

不適切な保安体制の下で待避不良を発生させ、
さらに虚偽の報告をした事象について

－ 「改善指示」 に対して講じた措置状況 －

2025年4月30日



北海道旅客鉄道株式会社
HOKKAIDO RAILWAY COMPANY

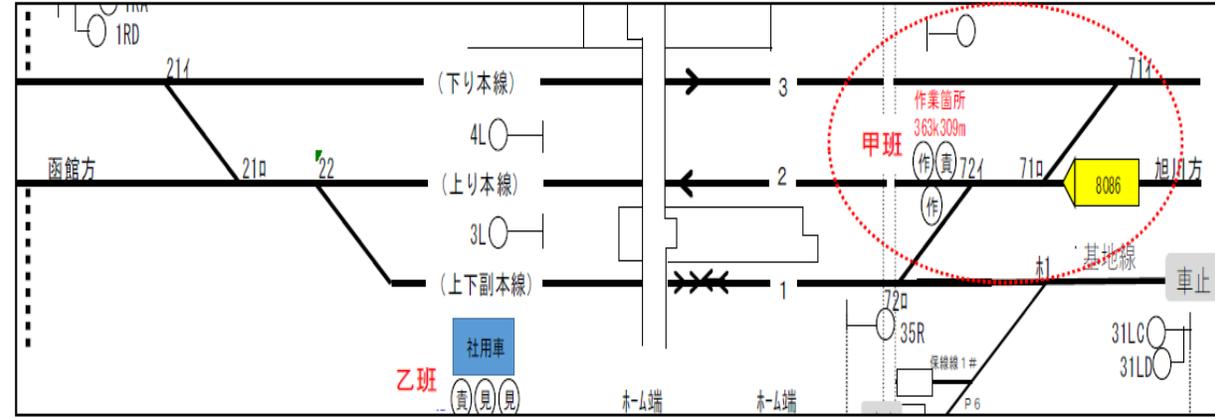
発生日時：2024年11月9日 1時40分頃

発生場所：砂川駅構内及び岩見沢保線所滝川保線管理室

概要①：『待避不良発生及び管理者への虚偽報告』

- ・11月8日から9日にかけて、甲班3名と乙班3名で軌道材料の交換を行っていた。
- ・ところが、甲班は**列車見張員を指定せずに運転状況の確認を行わないまま作業**に着手し、旭川方から進来した臨時貨物列車からの待避行動をとらなかった。
- ・これにより同列車機関士より**気笛吹鳴を受け、緊急待避するという事象を発生させ**、当該列車は作業位置を100m行き過ぎて停止した。
- ・甲班の作業責任者は事象発生後、乙班にいる**管理者に対し「列車待避をしていたが、自分が咄嗟にレッチを取りに線路内に立ち入って列車を止めた」と虚偽の報告**をした。

＜気笛吹鳴時の砂川駅構内の状況＞



概要②：『保線管理室から保線所への虚偽報告と関係資料の改ざん』

- ・報告を受けた管理者は、甲班が列車見張員を指定していないこと、**管理者自身も乙班の列車見張員でありながら作業**を行っていたこともあり、**保安体制を取らずに作業を行っていた事実を隠さなければ**と思った。
- ・また、関係した社員全員を守りたいとの思いから、**全員が適切な保安体制で作業を行っていたという虚偽の報告**を上級組織である保線所へ行った。

砂川駅構内で発生した事象を踏まえて、全道的に緊急的な措置を行うと共に、事象の検証を行ってきました。

本事象については検証ができたことから、改善措置の方向性について、この度報告しました。なお、改善措置の具体的な内容については、別途報告することとしています。

また、改善指示でご指摘をいただいている他6件を含む事象、および改善指示を受けた以降に判明した事象も併せ、現在、安全の取組みが有効に機能しているかを点検しており、その結果を別途報告することとしています。

2025年3月31日、**北海道運輸局長より「鉄道的安全輸送の確保について（指示）」**を受領し、当社が講ずべき措置として、次のご指示を受けました。

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

本日、北海道運輸局長に対し、指示された事項に対する改善措置の状況について報告を行いました。

【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（2024年11月19日）
安全統括管理者から、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
（同日、保線関係現場長会議において、保線課長から、ルールの遵守状況を管理者が確認するよう指示）
- ・ 臨時現場長会議における注意喚起（2025年2月17日）
全系統の現場長への発生事象と保安監査の実施状況に関する情報共有
- ・ 保線現場における「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確認（2025年3～4月）
→ 全保線現場において、本事象のような不適切な状況ではないことを確認した。
→ 本事象後、滝川保線管理室における「作業計画書」や「現場点呼簿」の内容について、
管理者（岩見沢保線所を含む）の確認を受けてから現場へ出ることを徹底し、安全パトロールを強化している。
- ・ 保線現場において、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や作業計画を作成する時間が確保
出来ていることを確認（2025年4月17日）
- ・ 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月～3月）
- ・ 各種会議や文書による注意喚起
安全統括管理者から、「全てにおいて安全が最優先であること」「発生した事象についてありのまま報告すること」等
について注意喚起

