6：大沼駅構内貨物列車脱線事故や一連の事象の反省から、9月19日を「保線安全の日」と定め、当時の事象に係わる風化防止の取り組みを実施。

(9月19日に実施)

(工務部)

##### (2) 「10条教育(※7)」等におけるコンプライアンス教育の見直し

- ・「従事する社員の安全」及び「改ざん・隠ぺい・虚偽報告を行った場合の責任の重さ」に対する教育は、毎年全工務系統社員に行う「10条教育」や毎年全保線系統社員に行う「保線技術者講習会」などのあらゆる機会を通じて、請負会社も含めて繰り返し行っていくこととします。(8月から実施予定)

※7：鉄道に関する技術上の基準を定める省令第10条(係員の教育及び訓練等)に基づき実施する係員等に対する教育及び訓練

#### 5. 安全研修のカリキュラムに、社員の安全を守るためのルール遵守に関する教育内容を充実させるなど、安全に関するコンプライアンス意識の向上

(背景1-1-1、3-1の対策)

(安全推進部)

##### (1) 安全研修の見直し

- ・現在、第3期目の研修を行っているところですが、石勝線列車脱線火災事故および大沼駅構内貨物列車脱線事故の風化防止に重きを置いて研修を実施しています。
- ・これら事故の教訓のうち、ルールを守ることについて、お客様の命を守るための設備管理に関するルール遵守に対しては、伝えることができていると考えていますが、従事する社員の安全を守るためのルール遵守に関する教育については、特に保線関係の事例を用いて教育するカリキュラムはなく、その重要性を伝えきれていなかったと考えています。
- ・また、「ありのままに報告する」ことに対しても、一部、「報告から始まる安全」を振り返るカリキュラムは実施していましたが、その徹底を図るには不十分であったと考えています。
- ・取り急ぎ、現在実施している安全研修(第3期)において、砂川駅構内で発生した事象を用いて、社員の安全を守るためのルール遵守及びありのまま報告することの重要性を教育することとしました。

(6月10日から実施)

- ・今後検討していく安全研修(第4期)(2027年度から開始予定)においても、コンプライアンス及び安全意識の再徹底を図るカリキュラムを充実させていきます。

#### (安全推進部)

##### (2) 膝詰め対話における取組み

- ・会社幹部が現場に出向き、安全に関する会社の考え方などを直接現場社員に伝える機会として、膝詰め対話を行ってきました。
- ・現在取り組んでいる「安全計画2026」策定時には、この機会を通じて社員からの意見を聞き取り、計画に反映させるなど、その役割を果たしてきましたが、その後の膝詰め対話においては、主に普段の業務などにおいて社員が困っていることなどを聴く機会となっており、安全に関する会社の考え方などを伝え、安全意識の醸成につなげる取組みとしては不十分であったと考えています。
- ・6月以降の膝詰め対話においては、会社幹部からコンプライアンス及び安全意識について、現場社員に対して直接メッセージを伝える機会とすること、安全の取組みに対して社員がどのような思いを持っているか確認することという共通のテーマを設定し、安全意識の醸成につなげる取組みとしています。

(6月1日から実施)

##### (3) 全社的なコンプライアンス教育の見直し

###### (総務部)

- ・これまで、新任現場長・新任管理者・新任GLを対象にした研修や担当者が現業機関に出向き、直接社員に対して行う「コンプライアンス出前講座」、全社員を対象とした「職場内講習会」等、コンプライアンスの向上に向けた取組みを実施してきましたが、広くコンプライアンス全体を対象としていたことから、安全という観点での指導が不十分となっていたこと、隠ぺいや虚偽の報告については、事故報告制度をこれまでの「責任追及型」から「原因究明型」へ見直しを行い、ありのまま報告することの重要性に加えて、本人のみならず、家族や職場の同僚なども残念な思いをさせてしまうということの教育を行ってきましたが、徹底されていなかった反省を踏まえて、本年度から教育内容を「安全」「報告の重要性」を重視したものに見直すこととしました。

(10月から実施)

- ・また、役員等に対しては、多様な人材がいる組織において、経営トップから現場までコ

ンプライアンスについて共通のイメージを持ち、それを「ルールを守る」、「ありのままに報告する」という具体的な行動につなげていくことをテーマに、外部講師による研修を実施します。

(10月に実施)

(電気部)

- 改めて取り組みを精査した結果、「報告から始まる安全」、「安全意識と行動」、「コンプライアンス」「正しく報告しなかった場合の厳しい処分」等の教育については、各箇所での職場内講習会等が中心となっており、本社等が行う教育は過去のインシデント対策や風化防止を目的としたものであったことから、コンプライアンス及び安全意識の再徹底策として、電気関係全社員が対象の電気関係社員安全講習会や10条教育に、それらに関する教育プログラムを追加し、社員への浸透度を高める取り組みを実施します。また、職場の核となる助役、主任に対しての教育は重要であることから、新任管理者研修及び新任主任研修にも同項目を追加します。

(電気関係社員安全講習会は8月から実施、10条教育は8月から実施、新任管理者研修及び新任主任検修は7月実施)

(車両部)

- 改めて取り組みを精査した結果、車両部が発出している「検修社員等の教育訓練方針」には「報告から始まる安全」の教育内容が含まれていなかったこと、および一部の集合研修で「事故と事象の報告制度」の講義を行っていたものの「報告から始まる安全」に関する講義は行われていなかったことが分かりました。このことから今後は、「検修社員等の教育訓練方針」に「報告から始まる安全」の教育を加え、現業機関で毎月実施している検修社員等の教育訓練の内、年に一度「報告から始まる安全」の教育を追加することにしました。また、階層別の集合研修(フレッシュ検修分科、車両基礎科、車両管理技術科、車両技術マスター科、新任管理者科、実践管理者科)において「報告から始まる安全」に関する講義を追加することにしました。

(現場教育は年度内実施、集合研修は年内実施)

(運輸部)

- 報告の重要性について毎月の教育訓練において、事例検討等により「正しい報告の重要性について」指導を行ってきましたが、事象をありのままに報告できなかった事象が散見されており、十分に浸透させることができていなかったと認識しています。毎月実施している教育訓練の内、年に一度、報告することの意義などを含めた本社作成資料で教育することを2025年下期に実施します。また、国土交通省からの事務連絡等、コンプライアンスに関する他社事例についても教育を実施します。さらに、新任運転関係管理者研修や運転士・車掌に対するフォロー研修等において「報告から始まる安全」についての教育を2025年7月以降順次追加するなどコンプライアンス徹底に向けた取り組みを強化していきます。

(駅業務部)

- ・安全推進委員会駅専門部会において「報告から始まる安全」について議論を行うことを継続し、各駅で実施する指導訓練では同会議で使用した資料を使用した教育を実施します。加えて、当務従事者には集合研修において同教育を継続して実施していきます。

また、駅系統においてもルールを遵守しなかった事象が発生していることから「ルールを守る重要性(規範教育)」について内容を見直し、管理者層には「新任現場長研修」「新任管理者への特別講義」、当務及び作業員に対しては「列車見張員講習会」「冬期安全講習会」において教育を継続して実施し、コンプライアンス意識を高めていきます。

(6月中に実施)

事象⑨

2025. 4. 10 室蘭線大岸～豊浦間 特急列車運転士と保線作業員との証言の相違した事象

●原因

1. 運転士と保線作業員の証言以外に事実を検証する方法がないため。(運転士の乗務位置からは作業員が線路内に立ち入ったように見えたが、作業員は線路外にいたと証言)

●背景

1. 運転士と保線作業員の証言以外に事実を検証する方法がないのは、線路内作業における不適切な事象については、関係者の証言により事実を把握できると考えていたため。
2. 運転士と保線作業員の証言以外に事実を検証する方法がないのは、証言が相違した場合はこれ以上詳細な調査できないものと判断していたため。

●対策

(改善指示を踏まえた対策)

1. 発生した事故・事象の正確な把握に向けた取組み

(背景 1、2 の対策)

- ・車両前頭カメラや列車見張員等が装着するウェアラブルカメラにより、発生した事象に対して事実を正確に把握する体制を構築します。

(2025 年内から設置開始)

事象⑩

2025. 4. 20 函館線森構内 出発合図を受けずに列車を発車させたことを報告しなかった事象

●原因

1. 運転士が出発合図を受けずに列車を発車させたこと、およびこの事実を報告しなかったため。

●背景

(出発合図を受けずに列車を発車させた)

1. 運転士が出発合図を受けずに列車を発車させたのは、出発合図を受けることよりも当駅で降車しホームにいた便乗運転士に意識が向いてしまったため。

1-1. 出発合図を受けることよりも便乗運転士に意識が向いたのは、合図という鉄道の安全な運行に必要なものに対する意識が希薄であったため。

1-1-1. 合図という鉄道の安全な運行に必要なものに対する意識が希薄だったのは、教育訓練の場で、重大事故事例として過去の無断退行事例を教育してきたが、「関係者への報告、打ち合わせ無く発生させた」視点が大きく、実際に移動させる場面での許容である合図については、その意味合いを確認し教育する視点が十分ではなかったため。

(運転士が報告しなかった)

2. 運転士が出発合図を受けずに列車を発車させたことをその場で報告せず車掌にも報告しないよう依頼したのは、事象を発生させたことへの恥ずかしさ、聞き取りで叱られるかもしれないとの怖さを感じたため。

