



2025年4月30日

## 「鉄道の安全輸送の確保について（指示）」に対して講じた措置状況について

2024年11月9日に発生した、函館線砂川駅構内において保安体制をとらずに線路内に立ち入り貨物列車から気笛吹鳴を受けた事象など、安全の根幹にかかわる不適切な行動を繰り返し発生させているとして、北海道運輸局長より、2025年3月31日に「鉄道の安全輸送の確保について（指示）」を受領しました。

本日10時に「鉄道の安全輸送の確保について（指示）」に対して講じた措置状況について、北海道運輸局長に提出しました。

提出した内容は別紙のとおりです。

安全第 12 号  
2025 年 4 月 30 日

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）」に対して講じた措置状況について

当社は、貴局からの指示を重大かつ真摯に受け止め、鉄道の安全輸送の確保に向けた改善措置を講じて参ります。以下に、指示された事項に対する改善措置について現時点での緊急的な対応状況、対策の検討状況について報告を行います。

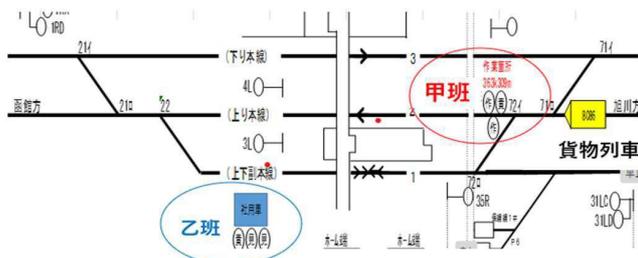
改善指示には、砂川駅構内で発生した事象を含め 7 件の事象について触れられていますが、砂川駅構内で発生した事象については検証ができたことから、改善指示に対して講じた措置等について報告させていただきます。

また、ほかの 6 件を含む事象については、現在、安全の取り組みが有効に機能しているかを点検している最中であり、その点検結果およびこれに基づく必要な対策、本報告中の恒久対策の具体的な措置内容に加え、2025 年 4 月 20 日に函館線森駅構内で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等、改善指示を受けた以降に判明した事象も併せて、別途報告させていただきます。

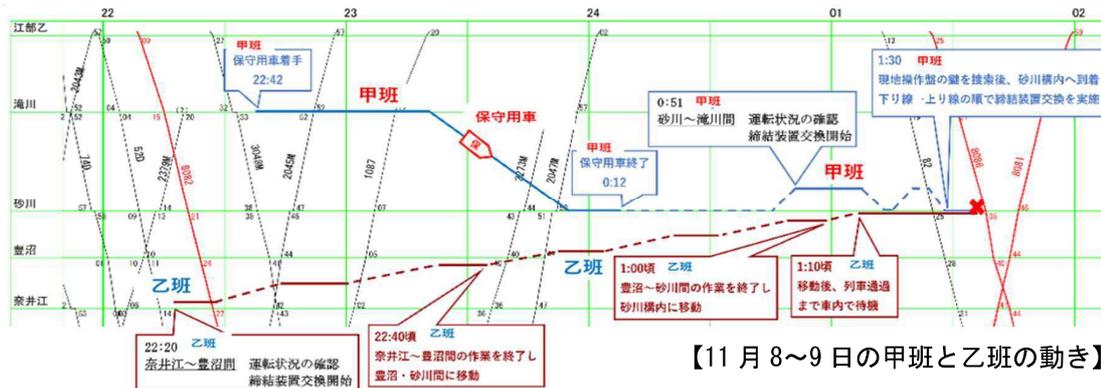
I. 函館線 砂川駅構内で発生した事象について

＜事象の概要＞

11 月 9 日に発生した砂川駅構内の事象は、甲班（作業責任者 C ほか 2 名）が保守用車によるレール運搬作業およびレール締結装置の交換作業（以下、締結装置交換）、乙班（列車見張員として従事する予定でいた滝川保線管理室の管理者 A ほか 2 名）が締結装置交換を実施している際に発生した事象であり、滝川保線管理室と日本貨物鉄道株式会社が作成した事象報告書に相違があったことから、聞き取り調査を実施したところ、列車見張員を配置せず安全の担保を全くとらずに作業を行い、かつ虚偽の報告を行って事実を隠ぺいしたことが明らかになりました。