(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背後要因】

- ・ 滝川保線管理室では、当日の作業内容を共有する仕組みが不十分であったこと
- ・ 安全パトロールは、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て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、本社の関与も希薄だったこと
- ・ 現場長が行う自主監査においては、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しか本社が定めていなかったこと
- ・ 本社が行う現場の業務運営状況を確認する取り組みについては、線路設備の管理に主眼が置かれており、安全ルールの遵守状況の確認は現場長に委ねていたこと
(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。)

【改善措置】

- ・ 社員が当日の作業計画を把握するために必要な打ち合わせ時間、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

(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。

【当社が問題として認識している事項】

- ・保線管理室社員を対象とした実態把握アンケートの結果、定められた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こと
- ・工務関係現業機関で実施した職場内議論では、安全に関するルールについて再認識する機会となった一方で、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たこと、これらの声は工務以外の系統も含めて、これまでもあったが、本社としてこの声に応えきれず、ルールの遵守状況等の確認や必要な見直しに対する取り組みが不十分であったこと
- ・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に取り組んできたが、「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」はほぼ取り上げていなかったこと
- ・安全研修についても、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が十分でなかったこと
- ・「報告から始まる安全」に取り組んできたが、工務以外の系統においても取扱い誤りが正しく報告されなかったこと、結果として大したことがなかったからと報告されていなかった等、社員への浸透度を高める取り組みが十分でなかったこと

(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。

【改善措置】

- ・ 「安全再生の日」の取組みで「報告から始まる安全」の再教育を実施
- ・ 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
- ・ 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」の見直しを検討
- ・ 「保線安全の日」などの取組みにおいて「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
- ・ 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。

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の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も含めて必要な対策を検討していく。

【改善措置】

- ・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を踏まえた、措置の実施状況等を点検し、必要な見直しを行い、それに基づき着実に実行すること。

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おり、この結果を踏まえ対策を検討していく。

また、安全アドバイザーから頂いたご意見や他社の取組み等も参考に、北海道運輸局様からのご指導も頂きながら、安全を確保するための措置について検討し講じていく。

■実態把握アンケートの結果

- 目的：①ルール違反を認知しつつも線路内に立ち入った行為の実態を明らかにする
②違反に至る要因・背景を明らかにする
③ルールに基づく適正な保安体制での線路内作業のための対応施策のあり方を明らかにする

対象：在来線の保線管理室に所属する全社員（34職場、約500名） ※無記名方式

時期：2024年12月下旬～2025年1月中旬

結果：一部の社員が「2024年度にルールに定める保安体制をとらずに線路内に立ち入る違反行為があった」と回答
【概要】 （34職場のうち、10職場）

- ・ 違反時の作業は、徒歩巡視と軌道調査が多い。
 - ・ 違反があったと回答したのは、経験年数の高い社員が多い。
 - ・ 本来とるべき保安体制は、可搬式LED使用、線路閉鎖工事が多い。
 - ・ 違反した理由は「列車進来がないと分かる」「僅かな時間で終わる作業」「作業時間を確保したい」など。
- ✓ アンケート結果から、次のような状況で違反行為が行われていることが多いと推察される。
- ・ 線路閉鎖工事において、作業開始列車が現地を通過してから保安体制が確保されるまでの時間において、列車ダイヤにより列車が来ないことを把握している場合
 - ・ 短時間の軌道調査において、列車ダイヤを確認し、列車が来ないことを把握している場合
 - ・ 近くに踏切警報機などがあり、保安体制がなくても列車接近を把握できる場合
- ✓ これらより、『列車運転状況の把握』および『列車進来の監視』といった、安全確保のための最低限の措置が全くとられていない極めて危険な状況ではなく、エラーが起こることを前提にルール化している多重防護措置（現地での特殊信号発光器の使用等）がとられていない等の違反行為であったと推察される。
- ※砂川駅構内の事象は、『列車運転状況の把握』『列車進来の監視体制の確立』のほか、この目的を補う措置も行われていなかった。
- ✓ 作業計画表の作成、出発前点呼等の取り組みは、現場点呼を除き、概ね9割の社員が「必ず実施」と回答。「違反行為があった」と回答した職場では、これらの取り組みが相対的に実施されていない傾向があった。

■ 職場内議論の結果

内容：①絶対に守るべきルールを守るための仕組みづくりについて
 ②現行ルール等に関する課題や改善が必要な事項について
 ③仲間の誤りを指摘しあえる職場について

対象：工務関係の全現業機関（56職場）

時期：2025年2月下旬～3月下旬

結果：①職場内議論により、安全に関するルールの再認識がなされ、ポスター掲示により安全意識を高める取組みを始めた職場もある
 ②社員が日常業務を通じて抱えているルールに対する「生の声」を集約できた（300件以上）
 ③コミュニケーションや上位職の模範行動の重要性が、職場内で議論され共有された