2-1. 運転士が恥ずかしさ、怖さを感じたのは、2月にも取扱誤りを発生させていたため。

3. 運転士がその後も報告できなかったのは、車掌を巻き込んでしまい、今更報告すると車掌に迷惑が掛かってしまうと考えたため。

4. 車掌を巻き込んでしまい、今更報告すると車掌に迷惑が掛かってしまうと考えたのは、コンプライアンスにおける報告の重要性への認識が不足していたため。

4-1. コンプライアンスにおける報告の重要性に対する認識が不足していたのは、報告に対する毎月の指導訓練での指導は安全に関する事例紹介が主になっていて、報告の重要性そのものやコンプライアンスの観点からの教育を定期的に行うしくみとなっていなかったため。

(車掌が報告しなかった)

5. 車掌がその場で報告できなかったのは、発車後に報告すればよいと思ったため。

6. 車掌がその後も報告できなかつたのは、運転士から報告しないよう依頼され応じたため。  
6-1. 車掌が運転士からの依頼に応じてしまったのは、報告することの意義を理解できておらず、事象が運転士の内容だとの意識と、当該運転士が車掌の先輩でもあり断ることができなかつたため。

●対策

(個別の対策)

(運輸部)

1. 合図に関する教育の強化

(背景 1-1-1 の対策)

- ・合図が鉄道信号の一つであり、これが無いときには移動の許容が無いこと、合図を受けない移動は関係者相互間の意思疎通が図られない移動を意味し危険であることを再教育する取り組みを行います。本社で教育資料を作成し、指導訓練内で年1回項目を指定して現場で実施します。

(実施時期は2025年中を予定)

(改善指示を踏まえた対策)

1. 安全研修のカリキュラムに、社員の安全を守るためのルール遵守に関する教育内容を充実させるなど、安全に関するコンプライアンス意識の向上

(背景4-1、6-1の対策)

(安全推進部)

(1) 安全研修の見直し

- ・現在、第3期目の研修を行っているところですが、石勝線列車脱線火災事故および大沼駅構内貨物列車脱線事故の風化防止に重きを置いて研修を実施しています。
- ・これら事故の教訓のうち、ルールを守ることについて、お客様の命を守るための設備管理に関するルール遵守に対しては、伝えることができていると考えていますが、従事する社員の安全を守るためのルール遵守に関する教育については、特に保線関係の事例を用いて教育するカリキュラムはなく、その重要性を伝えきれていなかったと考えています。
- ・また、「ありのままに報告する」ことに対しても、一部、「報告から始まる安全」を振り返るカリキュラムは実施していましたが、その徹底を図るには不十分であったと考えています。
- ・取り急ぎ、現在実施している安全研修(第3期)において、砂川駅構内で発生した事象を用いて、社員の安全を守るためのルール遵守及びありのまま報告することの重要性を教育することとしました。

(6月10日から実施)

- ・今後検討していく安全研修(第4期)(2027年度から開始予定)においても、コンプライアンス及び安全意識の再徹底を図るカリキュラムを充実させていきます。

(安全推進部)

(2) 膝詰め対話における取り組み

- ・会社幹部が現場に出向き、安全に関する会社の考え方などを直接現場社員に伝える機

- 会として、膝詰め対話を行ってきました。
- ・現在取り組んでいる「安全計画2026」策定時には、この機会を通じて社員からの意見を聞き取り、計画に反映させるなど、その役割を果たしてきましたが、その後の膝詰め対話においては、主に普段の業務などにおいて社員が困っていることなどを聴く機会となっており、安全に関する会社の考え方などを伝え、安全意識の醸成につなげる取り組みとしては不十分であったと考えています。
  - ・6月以降の膝詰め対話においては、会社幹部からコンプライアンス及び安全意識について、現場社員に対して直接メッセージを伝える機会とすること、安全の取り組みに対して社員がどのような思いを持っているか確認することという共通のテーマを設定し、安全意識の醸成につなげる取り組みとしています。

(6月1日から実施)

### (3) 全社的なコンプライアンス教育の見直し

(総務部)

- ・これまで、新任現場長・新任管理者・新任GLを対象にした研修や担当者が現業機関に出向き、直接社員に対して行う「コンプライアンス出前講座」、全社員を対象とした「職場内講習会」等、コンプライアンスの向上に向けた取り組みを実施してきましたが、広くコンプライアンス全体を対象としていたことから、安全という観点での指導が不十分となっていたこと、隠ぺいや虚偽の報告については、事故報告制度をこれまでの「責任追及型」から「原因究明型」へ見直しを行い、ありのまま報告することの重要性に加えて、本人のみならず、家族や職場の同僚なども残念な思いをさせてしまうことこの教育を行ってきましたが、徹底されていなかった反省を踏まえて、本年度から教育内容を「安全」「報告の重要性」を重視したものに見直すこととしました。

(10月から実施)

- ・また、役員等に対しては、多様な人材がいる組織において、経営トップから現場までコンプライアンスについて共通のイメージを持ち、それを「ルールを守る」、「ありのままに報告する」という具体的な行動につなげていくことをテーマに、外部講師による研修を実施します。

(10月に実施)

(電気部)

- ・改めて取り組みを精査した結果、「報告から始まる安全」、「安全意識と行動」、「コンプライアンス」「正しく報告しなかった場合の厳しい処分」等の教育については、各箇所での職場内講習会等が中心となっており、本社等が行う教育は過去のインシデント対策や風化防止を目的としたものであったことから、コンプライアンス及び安全意識の再徹底策として、電気関係全社員が対象の電気関係社員安全講習会や10条教育に、それらに関する教育プログラムを追加し、社員への浸透度を高める取り組みを実施します。また、職場の核となる助役、主任に対しての教育は重要であることから、新任管理者研修及び新任主任研修にも同項目を追加します。

(電気関係社員安全講習会は8月から実施、10条教育は8月から実施、新任管理者研修及び新任主任研修は7月実施)

(車両部)

- ・改めて取り組みを精査した結果、車両部が発出している「検修社員等の教育訓練方針」には「報告から始まる安全」の教育内容が含まれていなかったこと、および一部の集合研修で「事故と事象の報告制度」の講義を行っていたものの「報告から始まる安全」に

関する講義は行われていなかったことが分かりました。このことから今後は、「検修社員等の教育訓練方針」に「報告から始まる安全」の教育を加え、現業機関で毎月実施している検修社員等の教育訓練の内、年に一度「報告から始まる安全」の教育を追加することにしました。また、階層別の集合研修(フレッシュ検修分科、車両基礎科、車両管理技術科、車両技術マスター科、新任管理者科、実践管理者科)において「報告から始まる安全」に関する講義を追加することにしました。

(現場教育は年度内実施、集合研修は年内実施)

(運輸部)

- 報告の重要性について毎月の教育訓練において、事例検討等により「正しい報告の重要性について」指導を行ってきましたが、事象をありのままに報告できなかった事象が散見されており、十分に浸透させることができていなかったと認識しています。毎月実施している教育訓練の内、年に一度、報告することの意義などを含めた本社作成資料で教育することを2025年下期に実施します。また、国土交通省からの事務連絡等、コンプライアンスに関する他社事例についても教育を実施します。さらに、新任運転関係管理者研修や運転士・車掌に対するフォロー研修等において「報告から始まる安全」についての教育を2025年7月以降順次追加するなどコンプライアンス徹底に向けた取り組みを強化していきます。

(駅業務部)

- 安全推進委員会駅専門部会において「報告から始まる安全」について議論を行うことを継続し、各駅で実施する指導訓練では同会議で使用した資料を使用した教育を実施します。加えて、当務従事者には集合研修において同教育を継続して実施していきます。

また、駅系統においてもルールを遵守しなかった事象が発生していることから「ルールを守る重要性(規範教育)」について内容を見直し、管理者層には「新任現場長研修」「新任管理者への特別講義」、当務及び作業員に対しては「列車見張員講習会」「冬期安全講習会」において教育を継続して実施し、コンプライアンス意識を高めていきます。

(6月中に実施)

## 2. 「報告から始まる安全」の社員への浸透度を高める取組みについて、再教育やアンケート等の結果を踏まえた、持続的な実施方法の確立

(背景4-1の対策)

- 今年度の「安全再生の日(※8)」の取組みにおいて、「報告から始まる安全」の取組みを深度化させる目的で、その意義や重要性を職場単位であらためて教育する取組みを行っています。
- その取組みにおいて、「報告から始まる安全」の取組みについて、社員の率直な思いを聞き取るアンケートを実施し、現在、その意見を集約しているところです。
- これらの意見などを踏まえ、「報告から始まる安全」の社員への浸透度を高める持続的な実施方法など、事故・事象報告に対する改善策について検討していきます。

※8：石勝線列車脱線火災事故が発生した5月27日を「安全再生の日」と制定し、毎年職場単位で事故の風化防止の取り組みを実施。

(2025年内に検討)

## 事象⑩

2025. 4. 22 函館線野田生～山越間 列車が可搬式特殊信号発光機と接触した事象

## ●原因

1. 可搬式特殊信号発光機の撤去時期を誤ったため

## ●背景

1. 可搬式特殊信号発光機の撤去時期を誤ったのは、作業責任者と列車見張員で撤去時期について相互確認を行う際、作業責任者が可搬式特殊信号発光機の設置している区間の山越駅発車時刻としなければならないところ、作業をしている区間の野田生駅発車時刻を設定したことに気がつかなかったため。