【事象発生時の甲班と乙班の位置】



【11 月 8～9 日の甲班と乙班の動き】

このため、指示にある改善を要する事実の項目ごとに、本事象の経緯および背後要因を含め検証した結果、以下のとおりの事実が判明しております。

1. 保守作業等を行う従事員の触車事故を防止するため、安全上必要な措置等について安全管理規程第 43 条の関係規程として「工務関係触車事故防止マニュアル」を策定しているが、11 月 9 日の作業において以下の事実を確認した。

- (1) 列車見張員関係

触車事故防止マニュアルでは、建築限界内の移動を伴わない作業において、線路閉鎖工事以外で作業を行う場合、列車見張員を配置することを規定しているが、列車見張員を配置していなかったこと。また、他の作業班においても列車見張員の指定を受けたものがレール締結装置の交換作業に従事しており、結果として列車見張員を配置していない状態で作業を行っていたこと。

【経緯】

作業に加わる予定だった作業計画者Bが体調不良により急遽休みとなり、作業責任者Cは作業計画者Bから電話で聞き取ったレール運搬作業計画に基づく、レールの積み込みなどの準備作業に追われる状況となりました。さらに経験のない締結装置交換を作業計画者Bがいない中で実施しなければならないことから、作業計画者Bから伝えられた作業を完遂することに意識が向き、予定通り 2 班に分かれて作業を行うことのみを夕方に管理者Aに伝え、他の作業員には乙班が行う締結装置交換では作業員 1 名と列車見張員 2 名、甲班に関してはレール運搬作業の体制のみ指定していましたが、保安体制の詳細や各自の具体的な役割などには気が向いていませんでした。

出発前点呼や現場点呼においては、作業計画表や現場点呼簿を用いて保安体制や作業内容、役割等を作業員全員で確認するべきところ、作業計画表や現場点呼簿を作成せずに、また確認すべき項目の大部分を省略して点呼を行っていたことで、作業責任者Cから保安体制等の周知や列車見張員の指定を行わず、役割が曖昧のままとなってしまいました。

また、砂川駅構内で甲班の保守用車使用手続きによるレール運搬作業を正規に終了した時点で、乙班の締結装置交換が想定よりも進んでいることを知った作業責任者Cは、「自分たちも早く締結装置交換を行わない」との焦りが生じ、「夜間は列車本数が少なく、時計と見張りダイヤを見ていれば保安体制をとらなくても大丈夫だろう」との思いから、従事する社員の安全より作業を優先する判断により、列車見張員を配置せずに締結装置交換を行いました。

一方、乙班に加わっていた管理者Aは、自らが列車見張員であることは認識していましたが、自分を除く乙班 2 名は、締結装置交換の経験がなかったため、当初から自分が作業を教えなければならないという気持ちが強くあり、現場に向かう社用車の中で「3 人で時計と見張りダイヤを確認すれば大丈夫だろう」との話をし、ほか 2 名からの異論がなかったことから、列車見張員の自分が作業を行うことはルールに反すると理解しながら、列車見張員の業務を行いませんでした。

【背後要因】

日常から、作業計画者Bが作業スケジュール等を作成・掌握して管理者A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の説明はなく、職場内での情報共有が不十分な状況になっていました。事象当日も、作業計画者Bが急遽休んだことで、大まかな作業内容しか聞かされていない作業責任者Cが当日の作業を計画することになったため、保安体制を考慮した作業計画を立てることができませんでした。

また、作業責任者Cが作業計画者Bから伝えられた作業を完遂することに意識が向いた背景には、職場での情報共有が日頃から不十分な状況になっていて、作業計画に対する疑問点等を議論する機会も不十分なまま、作業当日を迎えることも多くあったことが影響していると考えられます。事象当日も、甲班、乙班のいずれも、事前の打ち合わせが不足した状態で、作業に必要な保安体制及び作業計画が不明瞭なまま、現場での作業に臨んだことにより、従事する社員の安全より作業を優先する意識が強く働いた結果、保安体制をとらずに線路内で作業が行われていました。

