

資料3 事故等の報告に基づく行政指導と主な改善報告

担当局	発出先	発出者	通知	指導内容	報告	主な改善報告内容
中部運輸局	名古屋鉄道株式会社鉄道事業本部長	鉄道部長	H19.4.16	<p>平成19年2月20日、貴社の名古屋本線神宮前1号踏切において、遮断かんが完全に降下していない状態で列車が当該踏切に進入する事態が発生し、係る事態について警告を発したところであるが、4月13日、再び遮断かんが上昇したままの状態で行き止まり列車が当該踏切に進入するという事態が発生したことは甚だ遺憾である。</p> <p>ついては、この事態に係る徹底的な原因究明を行うとともに、再発防止を図るための設備改善を実施するなど抜本的な対策を速やかに講じ、その内容を報告されたい。</p> <p>なお、抜本的な対策が完了するまでの間、当面、当該踏切に保安要員を配する等の措置を講じ、輸送の安全確保に万全を期されたい。</p>	H19.5.28	<p>1. 無遮断状態の踏切に列車を進入させないためのATSの設置</p> <p>2. 指導・教育による対策</p> <p>(1)踏切保安担当者(16名)に対する個別面談による指導教育</p> <p>(2)乗務員に対する指導</p> <p>①個別面談による指導</p> <p>②昼礼時の集合教育</p> <p>③添乗指導強化</p> <p>3. その他の対策</p> <p>(1)1番線、2番線ホーム先端に保安要員の配置(4/13～踏切誤進入防止用ATS設置までの間)</p> <p>(2)下り列車に対する踏切停止灯の設置。</p> <p>(3)出発承認ブザー音量を57dBから85dBに増強。</p> <p>(4)出発承認ブザー音の鳴動継続時間を出発信号機9L内方進入直後までであったものを、内方進入10秒後まで鳴動を継続させた。</p>

担当局	発出先	発出者	通知	指導内容	報告	主な改善報告内容
九州運輸局	長崎電気軌道株式会社代表取締役	鉄道部長	H19.5.30	<p>輸送の安全確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、本年5月19日、桜町支線上り公会堂前交差点分岐箇所において螢茶屋停留場発赤迫停留場行、第201号車両(乗客約20名)が右折時前車車が脱線する事故が発生した、更に5月24日、同一場所において同一方向に運転中の第375号車両(乗客約15名)の後台車が脱線するという事故が発生した。</p> <p>いずれの事故についても幸いにも乗客等に負傷者を生じなかったものの、利用者並びに他の道路交通に多大な影響を与え、安全輸送に対する社会的信頼を失墜させたことは、誠に遺憾である。</p> <p>本件事故に関しては、現在、航空・鉄道事故調査委員会において調査中であるが、原因究明について、関係機関に対し全面的に協力するとともに、自らも速やかに調査を行い、必要な措置を講じるよう警告する。</p> <p>なお、判明した原因及び講じた措置等については、速やかに報告されたい。</p>	H19.7.4	<p>[再発防止対策]</p> <p>1. 脱線事故直後に講じた対策</p> <p>(1)当該分岐箇所における最徐行運転及び信号確認の励行を緊急通達した。</p> <p>(2)全線の緊急分岐器点検を実施した。</p> <p>(3)事故防止について代表取締役社長名で緊急達示を発出した。</p> <p>2. 当面の対策</p> <p>(1)リード曲線内軌側軌条とガードレールの一体取替を行う。</p> <p>(2)ガードレールの開き防止金具を取付ける。</p> <p>(3)クロッシング端部の仕上げ形状の段差の補正</p> <p>3. 恒久的対策</p> <p>(1)ダイヤモンドクロッシングの更新を行う。</p> <p>(2)現行の分岐器点検記録「目視点検による○×△」から、「軌間、水準、通り、高低等のデータを数値管理」に変更する。</p> <p>(3)補修を含む軌道工事において、着工前・完了後の数値データを記録し、保守管理を徹底する。</p> <p>(4)航空・鉄道事故調査委員会の調査結果を踏まえて検討する。</p>