1-1. 作業責任者が可搬式特殊信号発光機の設置している区間の山越駅発車時刻としなければならないところ、作業をしている区間の野田生駅発車時刻を設定したことに気がつかなかったのは、2025年4月に着任したばかりで不慣れで駅間の理解が十分でなかったため。

1-1-1. 駅間の理解が十分でなかったのは、赴任後の教育及び当該業務に従事することが出来るかの見極めが不十分であったため。

1-1-1-1. 赴任後の教育及び当該業務に従事することが出来るかの見極めが不十分であったのは、当該社員に対する教育方法・理解度の確認方法が保線管理室に委ねられていたため。

1-1-1-1-1. 当該社員に対する教育方法・理解度の確認方法が保線管理室に委ねられていたのは、社員に適切な教育が行われているか保線所や本社がチェックする仕組みがなかったため。

1-2. 可搬式特殊信号発光機の撤去時期を誤ったのは、作業責任者と列車見張員で撤去時期について相互確認を行う際、作業責任者が可搬式特殊信号発光機の設置している区間の山越駅発車時刻としなければならないところ、作業をしている区間の野田生駅発車時刻を設定したことに列車見張員も気がつかなかったため。

1-2-1. 作業責任者が可搬式特殊信号発光機の設置している区間の山越駅発車時刻としなければならないところ、作業をしている区間の野田生駅発車時刻を設定したことに列車見張員も気がつかなかったのは、列車見張員が自分の立哨する駅間を意識せずに相互確認を行ったため。

1-2-1-1. 列車見張員が自分の立哨する駅間を意識せずに相互確認を行ったのは、線路内作業に関する安全意識が低かったため。

1-2-1-1-1. 線路内作業に関する安全意識が低かったのは、現場社員に対する線路内作業に関する教育が不足していたため。

1-2-1-1-1-1. 現場社員に対する線路内作業に関する教育が不足していたのは、これまで行ってきた教育が過去の事業改善命令を踏まえた安全のための設備管理を意識した教育となっていたため。

## ●対策

(改善指示を踏まえた対策)

## 1. 会社としての内部監査体制(実施内容・監査体制等)の構築

(背景1-1-1-1-1の対策)

- ・社長直轄の組織として新たに「安全監査室」を設置します。(7月1日付)
- ・これまでの内部監査は現場長が自箇所の業務が適切に遂行されているかをチェックシートに基づき自主監査を行い、その実施状況を主管部や安全推進部が主に現場長に対するヒアリングや各種帳票類が整備されているかなどの確認にとどまっていた。また、監査部は安全推進部や主管部の点検の状況を確認する体制としていました。
- ・このため、各系統の安全に関するルールや事故・事象の対策の実施状況の点検に特化した組織を設置し、例えば安全パトロールの具体的な内容等、その詳細にまで踏み込んで確認を行うこととします。また、社長直轄の組織とすることで、社長から直接指示を受け、機動的に、独立した立場で監査を実施する体制とします。
- ・併せて、安全推進部や各主管部による現場点検の取組みが有効に機能しているかや、各主管部の取組みで他の主管部においても取り入れるべきものはないか、などの観点で点検を行い、必要な改善を指摘することとします。

## 2. 社員に対する安全パトロールの実施方法と本社の関与についての見直し

(背景1-1-1-1-1の対策)

(工務部)

- ・従来の安全パトロールは、作業すべての立会を基本としており、実施者や実施回数も特に定めていなかったことから、その実施については各現場にゆだねられていました。
- ・現在緊急的に、滝川保線管理室において安全パトロールを強化していますが、全保線管理室等に対する安全パトロールについて「取組強化期間」を設定し、計画部門(本社工務部及び各支社施設グループ)や保線所管理者による安全パトロールを強化して実施することを計画しています。

(7月1日から実施)

- ・今後の安全パトロールについては、作業すべての立会を基本としていたものから、現場点呼のみなど一部での実施や立会の他、遠隔通話アプリ等での実施も可とすることで、負担をかけずに機会を増やすこととします。また、安全パトロール点検表の共通化、実施者や実施回数を明確に定めるなどして、効果的な安全パトロールを実施していくこととしました。

(6月9日通達発出)

また、工務系統と同様に線路内に立ち入る作業がある電気系統、駅系統においても以下の取り組みを実施します。

(電気部)

- ・更なる適切な作業管理に向け、触車事故防止月間(9月)中に、線路内作業時の現場における点呼の実施状況を記録し、作業員への運転状況の確認結果を周知しているかなど、適切に点呼が実施されているかを確認することとします。また、社員に対する安全パトロールについて、実施者や実施回数を明確に定めるなどルール化します。

(7月から実施、一部は9月実施)

(駅業務部)

- ・ 駅系統については、現場長及び管理者により当務やパートナー社員への実作業点検を実施してきましたが、ルール通りの取扱いをしていないことによる事象が発生していることから、点検頻度、点検項目の見直しを図るなど、適切に点検指導できるよう取り組むこととします。

(今冬期から実施)

- ・ また、計画部門による現場巡回において、現場長による自主監査に基づいた、帳票上での確認に比重を置いてチェックしてきましたが、現場の実作業立ち会い、教育関係の指導・補助にシフトした巡回にしていきます。

(7月から実施)

3. 作業計画表や現場点呼簿が作成されているか等、現場長自主監査における保安ルールに対するチェック項目の見直し

(背景1-1-1-1-1の対策)

(工務部)

- ・ 従来の現場長による自主監査では、社員が当日の作業計画を把握し、業務が円滑に実行できる体制が構築されているかを確認するチェック項目がありませんでした。
- ・ 今後は自主監査のチェック項目に、作業計画表や現場点呼簿が作成されているか、事故事例を身近な業務に落とし込んだ教育を適時適切に実施しているかを追加する等、保安ルールに対するチェック項目を見直すとともに、作業安全に係る項目については、当面の間、本社による実施状況確認の重点項目として扱うこととしました。

(6月13日通達発出)

また、工務系統と同様に線路内に立ち入る作業がある電気系統においても以下の取り組みを実施します。

(電気部)

- ・ 更なる適切な作業管理のため、新たに自主監査のチェック項目に「使用済みダイヤの確認」の項目を追加し、線路内立ち入り時のルールの遵守状況を定期的に確認します。

(7月から実施)

4. 列車見張員の配置箇所を確実に把握する取組み

(背景 1、1-2、1-2-1 の対策)

(工務部)

- ・ 作業責任者は、作業等を実施する駅区間に加え、可搬式特殊発光信号機を設置する駅区間、及び撤去消灯時期が適切であるかについて、列車見張員と相互に確認する。

(4月25日より実施)

- ・ 作業責任者が、現場点呼アプリを用いて、GPS情報により列車見張員の配置状況を正確に把握・記録できるようにする。

(年度内に使用開始を目的)

5. 「保線安全の日」の取組みにおいて「従事する社員の安全」の観点を加えた取組み内容への見直し

(背景1-2-1-1-1-1の対策)

(工務部)

(1) 「保線安全の日(※6)」の取組みの見直し

- ・毎年全保線社員が参加する「保線安全の日」の取組みにおいては、大沼駅構内貨物列車脱線事故の反省から、これまで「お客様に対する安全のための設備管理」をテーマとしており、「従事する社員の安全」はほぼ取り上げておらず、砂川駅構内で発生した事象など、「従事する社員の安全」を守るためのルールが遵守されない事象が発生しました。
- ・そのため、今年度の「保線安全の日」において、「お客様の安全」とともに「従事する社員の安全」の観点をテーマとしたグループディスカッション等を行い、お客様と社員の命を守ることの重要性を再認識し、開かれた組織風土醸成の機会にすることとしました。

※6：大沼駅構内貨物列車脱線事故や一連の事象の反省から、9月19日を「保線安全の日」と定め、当時の事象に係わる風化防止の取組みを実施。

(9月19日に実施)

(2) 「10条教育(※7)」等におけるコンプライアンス教育の見直し

- ・「従事する社員の安全」及び「改ざん・隠ぺい・虚偽報告を行った場合の責任の重さ」に対する教育は、毎年全工務系統社員に行う「10条教育」や毎年全保線系統社員に行う「保線技術者講習会」などのあらゆる機会を通じて、請負会社も含めて繰り返し行っていくこととしています。

※7：鉄道に関する技術上の基準を定める省令第10条(係員の教育及び訓練等)に基づき実施する係員等に対する教育及び訓練

(8月から実施予定)

事象⑫

2025. 5. 9 函館線国縫～長万部間 列車見張員が見張りに専念せず可搬式特殊信号発光機の明滅により列車が停止した事象

●原因

1. 軌道工事管理者が軌道作業責任者と列車見張員を残して現場を離れたため。
2. 列車見張員が見張り業務に専念しなければならないことを認識しながら軌道作業責任者の作業を手伝ったため。
3. 列車見張員が可搬式特殊信号発光機を点灯させたまま撤去を失念したため。

●背景

(軌道工事管理者が現場を離れたこと)