滝川保線管理室においては、夜間作業のほとんどを線路閉鎖工事で行っており、保安体制を主に担うのは線閉責任者と作業責任者のみであったため、普段から点呼等で保安体制に関する十分な説明を受けていない他の従事員は保安体制への関心が希薄であったと考えられ、事象当日も他の従事員が作業責任者Cに対して保安体制がとられていない状況を指摘することはありませんでした。

## (2) 作業責任者関係

- ① 触車事故防止マニュアルでは、作業責任者は作業等の開始前に従事員に対して保安体制について指示を行うことと規定しているが、可搬式特殊信号発光機の使用や列車見張員の指定等、必要な保安体制の指示を行っていなかったこと。

### 【経緯】

出発前点呼や現場点呼において、作業計画表や現場点呼簿を用いて保安体制や作業内容、役割等を作業員全員で確認するべきところ、作業計画表や現場点呼簿を作成せずに、また確認すべき項目の大部分を省略して点呼を行っていたことで、作業責任者Cから保安体制等の周知や列車見張員の指定を行わず、役割が曖昧のままとなってしまいました。

### 【背後要因】

日常から、作業計画者Bが作業スケジュール等を作成・掌握して管理者A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の説明はなく、情報共有が不十分な状態になっており、事象発生当日も作業計画者Bが急遽休んだことで、大まかな作業内容しか聞かされていない作業責任者Cが当日の作業を計画することになったため、保安体制を考慮した作業計画を立てることができませんでした。

- ② 触車事故防止マニュアルでは、作業開始前に駅長等と運転状況の確認を行うこと、また、一旦線路から離れたり、運転状況を確認した区間が変わる等の場合においては、再度駅長等と当該区間の運転状況を確認することを規定しており、社内通達では、線路内に立ち入る際の具体的な確認方法等を定めているが、作業責任者は触車事故防止マニュアルおよび社内通達に定められた運転状況の確認を行っていなかったこと。
- ③ 触車事故防止マニュアルでは、運転状況を確認した際、確認時刻や内容等を「列車運転状況確認簿」に記録することとしているが、作業責任者は「列車運転状況確認簿」に記録を行っていなかったこと。

### 【経緯】

砂川～滝川間で作業した後、線路から一旦離れて砂川構内に移動した際、本来であれば運転状況の確認を改めて実施する必要がありましたが、作業責任者Cは砂川～滝川間で実施した運転状況の確認で砂川構内の運転状況も把握できているという考えから、これを行いませんでした。

また、砂川～滝川間で運転状況の確認を実施した記録は「列車運転状況確認簿」ではなく、見張りダイヤの余白に記載していました。

### 【背後要因】

経緯の通り、作業責任者Cは、砂川構内に移動した際、砂川～滝川間で実施した運転状況の確認で砂川構内の運転状況も把握できているとの考えを持っていました。

また、滝川保線管理室においては、作業等の大部分で「列車運転状況確認簿」が使用されておらず、運転状況の確認を実施した記録を見張りダイヤの余白に記載することが常態化していました。

- ④ 触車事故防止マニュアルでは、作業責任者は作業の開始前に従事員に対して可搬式特殊信号発光機の設置位置や、列車見張員の立哨位置、待避箇所および待避禁止箇所等について指示等を行うことと規定しているが、触車事故防止マニュアルに規程されている指示等を行っていなかったこと。また、社内通達において、当日の作業内容や役割分担等を記載した「作業計画表」「現場点呼簿」を作成し、従業員に対して具体的に周知することとしているが、作業責任者は口頭での周知のみで、作業前までに「作業計画表」「現場点呼簿」を作成していなかったこと。