担当局	発出先	発出者	通知	指導内容	報告	主な改善報告内容
東北運輸局	弘南鉄道株式会社取締役社長	鉄道部長	H19.6.12	<p>鉄道輸送の安全確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、本日6月12日8時35分頃、貴社弘南線平賀駅構内において列車脱線事故が発生した。</p> <p>幸いにも乗客等に死傷者を生じなかったものの、公共輸送機関として社会的信頼を著しく失墜させるものであり、誠に遺憾である。</p> <p>本件事故については、現在、航空・鉄道事故調査委員会において調査中であるが、原因究明について、関係機関に対し全面的に協力するとともに、自らも速やかに調査を行い、必要な措置を講じるよう警告する。</p> <p>なお、判明した原因及び講じた措置等については、速やかに報告されたい。</p>	H19.6.15	<p>1. 緊急に行った対策</p> <p>(1) 誤って電気転てつ機遠隔操作が行われないよう転てつ機をこの取外し。</p> <p>(2) 行き違いに係る安全確保が完了するまでの間は4両編成1組成のみで運転する。</p> <p>(3) 運動装置が故障した場合、列車をその場で停止させ、バス代行を実施する。</p>
				H19.12.5	<p>1. 緊急に行った対策</p> <p>快速列車の廃止</p> <p>2. 今後、恒久的に行う対策</p> <p>(1) 指令員のみならず職員全員を対象に安全最優先の意識の向上を図る。</p> <p>(2) 異常時には指令業務を必ず2名体制で行うよう措置し、これを徹底する。</p> <p>(3) 異常時においても適切な運転取扱いが図られるよう、基本動作要領(マニュアル)を使用して教育・訓練を実施し、その習熟度の確認を行う。また、教育・訓練の実施については、運転管理者が計画を作成し、これを毎月の会議に諮るなど、継続して実施するための仕組みを構築する。</p> <p>2. インシデントの再発防止対策</p> <p>(1) 安全体制が確立するまでは指導通信式を施行せず、信号機故障時は以下の対策を行う。</p> <p>① 信号機故障時には、バス、タクシーによる代行輸送とし、その後の全列車については、信号故障復旧まで運休する。</p> <p>② 場内信号機故障の場合等、異常時には代用手信号の取扱い等があることから、次の非常呼集対応として指令業務の万全を図る。</p> <p>ア. 非常呼集者を指令駅に一旦招集し現地責任者、役割分担等を指示後、出勤する。</p> <p>イ. 異常時における指令員単独の指示、行動をとらず、人員が揃った時点で打合せをする。</p> <p>3. 脱線事故時に取扱った代用手信号について</p> <p>(1) 代用手信号の現示位置について代用手信号の現示位置を事前に明確にしておく。</p> <p>(2) 指令指示に基づく代用手信号の現示について全職員を対象として代用手信号に係る取扱方の教育・訓練を実施した。その結果に基づき、代用手信号係の適任者を指定する。</p> <p>4. 台風通過後等には早急に架空通信ケーブルの点検を実施する。また、普通検査時等においても、重点項目に掲げ検査の充実を図る。</p> <p>5. 本事故を契機に更なる技術力の向上等を図るため以下の取組みを実施する。</p> <p>(1) 信号保安設備の保全整備に関する教育・訓練を、電気区職員を対象として実施した。</p> <p>(2) 伝令法の取り扱いについてマニュアル等を早急に見直し、全職員を対象として教育・訓練(隣接駅「無人駅」への要員配置及び伝令者の選定、閉そくの取扱等)を実施した。</p> <p>(3) 安全運行に関係した全てのマニュアルについて見直しを行う。</p> <p>6. 安全に対する取組みを経営トップ自ら率先して、安全を最優先とした安全管理体制の再構築を図る。</p>	