1. 軌道工事管理者が軌道作業責任者と列車見張員を残して現場を離れたのは、次の作業区間での時間が迫っており、作業班を2班に分け、当該作業のために同区間に軌道作業責任者と列車見張員を残すこととしたため。
  - 1-1. 作業班を2班に分け、当該作業のために同区間に軌道作業責任者と列車見張員を残すこととしたのは、営業線保安関係標準示方書(在来線)に抵触することを認識していながらも予定の作業を完遂したいと考えたため。
    - 1-1-1. 営業線保安関係標準示方書(在来線)に抵触することを認識していながらも予定の作業を完遂したいと考えたのは、2班体制としても安全上問題ないと過信していたため。
      - 1-1-1-1. 2班体制としても安全上問題ないと過信していたのは、線路内作業に関する安全意識が低かったため。
        - 1-1-1-1-1. 線路内作業に関する安全意識が低かったのは、現場社員に対する線路内作業に関する教育が不足していたため。
          - 1-1-1-1-1-1. 現場社員に対する線路内作業に関する教育が不足していたのは、これまで行ってきた教育が過去の事業改善命令を踏まえた安全のための設備管理を意識した教育となっていたため。

(作業を手伝ったこと)

2. 列車見張員が見張り業務に専念しなければならないことを認識しながら軌道作業責任者の作業を手伝ったのは、このままでは次列車が来るまでに作業が終わらないと思ったため。
  - 2-1-1. このままでは次列車が来るまでに作業が終わらないと思ったのは、同区間に列車見張員と軌道作業責任者しかいなかったため。
    - 2-1-1-1. 同区間に列車見張員と軌道作業責任者しかいなかったのは、軌道工事管理者が営業線工事保安関係標準示方書(在来線)の規定事項に従わず作業班を2班に分けたため。

- 2-1-1-1-1. 軌道工事管理者が営業線工事保安関係標準示方書(在来線)の規定事項に従わず作業班を2班に分けたのは、示方書の規程事項については認識していたものの、予定の作業を完遂したいと考えたため。
- 2-1-1-1-1-1. 示方書の規程事項については認識していたものの、予定の作業を完遂したいと考えたのは、2班体制としても安全上問題ないと過信していたため。
- 2-1-1-1-1-1-1. 2班体制としても安全上問題ないと過信していたのは、線路内作業に関する安全意識が低かったため。
- 2-1-1-1-1-1-1-1. 線路内作業に関する安全意識が低かったのは、現場社員に対する線路内作業に関する教育が不足していたため。
- 2-1-1-1-1-1-1-1-1. 現場社員に対する線路内作業に関する教育が不足していたのは、これまで行ってきた教育が過去の事業改善命令を踏まえた安全のための設備管理を意識した教育となっていたため。

(特殊信号発光機の撤去を忘れたこと)

- 3. 列車見張員が可搬式特殊信号発光機を点灯させたまま撤去を失念したのは、軌工管から可搬式特殊信号発光機撤去消灯の指示を受けた際、実際には可搬式特殊信号発光機を撤去・消灯していなかったが、軌工管に撤去完了報告し、バラスト整理に集中してしまったため。
- 3-1. 軌工管から可搬式特殊信号発光機撤去消灯の指示を受けた際、実際には可搬式特殊信号発光機を撤去・消灯していなかったが、軌工管に撤去完了報告したのは、次列車までには間に合うと思い、ルール通りの対応をしないまま報告しても安全上問題ないと過信していたため。
- 3-1-1. ルール通りの対応をしないまま報告しても安全上問題ないと過信していたのは、線路内作業に関する安全意識が低かったため。
- 3-1-1-1. 線路内作業に関する安全意識が低かったのは、現場社員に対する線路内作業に関する教育が不足していたため。
- 3-1-1-1-1. 現場社員に対する線路内作業に関する教育が不足していたのは、これまで行ってきた教育が過去の事業改善命令を踏まえた安全のための設備管理を意識した教育となっていたため。
- 3-2. バラスト整理に集中してしまったのは、当該作業を行っている者が列車見張員と軌道作業責任者しかいなかったため。
- 3-2-1. 当該作業を行っている者が列車見張員と軌道作業責任者しかいなかったのは、軌道工事管理者が営業線工事保安関係標準示方書(在来線)の規定事項に従わず作業班を2班に分けたため。
- 3-2-1-1. 軌道工事管理者が営業線工事保安関係標準示方書(在来線)の規定事項に従わず作業班を2班に分けたのは、示方書の規程事項については認識していたものの、予定の作業を完遂したいと考えたため。
- 3-2-1-1-1. 示方書の規程事項については認識していたものの、予定の作業を完遂したいと

考えたのは、2班体制としても安全上問題ないと過信していたため。

3-2-1-1-1-1. 2班体制としても安全上問題ないと過信していたのは、線路内作業に関する安全意識が低かったため。

3-2-1-1-1-1-1. 線路内作業に関する安全意識が低かったのは、現場社員に対する線路内作業に関する教育が不足していたため。

3-2-1-1-1-1-1-1. 現場社員に対する線路内作業に関する教育が不足していたのは、これまで行ってきた教育が過去の事業改善命令を踏まえた安全のための設備管理を意識した教育となっていたため

3-2-1-2. 軌道工事管理者が営業線工事保安関係標準示方書(在来線)の規定事項に従わず作業班を2班に分けたのは、コンプライアンス意識が低いため。

3-2-1-2-1. コンプライアンス意識が低いのは、コンプライアンス教育の効果が十分ではなかったため。

3-2-1-2-1-1. コンプライアンス教育の効果が十分ではなかったのは、教育後の効果の確認が不足しており、教育の内容を見直すことができなかったため。

3-2-1-2-1-1-1. 教育後の効果の確認が不足しており、教育の内容を見直すことができなかったのは、安全パトロールや自主監査が有効に機能していないため。

3-2-1-2-1-1-1-1. 安全パトロールや自主監査が有効に機能していないのは、当社がこれらの取組みに関する有効性の確認が不十分であったため。

3-2-1-2-1-1-1-1-1. 当社がこれらの取組みに関する有効性の確認が不十分であったのは、現場でしっかりと対応していると過信していたため。

3-2-1-2-1-2. コンプライアンス教育の効果が十分ではなかったのは、社員の安全を守るためのルールの遵守に関する教育が不足していたため。

3-2-1-2-1-2-1. 社員の安全を守るためのルールの遵守に関する教育が不足していたのは、過去の事業改善命令を踏まえた安全のための設備管理を意識した教育となっていたため。

## ●対策

(個別の対策)

(工務部)

1. 指導文書を発出し、以下について指導・取り決めを実施。

(背景 1、2、3 の対策)

- ・ 軌道工事管理者は、営業線工事保安関係標準示方書(在来線)に定められている通り、作業現場から離れるなどして不在にならないこと。
- ・ 列車見張員は、列車見張業務に専念し、作業従事者に対して列車見張員を作業に巻き込まないことを意識付けするための取り組みとして、B点呼時に可搬式特殊信号発光機等の設置位置を指定された際、「列車見張に専念します」と宣言すること。

(改善指示を踏まえた対策)

1. 会社としての内部監査体制(実施内容・監査体制等)の構築

(背景 1、2、3、3-2-1-2-1-1-1 の対策)

- ・ 社長直轄の組織として新たに「安全監査室」を設置します。(7月1日付)
- ・ これまでの内部監査は現場長が自箇所の業務が適切に遂行されているかをチェックシートに基づき自主監査を行い、その実施状況を主管部や安全推進部が主に現場長に対するヒアリングや各種帳票類が整備されているかなどの確認にとどまっていた。また、監査部は安全推進部や主管部の点検の状況を確認する体制としていました。
- ・ このため、各系統の安全に関するルールや事故・事象の対策の実施状況の点検に特化した組織を設置し、例えば安全パトロールの具体的な内容等、その詳細にまで踏み込んで確認を行うこととします。また、社長直轄の組織とすることで、社長から直接指示を受け、機動的に、独立した立場で監査を実施する体制とします。
- ・ 併せて、安全推進部や各主管部による現場点検の取組みが有効に機能しているかや、各主管部の取組みで他の主管部においても取り入れるべきものはないか、などの観点で点検を行い、必要な改善を指摘することとします。

2. 社員に対する安全パトロールの実施方法と本社の関与についての見直し

(背景 1、2、3、3-2-1-2-1-1-1 の対策)

(工務部)

- ・ 従来の安全パトロールは、作業すべての立会を基本としており、実施者や実施回数も特に決めていなかったことから、その実施については各現場にゆだねられていました。
- ・ 現在緊急的に、滝川保線管理室において安全パトロールを強化していますが、全保線管理室等に対する安全パトロールについて「取組強化期間」を設定し、計画部門(本社工務部及び各支社施設グループ)や保線所管理者による安全パトロールを強化して実施することを計画しています。

(7月1日から3か月間実施)

- ・ 今後の安全パトロールについては、作業すべての立会を基本としていたものから、現場点呼のみなど一部での実施や立会の他、遠隔通話アプリ等での実施も可とすることで、負担をかけずに機会を増やすこととします。また、安全パトロール点検表の共通化、実施者や実施回数を明確に定めるなどして、効果的な安全パトロールを実施していくこととしました。

(6月9日 通達発出)

また、工務系統と同様に線路内に立ち入る作業がある電気系統、駅系統においても以下の取り組みを実施します。

(電気部)