### 【経緯】

作業に加わる予定だった作業計画者Bが体調不良により急遽休みとなり、作業責任者Cは作業計画者Bから電話で聞き取ったレール運搬作業計画に基づく、レールの積み込みなどの準備作業に追われる状況となりました。さらに経験のない締結装置交換を作業計画者Bがいない中で実施しなければならないことから、作業計画者Bから伝えられた作業を完遂することに意識が向き、予定通り2班に分かれて作業を行うことのみを夕方に管理者Aに伝え、他の作業員には乙班が行う締結装置交換では作業員1名と列車見張員2名、甲班に関してはレール運搬作業の体制のみ指定していましたが、保安体制の詳細や各自の具体的な役割などには気が向いていませんでした。

出発前点呼や現場点呼においては、作業計画表や現場点呼簿を用いて保安体制や作業内容、役割等を作業員全員で確認するべきところ、作業計画表や現場点呼簿を作成せずに、また確認すべき項目の大部分を省略して点呼を行っていたことで、作業責任者Cから保安体制等の周知や列車見張員の指定を行わず、役割が曖昧なままとなってしまいました。

そのため、ヒューマンエラーを防止するために活用すべき作業計画表や現場点呼簿に基づいた手続きが機能しなかったことで、本事象に至りました。

### 【背後要因】

日常から、作業計画者Bが作業スケジュール等を作成・掌握して管理者A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の説明はなく、職場内での情報共有が不十分な状況になっていました。事象当日も、作業計画者Bが急遽休んだことで、大まかな作業内容しか聞かされていない作業責任者Cが当日の作業を計画することになったため、保安体制を考慮した作業計画を立てることができませんでした。

また、作業責任者Cが作業計画者Bから伝えられた作業を完遂することに意識が向いた背景には、職場内での情報共有が日頃から不十分な状況になっていて、作業計画に対する疑問点等を議論する機会も不十分なまま、作業当日を迎えることも多くあったことが影響していると考えられます。事象当日も、甲班、乙班のいずれも、事前の打ち合わせが不足した状態で、作業に必要な保安体制及び作業計画が不明瞭なまま、現場での作業に臨んだことにより、従事する社員の安全より作業を優先する意識が強く働いた結果、保安体制をとらずに線路内で作業が行われていました。

作業の種類によっては、作業計画表や現場点呼簿を作成しないことや、作業後に職場へ戻ってきてから作成することがあったことが多くの社員から確認されており、滝川保

線管理室では作業計画表や現場点呼簿を使用しない出発前点呼や現場点呼が常態化して  
いました。

作業計画表や現場点呼簿については、2015～2016年に定めたルールですが、滝川保線  
管理室においては、作業責任者が作業計画表や現場点呼簿を作成するために必要な情報  
が職場内で共有されていなかったことで、事前の作成が困難な状況となり、徐々に作業  
計画表や現場点呼簿のルールが出来る以前の仕事のやり方に戻っていったものと考えら  
れます。

### (3) 本事象に係わる虚偽の報告関係

- ① 作業責任者が、見張員の配置など適切な保安体制をとらずに線路内に立ち入っていたに  
も係わらず本事象を発生させたことに対し、作業責任者の上司に対して「列車待避をして  
いたが自分が工具を取りに線路内に立ち入り列車を止めた」と虚偽の報告を行ったこと。
- ② 作業責任者の上司も、同日、当該箇所とは別の作業現場において自身が列車見張員に指  
定されたにも係わらずレール締結装置の交換作業に従事していたことから、本事象と自  
身の作業の事実を隠すため、適切な保安体制で作業を行っていた内容の虚偽の「作業計画  
表」「現場点呼簿」等を作成し、上部組織である岩見沢保線所に報告していたこと。

#### 【経 緯】

作業責任者Cは、「自分一人が責任を負って後輩二人をかばいたい」と思い、「待避をし  
ていたが咄嗟にレンチを取りに線路内に立ち入って列車を止めた」と管理者Aに虚偽の報  
告を行いました。