担当局	発出先	発出者	通知	指導内容	報告	主な改善報告内容
関東運輸局	東日本旅客鉄道株式会社代表取締役副社長	運輸局長	H19.6.22	<p>鉄道の安全・安定輸送の確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、本日、東北線大宮駅～さいたま新都心駅間において、架線断線により、東北線・高崎線・京浜東北線等の首都圏の交通を支える幹線が、朝の通勤時間帯に長時間にわたって列車運行に支障を来し、一部列車において乗客の救済に長時間を要し、鉄道の利用者に多大な影響を与えたことは、誠に遺憾である。</p> <p>よって、貴社において、早急に原因の究明を行い、再発防止の徹底を図るための措置を講ずるとともに、障害後の早期復旧対策や駅間停車列車の乗客の早期救援対策も併せて措置するよう厳重に警告する。</p> <p>なお、講じた措置等については速やかに文書をもって報告されたい。</p>	H20.3.28	<p>[緊急対策]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 運転士に対するエアセクションにおける取扱の再徹底 <ol style="list-style-type: none"> (1) 今回の事象及び各線区のセクション外停止位置表示板及び同予告板の設置位置を周知した。 (2) 停止信号で停車する場合は信号機の50m手前に停止すること、その近傍にセクション外停止位置表示板が設置されているときは、その箇所列車の前頭を合わせて停止することを再徹底した。 <p>[恒久対策]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. エアセクション位置の変更 <p>当該箇所については、より良い設備とするため、信号機を移設することとし、当該箇所と同様に信号機の手前50mに列車が停止した際、最後尾のパンタグラフとエアセクションが接近する箇所については、今後調査を行ったうえ可能なところから、セクションの移設・信号機の移設等の改良を順次図る。</p> 2. エアセクション箇所におけるゾーン表示の導入 <p>エアセクションの存在を連続的に乗務員に注意喚起するため、電車線区分標からセクション外停止位置表示板までの間に、セクション箇所であることを示す表示板を連続的に設置するとともに、セクション外停止位置表示板を更に視認性の良い物に改善する。</p> 3. 総合訓練センター及び総合研修センターにおける教育・訓練 <ol style="list-style-type: none"> (1) 総合訓練センターのシミュレータを使用して、信号機外方にセクション外停止位置表示板が設置されている場合、付近に列車の前頭を合わせて停止する訓練を実施する。 (2) 総合訓練センター及び総合研修センターに「更に視認性の良いセクション外停止位置表示板・予告板及び新設するゾーン表示板」を設置し、現物による訓練を実施する。 4. 乗務員支援システムの改良 <p>低速でエアセクションに接近した列車の運転士に対して、エアセクションである旨の警告を音声等で知らせる機能を追加する。</p> 5. エアセクション箇所の架線構造の検討 <p>アークや熱が発生しても切断し難い架線構造について現在開発に着手しているが、さらに検証試験を行い、実設備への試験導入を目指す。</p> 6. 早期運転再開に向けた取組 <ol style="list-style-type: none"> (1) 故障に強い車両の置き換えを進める。 (2) 武蔵野線、横須賀線（大船～久里浜）へATOS（東京圏輸送管理システム）を今後導入。 7. 駅間停車列車の早期救済対策 <ol style="list-style-type: none"> (1) 救済箇所ごとにご救済班長（責任者）を派遣、輸送対策本部内に救済箇所ごとに責任者を明確に指定し、体制・連携を強化。 (2) 迅速な旅客救済のための降車誘導訓練の実施。 (3) 折りたたみはしごや車載はしごの増配備。

担当局	発出先	発出者	通知	指導内容	報告	主な改善報告内容
鉄道局	西日本旅客鉄道株式会社代表取締役社長	鉄道局長	H19.6.29	<p>今般、航空・鉄道事故調査委員会から、貴社福知山線塚口駅～尼崎駅間において平成17年4月25日に発生した列車脱線事故の鉄道事故調査報告書が国土交通大臣に提出され、当該事故発生に鑑み貴社が講ずべき措置に関する所見等が示されたところである。</p> <p>貴社においては、所見その他の貴社が講ずべき措置に関する措置対応策を早急にまとめ、速やかに報告されたい。</p>	H19.9.7	<p>[所見に対する措置]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 運転技術に関する教育の改善 <ol style="list-style-type: none"> (1) 全運転士に対し概ね3年毎に定期研修の実施。 (2) 指導操縦者に対する研修の実施。 (3) インシデント等が発生した場合に、その内容を分析し、教育を実施。 (4) 「基準運転図表」(惰行開始点・ブレーキ開始点等を記載したもの)を作成し教育を実施。 (5) 新たに導入したコンピュータによるCAI教材を使用して制限速度超過の危険性の教育を実施。 (6) 事故再発防止教育の実施方法を定めたマニュアルを制定し、再教育の方法等の全面的な見直しを実施。 2. ブレーキ装置の改良 <ol style="list-style-type: none"> (1) 回生ブレーキ作動の有無による減速度の差が大きい車両、及び設定減速度と実減速度の乖離が大きい車両について減速度を調整する。 (2) ブレーキの無動作角度が存在する車両は無動作となる角度が無くなるよう改修する。 3. 人命の安全を最優先とした運行管理 <p>安全最優先の意識を徹底させるとともに、安全に対する強い意識づけ、動機づけを図るため、各種研修で安全教育を実施した。</p> 4. 標識の整備 <ol style="list-style-type: none"> (1) 曲線指示標の整備を行う。 (2) 速度制限標識の建植方法をマニュアルで定め、再整備を実施する。 5. 事故発生時における車両安全性向上方策の研究 <p>鉄道総合技術研究所等とサバイバルファクターを考慮した車体強度に関する勉強会を実施。</p>
					H20.6.27	<p>[所見に対する措置]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 運転技術に関する教育の改善 <ol style="list-style-type: none"> (1) 新たにシミュレータやコンピュータによる指導教材(CAI教材)を導入し教育を実施。 (2) 軽微ミスは教育の対象外とした。 2. 人命の安全を最優先とした運行管理 <ol style="list-style-type: none"> (1) 新たな企業理念・安全憲章を制定。 (2) 事故発生時の停電手配のマニュアル類の整備。 3. 事故発生時における車両安全性向上方策の研究 <ol style="list-style-type: none"> (1) 車体強度を向上させた新製車両を設計。 (2) 吊り手の増設を進める。 <p>[建議に対する措置]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 運転状況記録装置の整備 2. 事故等に繋がる重大なリスクを浮かび上がらせ、真に必要な対策を講じていくための手法としてリスクアセスメント制度を導入 3. 事故等の情報を共有する仕組みを整備 4. 走行中の無線交信・記録の禁止 5. 信号機器等、安全上重要な機器の製造をメーカーに対しても、関係する法令等の遵守について、新たに仕様書に明記 <p>[その他に対する措置]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 遅れに対して弾力性のあるダイヤに見直しを実施 2. 定期的にダイヤの検証を実施 3. 曲線等に対する速度超過防止対策としてATS整備の実施 4. 鉄道施設の変更等の計画段階からリスクアセスメントを実施