- ・ 更なる適切な作業管理に向け、触車事故防止月間(9月)中に、線路内作業時の現場における点呼の実施状況を記録し、作業員への運転状況の確認結果を周知しているかなど、適切に点呼が実施されているかを確認することとします。また、社員に対する安全パトロールについて、実施者や実施回数を明確に定めるなどルール化します。

(7月から実施、一部は9月実施)

(駅業務部)

- ・ 駅系統については、現場長及び管理者により当務やパートナー社員への実作業点検を実施してきましたが、ルール通りの取扱いをしていないことによる事象が発生していることから、点検頻度、点検項目の見直しを図るなど、適切に点検指導できるよう取り組むこととします。

(今冬期から実施)

- ・ また、計画部門による現場巡回において、現場長による自主監査に基づいた、帳票上での確認に比重を置いてチェックしてきましたが、現場の実作業立ち会い、教育関係の指導・補助にシフトした巡回にしていきます。

(7月から実施)

3. 作業計画表や現場点呼簿が作成されているか等、現場長自主監査における保安ルールに対するチェック項目の見直し

(背景 1、2、3、3-2-1-2-1-1-1 の対策)

(工務部)

- ・ 従来の現場長による自主監査では、社員が当日の作業計画を把握し、業務が円滑に実行できる体制が構築されているかを確認するチェック項目がありませんでした。
- ・ 今後は自主監査のチェック項目に、作業計画表や現場点呼簿が作成されているか、事故事例を身近な業務に落とし込んだ教育を適時適切に実施しているかを追加する等、保安ルールに対するチェック項目を見直すとともに、作業安全に係る項目については、当面の間、本社による実施状況確認の重点項目として扱うこととしました。

(6月13日 通達発出)

また、工務系統と同様に線路内に立ち入る作業がある電気系統においても以下の取り組みを実施します。

(電気部)

- ・ 更なる適切な作業管理のため、新たに自主監査のチェック項目に「使用済みダイヤの確認」の項目を追加し、線路内立ち入り時のルールの遵守状況を定期的に確認します。

(7月から実施)

4. 「保線安全の日」の取組みにおいて「従事する社員の安全」の観点を加えた取組み内容への見直し

(背景1-1-1-1-1-1、2-1-1-1-1-1-1-1-1、3-1-1-1-1、3-2-1-1-1-1-1-1、3-2-1-2-1-1、

3-2-1-2-1-2-1の対策)

(工務部)

(1) 「保線安全の日(※6)」の取組みの見直し

- ・ 毎年全保線社員が参加する「保線安全の日」の取組みにおいては、大沼駅構内貨物列車脱線事故の反省から、これまで「お客様に対する安全のための設備管理」をテーマとしており、「従事する社員の安全」はほぼ取り上げておらず、砂川駅構内で発生した事象など、「従事する社員の安全」を守るためのルールが遵守されない事象が発生しました。
- ・ そのため、今年度の「保線安全の日」において、「お客様の安全」とともに「従事する社員の安全」の観点をテーマとしたグループディスカッション等を行い、お客様と社員の命を守ることの重要性を再認識し、開かれた組織風土醸成の機会にすることとしました。

※6：大沼駅構内貨物列車脱線事故や一連の事象の反省から、9月19日を「保線安全の日」と定め、当時の事象に係わる風化防止の取り組みを実施。

(9月19日に実施)

(2)「10条教育(※7)」等におけるコンプライアンス教育の見直し

- ・「従事する社員の安全」及び「改ざん・隠ぺい・虚偽報告を行った場合の責任の重さ」に対する教育は、毎年全工務系統社員に行う「10条教育」や毎年全保線系統社員に行う「保線技術者講習会」などのあらゆる機会を通じて、請負会社も含めて繰り返し行っていくこととしました。(8月から実施予定)

※7：鉄道に関する技術上の基準を定める省令第10条(係員の教育及び訓練等)に基づき実施する係員等に対する教育及び訓練

5.安全研修のカリキュラムに、社員の安全を守るためのルール遵守に関する教育内容を充実させるなど、安全に関するコンプライアンス意識の向上

(背景1-1-1-1-1-1、2-1-1-1-1-1-1-1、3-1-1-1-1、3-2-1-1-1-1-1、3-2-1-2-1、

3-2-1-2-1-2-1の対策)

(安全推進部)

(1)安全研修の見直し

- ・現在、第3期目の研修を行っているところですが、石勝線列車脱線火災事故および大沼駅構内貨物列車脱線事故の風化防止に重きを置いて研修を実施しております。
- ・これら事故の教訓のうち、ルールを守ることについて、お客様の命を守るための設備管理に関するルール遵守に対しては、伝えることができていると考えていますが、従事する社員の安全を守るためのルール遵守に関する教育については、特に保線関係の事例を用いて教育するカリキュラムはなく、その重要性を伝えきれていなかったと考えています。
- ・また、「ありのままに報告する」ことに対しても、一部、「報告から始まる安全」を振り返るカリキュラムは実施しておりましたが、その徹底を図るには不十分であったと考えています。
- ・取り急ぎ、現在実施している安全研修(第3期)において、砂川駅構内で発生した事象を用いて、社員の安全を守るためのルール遵守及びありのまま報告することの重要性を教育することとしました。

(6月10日から実施)

- ・今後検討していく安全研修(第4期)(2027年度から開始予定)におきましても、コンプライアンス及び安全意識の再徹底を図るカリキュラムを充実させていきます。

(安全推進部)

(2)膝詰め対話における取り組み

- ・会社幹部が現場に出向き、安全に関する会社の考え方などを直接現場社員に伝える機会として、膝詰め対話を行ってきました。
- ・現在取り組んでいる「安全計画2026」策定時には、この機会を通じて社員からの意見を聞き取り、計画に反映させるなど、その役割を果たしてきましたが、その後の膝詰め対話においては、主に普段の業務などにおいて社員が困っていることなどを聴く機会となっており、安全に関する会社の考え方などを伝え、安全意識の醸成につなげる取り組みとしては不十分であったと考えています。
- ・6月以降の膝詰め対話においては、会社幹部からコンプライアンス及び安全意識につ

いて、現場社員に対して直接メッセージを伝える機会とすること、安全の取組みに対して社員がどのような思いを持っているか確認することという共通のテーマを設定し、安全意識の醸成につなげる取組みとしています。

(6月1日から実施)

### (3) 全社的なコンプライアンス教育の見直し

(総務部)

- ・これまで、新任現場長・新任管理者・新任GLを対象にした研修や担当者が現業機関に出向き、直接社員に対して行う「コンプライアンス出前講座」、全社員を対象とした「職場内講習会」等、コンプライアンスの向上に向けた取り組みを実施してきましたが、広くコンプライアンス全体を対象としていたことから、安全という観点での指導が不十分となっていたこと、隠ぺいや虚偽の報告については、事故報告制度をこれまでの「責任追及型」から「原因究明型」へ見直しを行い、ありのまま報告することの重要性に加えて、本人のみならず、家族や職場の同僚なども残念な思いをさせてしまうということの教育を行ってきましたが、徹底されていなかった反省を踏まえて、本年度から教育内容を「安全」「報告の重要性」を重視したものに見直すこととしました。

(10月から実施)

- ・また、役員等に対しては、多様な人材がいる組織において、経営トップから現場までコンプライアンスについて共通のイメージを持ち、それを「ルールを守る」、「ありのままに報告する」という具体的な行動につなげていくことをテーマに、外部講師による研修を実施します。

(10月に実施)

(電気部)

- ・改めて取り組みを精査した結果、「報告から始まる安全」、「安全意識と行動」、「コンプライアンス」「正しく報告しなかった場合の厳しい処分」等の教育については、各箇所での職場内講習会等が中心となっており、本社等が行う教育は過去のインシデント対策や風化防止を目的としたものであったことから、コンプライアンス及び安全意識の再徹底策として、電気関係全社員が対象の電気関係社員安全講習会や10条教育に、それらに関する教育プログラムを追加し、社員への浸透度を高める取り組みを実施します。また、職場の核となる助役、主任に対しての教育は重要であることから、新任管理者研修及び新任主任研修にも同項目を追加します。

(電気関係社員安全講習会は8月から実施、10条教育は8月から実施、新任管理者研修及び新任主任研修は7月実施)

(駅業務部)

- ・安全推進委員会駅専門部会において「報告から始まる安全」について議論を行うことを継続し、各駅で実施する指導訓練では同会議で使用した資料を使用した教育を実施します。加えて、当務従事者には集合研修において同教育を継続して実施していきます。

また、駅系統においてもルールを遵守しなかった事象が発生していることから「ルールを守る重要性(規範教育)」について内容を見直し、管理者層には「新任現場長研修」「新任管理者への特別講義」、当務及び作業員に対しては「列車見張員講習会」「冬期安全講習会」において教育を継続して実施し、コンプライアンス意識を高めていきます。

(6月中に実施)

事象⑬

2025. 5. 15 函館線札幌構内 ATS の取扱いを誤り非常ブレーキが動作しお客様が負傷した事故

●原因

1. 運転士が、ATS 地上子故障時の取扱いを誤り非常ブレーキが動作したため。

●背景

1. 非常ブレーキが動作したのは、運転士が ATS 地上子故障時に行うスイッチ扱いと同取扱いを行うべき停止位置を一時的に失念したため。

1-1. 運転士が ATS 地上子故障時の取扱い等を一時的に失念したのは、運転速度の遵守と番線変更の対応に気を取られたままとなったため。

1-1-1. 運転速度の遵守と番線変更の対応に気を取られたままとなったのは、桑園駅で運転通告券受領時に運転操縦の組立て(発車後の通常の運転操縦に加え、スイッチ扱いを行うために停止することとその停止位置、スイッチ操作後に運転再開し場内信号機を超えて再度停止後、スイッチを復位し再度運転再開する、までの一連の流れのイメージ付け)ができていなかったため。