報告を受けた管理者Aは、甲班の3名とも列車見張員が着用するベストを着ておらず、  
作業責任者Cが列車見張員を指定せず作業をしていたことを察知しましたが、自らも列  
車見張中に作業に従事して必要な確認を怠っていたこともあり、作業全体で保安体制がと  
られていない状態で列車を止めた事実を隠さなければとの思いに加え、作業責任者Cを含  
めた社員全員を守りたいという思いが勝り、甲班・乙班の全員が適切な保安体制で作業を  
行っていた虚偽の概況、及び事象報告書、帳票類（作業計画表と現場点呼簿、見張りダイ  
ヤ）を作成し、上部組織である岩見沢保線所へ報告するという隠ぺい行為を行いました。

#### 【背後要因】

(岩見沢保線所の関わり)

- ・岩見沢保線所長は、着任当時（2023年6月）から、滝川保線管理室における情報共有不  
足などの課題を認識し、管理者Aに対してマネジメントに関する指導を度々するとと  
もに、富良野保線管理室と統合した2024年4月からは滝川保線管理室の業務管理ミー  
ティングに定期的に参加し改善を試みましたが、管理者Aが規範的な行動をしないこと  
に対するサポートにはなっていないため、抜本的な改善には至りませんでした。
- ・岩見沢保線所長は、上記ミーティングに参加した際に、作業計画表や現場点呼簿の確  
認を行っていましたが、それらが作業後に作成されているという実態までは把握でき  
ませんでした。
- ・岩見沢保線所管理者による安全パトロールは請負会社のみを対象に行っており、滝川  
保線管理室の実態に気づくことはできませんでした。

(本社工務部の関わり)

- ・本社工務部は、保線課による人事管理及び業務支援室による全管理者に対するヒヤリ  
ング等に基づく把握により、滝川保線管理室における業務運営がうまくいっていない  
ため、フォローが必要であると2024年度より認識していましたが、抜本的な解決に至  
る対応は取られていませんでした。

2. 滝川保線管理室においては、11月9日の作業に限らず「作業計画表」「現場点呼簿」を作業前に作成しておらず、「列車運転状況確認簿」への記録も行われていないことを確認した。

【背後要因】

作業の種類によっては、作業計画表や現場点呼簿を作成しないことや、作業後に職場へ戻ってきてから作成することがあったことが多くの社員から確認されており、滝川保線管理室では作業計画表や現場点呼簿を使用しない出発前点呼や現場点呼が常態化していました。

また、滝川保線管理室においては、作業等の大部分で「列車運転状況確認簿」が使用されておらず、運転状況の確認を実施した記録を見張りダイヤの余白に記載することが常態化していました。

3. 上記1. 2のような状況を捕捉し、適切に改善させる仕組みとして現業部門の管理者による「安全パトロール」「自主監査」を行っているが、有効に機能していないことを確認した。

【背後要因】

- ・安全パトロールについては、ルールを理解して実践できているかという観点で、主に請負工事を対象としチェックを行ってきたため、監査的立場での社員に対するチェックが不足しており、本社の関与も希薄でありました。
- ・本社が行う現場の業務運営を確認する取り組み（自主監査）については、2014年の事業改善命令を受けて弊社が取り組むこととした「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」において、新たな取り組みとして現場長がチェックシートにより自主監査し、安全推進部は現場長が適切に自主監査を行っているか、の確認に主眼を置いており、一部、事故事象等の対策が実行されているかの確認も行っていました。安全ルールの遵守状況の確認は現場長に委ねており、この間、このやり方を見直すことなく、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ができていませんでした。

## II. 改善指示に対して講ずる措置

(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。

砂川の事象を受けて検証した結果、以下の点について見直しが必要であると認識しています。

- ・滝川保線管理室内では、当日の作業内容を共有する仕組みが不十分であり、他保線管理室においても作業計画者の作業計画が他作業責任者等に正しく伝わらないと、現地作業の場面で齟齬が生じる危険性があること。
- ・安全パトロールについては、ルールを理解して実践できているかという観点で、主に請負工事を対象としチェックを行ってきたため、監査的立場での社員に対するチェックが不足しており、本社の関与も希薄であったこと。
- ・現場長自主監査においても保安ルールの遵守状況を確認するチェック項目が少なく、教育の実施状況や安全に関する内規が整備されているか等のツールの有無を確認する程度となっていたこと。