【安全に関するルールに対する主な意見】

	要 旨	代表的な社員の声
触車事故防止マニュアル等の安全ルールの複雑さと理解の難しさに関する意見	難解であることや実践的な例が不足していることが指摘されている。また作業責任者の負担軽減が多く求められている。	<ul style="list-style-type: none"> ・ルールが複雑かつ多く、100%理解している人はいないと思う。 ・作業責任者が行うこと（時間管理、作業の指示、書類作成）ばかりのルールとなっており、やりきるための負担が大きすぎる。
線路閉鎖の手続きや運転状況の確認の打合せがスムーズに行かないことに関する意見	線路閉鎖等手続きの煩雑さ、輸送指令との連絡がスムーズに行われていない点が多く指摘されている。	<ul style="list-style-type: none"> ・同じ内容を複数の用紙に記載する必要があり二度手間である。 ・輸送指令に電話がつながりにくく、運転状況確認やダイヤ照合ができない。繋がっても長時間待たされる。
作業計画表や現場点呼簿の煩雑さ、類似情報の多さに関する意見	作業計画表や現場点呼簿の作成負担、使用性に関する意見が多く、現場点呼も含めた合理的な運用が求められている。	<ul style="list-style-type: none"> ・作業計画表を無理して全部作る必要があるのか疑問。 ・B点呼の中身は、最低限の確認すべきことでよい。杓子定規で線路から一旦離れるたびに、全てを確認する必要はあるのか。

函館線 森・石倉間の列車脱線について
(これまでの取り組みと今後の取り組みについて)

2025年4月30日



北海道旅客鉄道株式会社
HOKKAIDO RAILWAY COMPANY

1. これまでの取り組みについて

■ 踏切のレール超音波探傷点検を実施（既報）

- ・ 緊急点検は、「海沿い」「レールの経年」「曲線」「貨物線区」などの鷲ノ木道路踏切と類似する条件を設定し、39踏切（44箇所）の点検を実施
- ・ その後、「レールの腐食」のみに着目し、踏切内部でレール底部腐食の進行度合いが比較的高い箇所を既存の検査データから抽出し、これまでの緊急点検により確認が完了した箇所、既にレール交換実施済みの箇所を除いた、124踏切（140箇所）の点検を実施
- ・ いずれの点検においても著しいレール腹部の腐食は見当たらず、異常なく終了

■ （公財）鉄道総合技術研究所からの調査結果（新規）

本脱線事故直後より調査を依頼、3月下旬に調査結果を受領

【要旨】

- ・ 脱線原因は、踏切内の右レールが長手方向数mにわたって腐食し、レール頭部が約4mにわたって飛散したためと推定
- ・ 当該レールのようなケースは、近年経験のない特異なものであり、著しい腐食の主要因は現時点で特定できていない
- ・ なお、軌道変位やレール摩耗、当該車両については、管理上の問題は無かったと考えられる

レール腐食の原因については、引き続き調査を依頼中

2. 今後の取り組みについて

【従来】本脱線事故発生以前における踏切部のレール腐食の管理手法について

- ・レール探傷車による検測において、一定の基準に達した場合に、超音波探傷器を用いてレール底部腐食の状況を現地で確認するルールとなっていた
- ・レール底部腐食からの損傷発生を未然に防ぐことを目的とした管理手法であり、レール腹部腐食には着目していなかった

【今後】

■当社は、踏切部のレール腹部腐食に着目した暫定的な管理手法を策定、社員への教育・訓練を開始

《実施概要》

① 従来の管理手法に加え、レール腹部腐食に着目した管理手法の策定

- ・超音波探傷器によりエコーの跳ね返り状況を確認
- ・エコーの跳ね返りが無い場合は、レール腹部腐食の可能性があるため、踏切敷板撤去のうえ、レール腹部厚さを測定

② 要注意踏切の指定

- ・鷺ノ木道路踏切を指定し、超音波探傷器による点検を1年に1回の頻度で実施
- ・なお、鷺ノ木道路踏切は事故発生箇所であるため、当面の間、踏切敷板撤去のうえ、状況調査を加える

③ レール腹部腐食の管理手法に関する教育・訓練の実施

- ・東日本旅客鉄道（株）のレール探傷に関する講習会に指導層社員が参加（3月実施済み 保線課2名 岩見沢レールセンター4名）
- ・超音波探傷器のエコー画像に関する現場社員教育
- ・腐食レールを用いた超音波探傷器の実技訓練
- ・管理手法に関する集合研修教育カリキュラムの策定・教育