1-1-1-1. 運転士が運転通告券受領時に運転操縦の組立てができていなかったのは、運転通告券受領時に ATS 地上子故障の動力車乗務員異常時運転取扱マニュアル(通達)を確認していなかったため。

●対策

(個別の対策)

(運輸部)

1. 緊急対策として以下を実施。

(背景 1 の対策)

- ・ 運転士指導会議(実務者)にて、本事象を取り上げ注意喚起を実施しました。
- ・ 通告券の掲示位置・方法等については、引き続き、見やすい場所に置くよう指導を継続します。

(5月27日実施)

(改善指示を踏まえた対策)

1. 運転支援アプリの機能拡充

(背景 1-1 の対策)

- ・ 現在使用している運転支援アプリに、運転士のヒューマンエラーを防ぐための注意喚起機能を拡充し、運転士がその場の簡易な操作で注意喚起機能を活用できるように改修することとします。

(2025年度内に使用開始を別途)

事象⑭

2025. 5. 30 千歳線新千歳空港構内 ATS による非常ブレーキが動作しお客様が負傷した事象

●原因

1. 運転士が、確認用地上子の ATS-S 形警報に対する確認扱いができず、ATS による非常ブレーキが動作したため。

●背景

1. ATS-S 形警報の確認扱いができなかったのは、速度照査型 ATS(以下、「ATS-DN 形」という。)のパターン接近警報に気を取られるなかで、ほぼ同時に確認用地上子の ATS-S 形警報が鳴動したため。

2. ATS-S 形警報の確認扱い操作ができなかったのは、運転士は確認扱いを行ったつもりであったため。

3. ATS-S 形警報の確認扱い操作ができなかったのは、ATS-S 形警報と ATS-DN 形のパターン接近警報が複数作動して、運転取扱い業務が輻輳したため。

3-1. 運転取扱い業務が輻輳したのは、過去に発生した脱線事故の再発防止のためにホーム中央に確認用地上子が設置されたが、その後 ATS-DN 形が整備されたあとも確認用地上子が機能しているため。

3-1-1. ATS-DN 形があるにもかかわらず確認用地上子が機能しているのは、過去の事故対策設備を残置させてきたが、その結果運転阻害などの「過剰な停止手配になる」リスクについて検討が十分できてきていなかったため。

●対策

(個別の対策)

(運輸部)

1. ATS 地上設備の在り方検討

(背景 3-1-1 の対策)

- ・非常ブレーキが動作する要因となった地上設備の在り方について、過去の安全対策として設置した確認用地上子を、運転操縦上の目安としても活用されてきた経緯から速度照査型 ATS(以下、「ATS-DN 形」という。)の整備後も残置してきましたが、ATS-DN 形のみで安全が確保できており、確認用地上子の残置が運転阻害などの「過剰な停止手配になる」リスクとなっている現状を踏まえ、運転操縦上の影響の有無を確認のうえ、その存廃の検討を進めることとしました。

(2025 年内に判断)

## 安全監査体制の強化について

北海道運輸局からの改善指示を受けて、恒久対策として報告した「会社としての内部監査体制の構築」について、安全に関して現場が決められたルールや事故・事象の対策を着実に実行し、適切に業務遂行されているか及び各主管部による現場点検の取り組みが有効に機能しているか等、輸送の安全の確保に関する取組み実施状況を確認するため、以下の通り安全監査室を設置し、内部監査体制を強化する。

### 1 体制

安全監査室 室長 (取締役 鉄道事業本部 副本部長)

安全監査室 副室長 (執行役員 鉄道事業本部 副本部長)



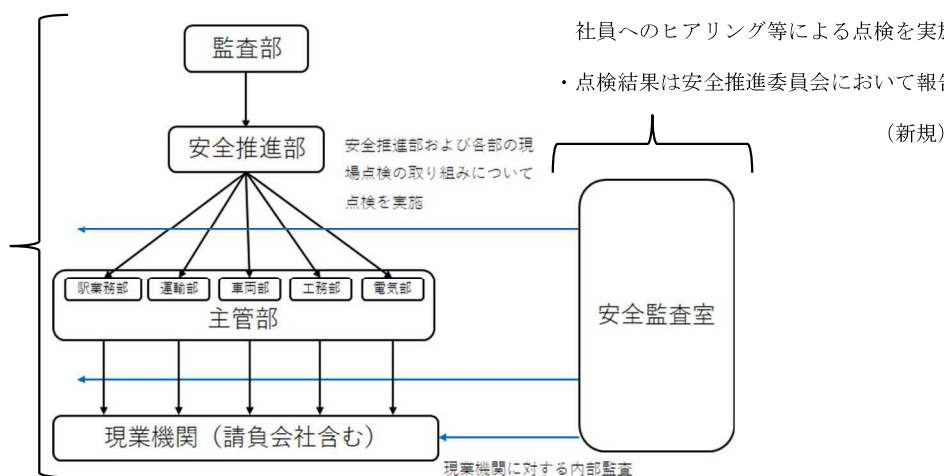
### 2 取組概要

#### 【安全監査室】

- ・実作業に関わる帳票類の確認、作業に同行しての作業実態の確認及び、現場長・現場社員へのヒアリング等による点検を実施
- ・点検結果は安全推進委員会において報告

#### 【各主管部、安全推進部、監査部】

- ・自主監査を中心とした、現場管理全般について管理状態の確認及び主管部によるフォロー等の実施状況の点検 (継続実施)



取組イメージ図

### 3 設置日 2025年7月1日 (火)



## ■ 工務関係触車事故防止マニュアル（通達） 2025.4.1施行（平成29年11月本施行の『考え方』・『取扱い』を踏襲、構成の再編を実施）

### 1. 解釈違いによる取扱い誤りを防止する「解説の充実化と表記の見直し」

【従前】 解説不足や表現のわかりにくさにより、取扱い上の解釈を誤る（もしくは人によってバラバラ）している現状があった。

【再編】 取扱い上の解説や注意点及び留意点を追記、イラストや実例として写真の掲載等により、従前マニュアルと比較しても解説を充実させた。

### 2. 保安体制『作業等を列車運行と分離する体制』を選択させる（待避余裕距離を確保する保安体制を安易に選択させない）

#### 工務関係触車事故防止マニュアル(2017年度施行)

##### ○ 建築限界内の移動を伴わない作業等

次のいずれかの保安体制とする。

- ① 線路閉鎖工事等により行う
- ② 保安機器として可搬式特殊信号発光機を使用する

課題 保安体制を選択するときの考え方(優先順位)が示されていない

##### ○ 建築限界内の移動を伴う作業等

次の①～④の優先順位で、内容や人員等を考慮して計画する。

- ① 線路閉鎖工事等により行う
- ② 保安機器として可搬式特殊信号発光機を使用する
- ③ 待避余裕距離を確保する列車見張員を配置し、補助手段として携帯用特殊信号発光機を使用する
- ④ 待避余裕距離を確保する列車見張員を配置し、補完措置として以下のものを活用した体制とする
  - ・列車接近警報機等の活用
  - ・気笛吹鳴標による列車からの注意喚起の活用

課題 保安体制を選択するときの考え方(優先順位)は示されているが、保安度が低い③④の保安体制と併記されているため、安易に保安度の低い保安体制が選択される

#### 工務関係触車事故防止マニュアル(通達) [再編]

##### ポイント①

移動を伴わない作業等も含めて次の①～②の優先順位で保安体制を選択する

- ① 線路閉鎖工事等による体制
- ② 保安機器として可搬式特殊信号発光機を使用する体制

##### ポイント②

移動に伴う作業等の保安度の低い③④の保安体制を大きく分け、安易に保安度の低い保安体制を選択させないようにする

#### 第3章 保安体制

第1節 線路閉鎖工事等による体制

第2節 保安機器として可搬式特殊信号発光機を使用する体制

#### 第4章 特別な取扱い

第1節 作業等を列車運行と分離できない体制(巡回等に限る)