- ・本が行う現場の業務運営を確認する取り組みについては、2014年の事業改善命令を受けて弊社が取り組むこととした「措置を講ずるための計画」において、新たな取り組みとして保線業務における設備管理の観点から、工務部は現場の業務運営状況を確認してきたほか、全系統において現場長がチェックシートにより自主監査を行い、本社主管部は現場長が適切に自主監査を行っているかに主眼を置いた確認を行っていたが、安全ルールの遵守状況の確認は現場長に委ねており、この間、このやり方を見直すことなく、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ができていなかったこと。

その反省を踏まえて、緊急的に実施したものを含め、以下の取組みを恒久対策として検討し、実施して参ります。

#### 【緊急的に講じた措置】

- ・緊急の工務関係現場長会議における注意喚起（11/19）  
安全統括管理者が工務関係現場長に対し、本事象の周知、及び各職場の社員の意識や作業実態等に関する把握を指示
- ・保線関係現場長会議における注意喚起（11/19）  
保線課長が保線関係現場長に対し、作業計画表の作成、A点呼の実施を確実に行うこと、及び作業責任者や列車見張員は役割任務を確実に遂行すること、作業等でルール通りの保安体制がとられているかの確認を管理者が行うことを指示  
→ 2/18の保線関係現場長会議においても安全パトロールの重要性を指導
- ・臨時現場長会議における注意喚起（2/17）  
全系統の現場長への発生事象と保安監査の実施内容に関する情報共有
- ・全保線所長による作業計画表・現場点呼簿の作成状況や安全パトロールの実施状況について、どのように確認しているかの実態調査（3～4月）  
→ 保線課長が行った調査の結果、作業計画表・現場点呼簿が、作業前に作成され適正に使用されている状況や、社員に対する安全パトロールの実施状況から、本事象のような不適切な状況はないことを確認しており、その後も実態を確認する取組みを継続している。  
→ 本事象後、滝川保線管理室における、作業計画表や現場点呼簿の内容については、管理者（岩見沢保線所を含む）が確認をしてから現場へ出ることを徹底すると共に、安全パトロールを強化し遵守状況を確認している。（滝川保線管理室の作業等に対する4月の安全パトロールは8回実施）
- ・工務関係現場長会議における確認（4/17）  
全保線管理室において、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が確保できていることを確認した

#### 【恒久対策】

- ・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
- ・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
- ・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
- ・会社としての内部監査体制（実施内容・監査体制等）の構築

なお、線路内に立ち入る作業等については、工務以外の系統においても実施しており、現在、検証を実施しております。その結果、判明した実態を踏まえ必要な措置を講じて参ります。

(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。

砂川駅構内で発生した事象については、「ルールを守らずに作業を行ったこと」、「発生した事象をありのまま報告できなかった」ものであり、コンプライアンスおよび安全意識に係わる問題であったと捉えています。

一つ目に、「ルールを守らずに作業を行ったこと」に対しては、工務系統では、緊急の取り組みとして、保線管理室社員を対象とした実態把握アンケート、及び全工務関係現場における職場内議論を実施しました。

アンケートの結果、保安体制を確保せずに線路内に立ち入る行為が他にもあるということ、その理由については「列車進来がないとわかる」、「わずかな時間で終わる作業」との認識のもと、作業をしていることが多いという実態があること等が判明しました。一部報道機関による、線路閉鎖の手続きを取る前に作業に入っていたとの報道についても、砂川駅構内での事象や池田保線管理室における事態が発生している状況を踏まえると、そのような実態があるということを想定しなければならないものと認識しております。

職場内議論では安全に関するルールについて再認識するとともに、より安全で実効性のある現場の実情に即した「ルールや手続き」の見直しについて検討して参ります。

また、工務以外の系統においても、必要に応じてより実効性の高い安全ルールや手続きの見直しについて検討して参ります。

また、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行っておりましたが、「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、さらに、安全研修についても、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、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と認識しております。