第1項 待避余裕距離を確保する列車見張員を配置し、補助手段として携帯用特殊信号発光機を使用する

第2～4項 待避余裕距離を確保する列車見張員を配置し、補完措置として以下のものを活用した体制とする

- ・列車接近警報機等の活用
- ・気笛吹鳴標による列車からの注意喚起の活用

選択すべき保安体制として構成

章を区別し「特別な取扱い」として構成

### 3. 取扱い毎に横断的な構成を、保安体制毎に縦断的な構成とし、教育資料等で活用できるようにした。

# これまでの事業改善命令等を踏まえた措置の実施状況の点検結果

【別紙18-1】

## 「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」の検証

命令	項目	主な取組み	検証結果	必要な見直し
第一歩 の改善	① 改ざんの根絶 アンスの徹底	・社員が仕事の誇り、責任感をより認識できるよう、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。	・保線業務のパネル展示を行う取組みについて、保線業務が安全をお客様に理解していただくこと、その結果として社員の誇り、責任感を高めることに繋げられる。	・保線業務の積極的な公開を企画する。 【講ずべき措置 (4) 工務系統 (3)】
	③ 記録を重視するルールの策定及びその徹底	・保線部門における検査データの確認とルールの明確化 ・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、検査規程等関係)	・設備管理に対してはシステム化が完了しているが、作業計画表や現場点呼簿等の記録は現在も人手によって行っている。B点呼や場所の自動記録が可能となり、また事前準備の確率向上も期待できる。	・作業計画表や現場点呼簿等の電子化について早急な検討が必要である。 【講ずべき措置 (1) 3 (1)】
	⑤ 安全推進部の強化	・安全に関する部門の人事・育成ルート構築 ・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。	・安全推進部へ配属となった社員に対する教育は現在行われていない。	・安全推進部に配属となった社員に対する安全推進部の役割や業務内容等の教育について検討が必要である。 【講ずべき措置 (4) 安全推進部 (1)】
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	・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」と捉えられれば公表する方向で見直す。	・砂川事象を受けて、公表基準の見直し検討が必要である。	・これまで公表していない事象についても4/22以降個別に判断することとした。 【講ずべき措置 (4) 広報部 (1)】
	② 安全確保のためのPDCAサイクルの確立	・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PDCAサイクルの重要性を浸透させていく。	・設備管理の面では業務管理MTなど、管理室から保線所へ、保線所から本社ポトムアムツッパ体制による処置・改善の業務打合せにより、諸課題を解決していくハニカム型PDCAサイクルが構築されているが、作業管理の面では出来ていない。	・設備管理の面でも取り組んできたプロセス管理に作業管理を追加した体系を確立する。 【講ずべき措置 (1) 3 (1)】

# これまでの事業改善命令等を踏まえた措置の実施状況の点検結果

【別紙18-2】

## 「安全計画2026」における取組みに対する検証

項目	目	主な取組み	検証結果	今後の取組み
<p>1 安全意識を高め、命を守るために取るべき行動が実践できる社員を育成します。</p>	<p>1 「安全第一、安定第二」のさらなる定着を図ります。</p>	<p>① 膝詰め対話 ・ 役員や会社幹部との意見交換を通じて、安全の向上を図ります。また、社員意識は安全施策へ反映させます。</p>	<p>安全に関する会社の考え方など、安全に対して伝える内容について意思統一がなされず、安全意識の醸成に繋がることができていなかった。</p>	<p>会社幹部からコンプラマイアンス及び安全意識について、現場社員に対して伝える機会とし、安全意識の取組みに対する社員の思いを確認する共通テーマを設定</p> <p>【講ずべき措置 (2) 2 (2)】</p>
	<p>(2) ありのままの速やか に報告する「報告の重 要性」について、理 解を深める取組み</p>	<p>・ 事故と事象の報告及び分類親程に基づき、危険の芽を見逃さず摘み取り、重大事故に繋がらないためにも「ありのまま」の速やかにかに報告の重要性について理解を深めます。</p>	<p>安全推進部：砂川駅で発生した事象は、隠ぺい行為が行われ、工務以外の系統においても事象が報告されなかったなどの事例も発生しており、社員への浸透度を高めるための効果が十分ではなかった。</p> <p>運輸部：事象をありのままに報告出来なかった事象が発生しており、報告の重要性について十分に浸透させることが出来ていなかった。</p>	<p>・ 安全再発防止の取り組みで「報告から始まる安全」の再教育を推進。 ・ 「報告から始まる安全」の浸透度を高める取組みを検討</p> <p>【講ずべき措置 (2) 3】</p> <p>・ 年に一度、報告することの意義などを含めた本社作成資料で教育する</p> <p>【別紙1等】</p>
<p>(3) コンプラマイアンス意識の向上</p>		<p>コンプラマイアンス意識の定着の取組みとして、法令や社内規程を守り、企業倫理に則った行動を取る意識の定着を図ります</p>	<p>車両部：各集合研修等において「報告から始まる安全」についての教育が不十分だった。</p> <p>安全という観点での指導が不十分となっていたこと、ありのまま報告することの重要性について徹底されていなかった。</p>	<p>「報告から始まる安全」に関する内容を追加</p> <p>【別紙1等】</p> <p>「安全」「報告の重要性」を重視したものに直す</p> <p>【講ずべき措置 (2) 2 (3)】</p>

# これまでの事業改善命令等を踏まえた措置の実施状況の点検結果

【別紙18-2】

## 「安全計画2026」における取組みに対する検証

項目	目	主な取組み	検証結果	今後の取組み
<p>1 安全意識を高め、命を守るために取るべき行動が実践できる社員を育成します。</p>	<p>(4) 安全のルールを守り、安全の基準を維持することと、安全を担保される取組み</p>	<p>【駅業務部】「安全のルールを守らなければならないか」を題材に「作業に関する心構え」をPPTにて作成し、駅専門部会を行い、PPTは現場長へルールの再周知を送付する。</p> <p>【運輸部】現場、車掌現場の指導訓練等に、通車士重大事故事例集を活用した教育を実施する。</p> <p>【運行管理センター】指導訓練等において重大事故事例集を活用した教育を実施する。</p> <p>【工務部】講習会、作業責任者および保線技術者に対するフォローアップ教育、閉路閉路事例集を活用した教育を実施する。</p> <p>【電気関係社員】安全講習会等を通じた教育を実施する。</p>	<p>・列車見張員が除雪作業をする中で最悪どうなるか、列車見張員を配置する目的や必要性について集合研修・入冬期各種講習で実施したが、浸透されなかった。</p> <p>台図の重要性に関する教育が不十分</p> <p>運転士の報告から最悪どうなるかを想定した教育が不足していた。</p> <p>これまで設備管理に関するコンプライアンス教育に徹底して取り組んできたが、作業管理の面で保線技術者の倫理（反する行為は命に直結する）に関するコンプライアンス教育が不足していた。</p> <p>・「報告から始まる安全」「安全意識と行動」「コンプライアンス」等が十分ではなかった。</p> <p>これまでの安全意識等の傾向を把握する目的でアンケートを実施したが、ルールの遵守状況やルールの遵守状況や認識等に関する質問項目が不十分であり、実態把握及び取組検討にいかされていなかった。</p>	<p>「ルールを守る重要性(規範教育)」について内容を見直す 【別紙1等】</p> <p>台図に関する教育を強化 【別紙3等】</p> <p>事故発生時における運転士の報告から最悪の事態を想起できる異常時対応力の向上を図る教育の実施。 【講ずべき措置(2)4(1)】</p> <p>「従事する社員の安全」及び「改ざん・隠ぺい・虚偽報告を行った場合の責任の重さ」に対する教育を実施 【講ずべき措置(2)1(2)】</p> <p>「報告から始まる安全」等に関する教育プログラムの追加 【別紙1等】</p> <p>「安全に向けた企業風土アンケート」にルールの遵守状況や認識に関する設定を追加。 【(4/30報告)緊急的に講じた措置】</p>
<p>1 「安全第一、安定第二」の定着を図ります。</p>	<p>(5) 安全意識の浸透を確実に、安全施策に反映させる取組み</p>	<p>【電気関係社員】安全講習会等を通じた教育を実施する。</p>	<p>「安全に向けた企業風土アンケート」にルールの遵守状況や認識等に関する質問項目が不十分であり、実態把握及び取組検討にいかされていなかった。</p>	<p>「安全に向けた企業風土アンケート」にルールの遵守状況や認識に関する設定を追加。 【(4/30報告)緊急的に講じた措置】</p>

# これまでの事業改善命令等を踏まえた措置の実施状況の点検結果

【別紙18-2】

## 「安全計画2026」における取組みに対する検証

項目	取組み	検証結果	今後の取組み
<p>I 安全意識を高め、命を守るために取るべき行動が実践でききる社員を育成します。</p>	<p>2 石勝線列車脱線火災事故、大沼駅構内貨物列車脱線事故の風化防止に取り組みます</p>	<p>「保線安全の日」の取組みについては、全体的にお客様安全・設備管理の視点で取り組みを実施してきたため、社員安全や作業管理についての視点が不足していた。</p> <p>石勝事故・大沼事故の反省であるお客様の命を守るための設備管理という部分では有効な研修であるが、従事する社員の安全を守るためのルール遵守に関する教育について、効果が十分ではなかった。</p>	<p>「お客様の安全」とともに「従事する社員の安全」の観点をテーマとしたグループディスカッション等を実施</p> <p>【講ずべき措置 (2) 1 (1)】</p> <p>安全研修 (第4期) (2027年度から開始予定) におけるコンプライアンス及び安全意識の再徹底を図るカリキュラムの充実</p> <p>【講ずべき措置 (2) 2 (1)】</p> <p>新任運転関係管理者研修等において「報告から始まる安全」についての教育を追加</p> <p>【別紙1等】</p>
<p>II 命を守るための仕組みの徹底により、安全レベルを向上させます。</p>	<p>1 技術継承と教育訓練のさらなる充実を図ります</p> <p>(1) 指導者層への集合研修などを通じた教育</p> <p>(2) 職種毎の知識・技能教育の充実</p>	<p>【運輸部】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>JR各社の取組みを参考に、運転士・車掌とともに各指導者層に心じたカリキュラムを用意し、集合研修を開講する。</li> </ul> <p>【車両部】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>教育訓練担当者会議を年1～2回開催する。</li> </ul> <p>【運輸部】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>養成基礎科等、新人運転士・車掌科等、新人車掌科等、</li> </ul> <p>【車両部】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>12時間/年の教育時間を設定して繰り返し知識・技能教育を行うとともに、安全に関する意識を醸成する。</li> </ul> <p>【工務部】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>若手社員の「技術力診断」で現状の知識・技能を把握し、教育を実施。</li> </ul>	<p>外部機関等を活用した指導者層をフォローする取り組みの実施</p> <p>【講ずべき措置 (4) 車両系統 (2)】</p> <p>乗務員に対するフォロー研修等において「報告から始まる安全」についての教育を追加</p> <p>【別紙1等】</p> <p>「検修社員等の教育訓練方針」の教育に「報告から始まる安全」の教育を追加</p> <p>【別紙1等】</p> <p>技術力診断システムに、作業管理の観点に対する設問を追加</p> <p>【講ずべき措置 (4) 工務系統 (2)】</p>

# これまでの事業改善命令等を踏まえた措置の実施状況の点検結果

【別紙18-2】

## 「安全計画2026」における取組みに対する検証

項目	主な取組み	検証結果	今後の取組み
<p>II 命を守るための仕組みのさらなる充実と取組みの徹底により、安全レベルを向上させます。</p>	<p>2 データ管理の適正化および多重チェック等の取組みを徹底します</p> <p>【工務部】                      検査から修繕までのルールに則って、多重チェック体制のもとで検査データの適正な管理及び修繕結果の確認を行う。</p>	<p>・保線業務プロセス管理の状況確認は、主に設備管理の観点で実施しており、作業管理の流れを把握する仕組みとはなっていないが、作業管理の面では、作業計画から実作業に至る業務の流れに対する明確なルールや、管理システム等のハード対策が不足していた。</p> <p>・検査及び補修作業の結果については、管理システムで管理しているが、作業管理の面では、作業計画から実作業に至る業務の流れに対する明確なルールや、管理システム等のハード対策が不足していた。</p> <p>・安全パトロールに関する頻度等のルールを明確に定めていなかった。</p>	<p>「設備管理」の面を取り組んできたが、プロセス管理に「作業管理」を追加した体系を確立し、保線業務のプロセス管理体制を強化</p> <p>【講ずべき措置 (1) 3】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現場点呼簿の手書き等での作成に対する社員の負担軽減およびGPS情報により作業責任者が列車・見張員の配置状況を正確に把握・記録できる「現場点呼アプリ」などのデジタルツールの導入</li> </ul> <p>【講ずべき措置 (1) 3】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「作業計画書」が作成されていることを確認する仕組みの構築</li> </ul> <p>【講ずべき措置 (1) 3】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全パトロールの見直し</li> </ul> <p>【講ずべき措置 (1) 2】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全保線所において、今後、ダイヤ改正の都度、徒歩巡視ルートマップの更新を実施。</li> <li>・自主監査のチェック項目に追加</li> </ul> <p>【別紙7】</p>
	<p>【工務部】 徒歩巡視行程の見直し。</p>	<p>徒歩巡視ルートマニュアルの行程に無理があった。</p>	

# これまでの事業改善命令等を踏まえた措置の実施状況の点検結果

【別紙18-2】

## 「安全計画2026」における取組みに対する検証

項目	主な取組み	検証結果	今後の取組み
<p>II 命を守るための仕組みのさらなる充実と取組みの徹底により、安全レベルを向上させます。</p> <p>3 重大事故、重大労災、死亡の再発防止に取り組みます</p> <p>(2) これまで発生した重大労災・死亡労災防止</p>	<p>【工務部】共同作業時の打ち合わせに関する教育</p> <p>【駅業務部】指令との確認会話に特化した教育の実施</p> <p>【駅業務部】夏期転写装置清掃及び冬期除雪作業における実作業点検は、計画部門が作成した点検表を使用して駅長等が実施する。</p> <p>【駅業務部】輸送の安全確保巡回を運転取扱駅等を対象に年2回ずつ実施する。</p> <p>【工務部】規程類の遵守作業開始前の3つの確認の徹底</p> <p>【運輸部】運転士支援アプリの開発及び運用開始</p> <p>【安全推進部】ホトムアップによる対策の検討</p>	<p>共同作業の終了前に線閉終了の通告を行った事象が発生した。</p> <p>駅バートナー社員が指令との打ち合わせを行わず除雪作業を行った事象が発生した。</p> <p>・作業打合せの不足が発生しており、実作業点検時において実態を把握するに至らなかった。</p> <p>・駅間承認の取扱いについて、必要な手続きを定着させるための取組みが不十分だった。</p> <p>・社員の安全を守るためのルール遵守に関する教育について、効果が十分ではなかった。</p> <p>ATS地上子故障時の取扱いを一時的に失念したことにより鉄道人身障害事故が発生した</p> <p>本社で定めたルールが遵守されずに、同種事象を再発させてしまう事象が発生した</p>	<p>共同作業時の打ち合わせの目的や必要性に合わせた教育を実施するとともに、打合せ者が誤認しない打ち合わせ手順や記録簿の変更を実施</p> <p>【別紙2】</p> <p>列車間承認会話が出来なかったことを受け、これに特化した教育を実施</p> <p>【別紙5】</p> <p>点検頻度 点検項目の見直しを図るなど、適切な点検指導を実施</p> <p>【別紙5等】</p> <p>保守用車取扱い訓練時に駅間承認の取扱いを追加して訓練を実施</p> <p>【別紙6】</p> <p>「従事する社員の安全」及び「改ざん・隠ぺい・虚偽報告を行った場合の責任の重さ」に対する教育を実施</p> <p>【講ずべき措置(2) 1 (2)】</p> <p>運転士のエラーを防ぐための注意喚起の機能を拡充</p> <p>【講ずべき措置(4) 2 運輸系統(1)】</p> <p>現場が主体的に対策を考えたいうえで、本社が実行可能な実効性のある最終的な対策案を策定する</p> <p>【講ずべき措置(4) 2 (1)】</p> <p>まずはハード対策を検討し、それによれない場合、安全を担保したうえで、実効性の高いルールや手続きの見直しの可否を含めて検討</p> <p>【講ずべき措置(2) 4 (2)】</p>
<p>4 危険事象の対策を推進し定着を図ります</p> <p>(1) 線路閉鎖・保守用車の取り扱い【工事違反】</p> <p>(3) 速度超過</p> <p>(11) その他</p>	<p>【運輸部】本社計画部門間の連携により作業実態の合わないルールの洗い出し</p>	<p>安全を担保したうえで、必要に応じて実効性の高い安全ルールや手続きの見直しを検討する必要がある</p>	<p>【講ずべき措置(2) 4 (2)】</p>

# これまでの事業改善命令等を踏まえた措置の実施状況の点検結果

【別紙18-2】

## 「安全計画2026」における取組みに対する検証

項目	主な取組み	検証結果	今後の取組み
II 命を守るための仕組みの充実とさらなる取組みの徹底により、安全レベルを向上させます。	8 現場長による自主監査を継続します	現場長は自箇所業務実施状況の確認、本社計画部門は現場に赴き現場長自主監査の実施状況を確認します。  【安全推進部】 現場長自主監査フォーマットに合わせて安全推進部独自フォーマットで実施状況の確認を行う。	自主監査チェック項目の見直し  【講ずべき措置 (1) 4】
III 安全管理体制の維持と安全確保を最優先とした事業経営を強化します	3 三現主義により安全性向上に取り組みます (PDC A)	【駅業務部】 本社課長等がバリーダーとなり、運転取扱駅、運賃管理駅、進取取扱駅に赴き、実作業等への立ち会いを通じて美観を確保するとともに、現場の意見交換を行うことと問題点の把握とその改善を図る。  【車両部】 車両部社員による年一回の現場フォーマットの取組み	安全監査室の設置  【講ずべき措置 (1) 1】
IV 安全管理体制の維持と安全確保を最優先とした事業経営を強化します	(1) 本社計画部門による自主監査を業務実態の把握とフォーマット	・帳票上の点検が中心となり、指導する側の管理者の理解度・作業実態を点検することが不足していた。また運転業務に従事する社員（管理者）への教育及び指導・訓練が不足していた。  ・これまでの実態把握は管理者からのヒアリングにとどまっていた。	現場の実作業立ち会い、教育関係の指導・補助にシフトした巡回に変更  【別紙5等】
6 更なる安全確保に向け、システム化・機械化を検討します	6 更なる安全確保に向け、システム化・機械化を検討します	・支援体制は多岐にわたりに行われてきたが、作業計画から実作業に至るまでの業務の流れのルーテル化がされていなかったこと、作業管理について支援が不足していた。また、業務支援室の体制も十分ではなかった。  主に現場管理者からヒアリングを行っていたが、現場社員の声を直接聞く機会が少なかった。  運転士と保線社員で証言が食い違い違う事象が発生し、事実をつかむことが出来なかった。	GL配置や、作業管理に関する勤務実施状況の監査及びフォーマットの実施。  【講ずべき措置 (4) 車両系統 (1) 1】  【講ずべき措置 (4) 工務系統 (1) 1】  年に1回は、各箇所の全体会議等に併せて実施し、現場社員と直接意見交換を実施。  【講ずべき措置 (4) 電気系統 (1) 1】