二つ目に、「発生した事象をありのまま報告できなかった」ことに対しては、2014年の事業改善命令を受けて弊社が取り組むこととした「措置を講ずるための計画」において、「危険の芽」を見逃さないよう何かいつもと違うことがあったら何でも報告する「報告から始まる安全」の取り組みの定着を図ってききましたが、砂川駅構内で発生した事象においては、隠ぺい行為が行われました。

また、工務以外の系統においても取扱い誤りが正しく報告がされなかったこと、結果として大したことがなかったからと報告されなかったこと等、の事象を立て続けに発生させていることから、社員への浸透度を高めるための取り組みについて、効果が十分ではなかったと認識しております。

このことを踏まえて、緊急的に実施したものを含め、以下の取り組みを恒久対策として検討し、実施して参ります。

#### 【緊急的に講じた措置】

- ・線路内立ち入りに関する実態の把握及び安全意識の向上等を目的とした、保線現場社員を対象とした実態把握アンケート及び全工務関係現場における職場内議論の実施  
(12～3月)

- ・月例現場長会議における注意喚起（2/27）  
安全統括管理者が全現場長に対し、あらためて発生した事象をありのまま報告することの大切さを認識するよう指示。
- ・安全上のコンプライアンスに関する事象を、安全推進委員会で背景も含め審議（2/27）
- ・「報告」に対する文書による全社員に対する注意喚起（3/13）  
安全統括管理者から全社員に対して、あらためて「報告から始まる安全」の意義について理解し、何かいつもと違うことがあったらありのまま報告することを注意喚起
- ・これまで「報告から始まる安全」の取り組みが不十分であったことを踏まえ、安全推進委員会運輸・車両専門部会で各現場長が「報告から始まる安全DVD（2014年8月安全推進部制作）」を視聴、現場長が管理者に対しDVDを活用した教育を実施（2～3月）
- ・「安全再生の日」の取り組み(※)で「報告から始まる安全」が始まった経緯・背景や「ありのまま報告する」ことの重要性、隠ぺいや故意に安全を阻害する行為を行った場合は重い処分となること等を再教育（5～7月に実施予定）  
(※)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
- ・全社員対象のアンケートにより、ルールの遵守状況やルールに対する認識等の確認（7月に実施予定）

#### 【恒久対策】

- ・「保線安全の日」など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
- ・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
- ・「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

### (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。

本社が行う、現場の業務運営を確認する取り組みについては、「措置を講ずるための計画」における新たな取り組みとして現場長がチェックシートにより自主監査し、安全推進部は現場長が適切に自主監査を行っているか、に主眼を置いており、一部、事故事象等の対策が実行されているかの確認も行っておりましたが、安全ルールの遵守状況の確認は現場長に委ねており、この間、このやり方を見直すことなく、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ができていませんでした。

このことから、全系統において、線路内に立ち入る作業等を行う場合のルール以外の、安全輸送に係る規程等についても、遵守状況を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ができる体制について検証を行い、その結果を踏まえて、緊急的に実施したものを含め必要な対策を検討して参ります。

#### 【緊急的に講じた措置】

- ・鉄道事業本部長名の文書による全社員に対する注意喚起（2/7）  
「全てにおいて安全が最優先」を改めて強く意識し、実践すること

#### 【恒久対策】

- ・会社としての内部監査体制（実施内容・監査体制等）の構築

(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。

今回の改善指示を受け、現在、2014年に策定した「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」における取組みや、安全計画2026等について、これまでの安全に関する各取組みが有効に機能しているかの観点で検証を行っているところであります。

この結果を踏まえ、必要な対策を検討して参ります。

また、上記のほかにも、安全アドバイザーから頂いた「ボトムアップによる対策の検討」等のご意見や他社の取組みなども参考に、引き続き、貴局からのご指導も賜りながら、必要な安全を確保するための措置について、検討し講じて参ります。