担当局	発出先	発出者	通知	指導内容	報告	主な改善報告内容
関東運輸局	東京都交通局長	鉄道部長	H19.7.9	<p>鉄道の安全・安定輸送の確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、貴局において、平成19年7月8日、泉岳寺駅構内のき電ケーブルからの発煙及び三田駅での車両トラブルにより、約11時間にわたって列車運行に支障を来し、鉄道の利用者に多大な影響を与えるに至ったことは、誠に遺憾である。</p> <p>よって貴局において、早急に原因を究明し、再発防止の徹底を図るための措置を講ずるとともに障害後の早期復旧対策についても併せて措置するよう厳重に警告する。</p> <p>また、講じた措置等については速やかに文書をもって報告されたい。</p>	H19.12.18	<p>1. マルチプルタイタンパーによる保守作業時の安全対策の徹底</p> <p>(1)軌道を横断するトラフに隣接するまくらぎに表示している突き固め禁止マークを全て塗り替えた。</p> <p>(2)請負者が作業中に線路内施設を損傷したときは、職員報告義務があることを再徹底した。</p> <p>(3)突き固め請負業者に対して、ケーブルの種類や施設を損傷した場合に直ちに報告するよう研修を実施した。</p> <p>(4)突き固め禁止まくらぎにICデポを設置し、マルチプルタイタンパーがその位置を検知できるシステムを20年3月に導入する。</p> <p>2. バッテリーあがりに対する対策</p> <p>(1)乗務員作業要領に架線停電時の仮留置の方法を追記し全乗務員に周知徹底した。</p> <p>(2)運転指令のマニュアルに架線停電時の取扱を加え、仮留置の指示とバッテリー「切」パンタグラフ「下げ」を明記するとともに、停電復旧後の運転再開までの対応措置についても記載し、全指令員に周知徹底した。</p> <p>(3)改訂したマニュアルの作業手順を再確認するため、現車を使用した訓練を実施した。</p>
近畿運輸局	西日本旅客鉄道株式会社安全統括管理者	鉄道部長	H19.7.20	<p>貴社においては、平成14年11月に東海道線塚本駅構内での救急活動中の消防隊員を死傷させる事故を発生させ、その対策を講じたにもかかわらず、本年7月16日、東海道線吹田駅～東淀川駅間において人身障害事故に伴う消防隊の現場活動のため列車を抑止した旨を消防隊に連絡した後に、列車抑止中の区間に列車を走行させる事象を発生させた。</p> <p>さらに貴社は、昨年からの異常気象時等における運転規制速度を超過させる事象を多数発生させ、その対策を講じていたにもかかわらず、本年7月14日、山陽線御着駅～姫路駅間の市川橋りょうにおいて、運転規制速度を超過して列車を走行させる事象も発生させた。これらは、異常時における列車運行管理が適正に行われていなかったものであり、繰り返し同種事象を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>よって貴社は、同種事象の再発を防止するため、原因を詳細に分析・究明し、抜本的な再発防止対策を講じるとともに、その内容を速やかに報告されたい。</p>	H19.10.17	<p>1. 市川橋りょう徐行未実施の対策</p> <p>(1)施設指令で使用している帳簿類の総点検を実施し、キロ程の誤りが認められた箇所について修正をした。</p> <p>(2)水位上昇に伴う徐行について、あらかじめ当該箇所及び信号機区間を明記しておき、運転規制時に確実、迅速に対応できるようにする。</p> <p>2. 東海道線列車抑止未実施の対策</p> <p>(1)抑止完了確認責任者を指定し、抑止確認を行うこととした。</p> <p>(2)抑止完了確認責任者が関係する全ての信号機の抑止完了を確認した後、指令員に防護無線の復位指示と指令情報統括責任者に連絡することとした。</p>

担当局	発出先	発出者	通知	指導内容	報告	主な改善報告内容
中部運輸局	日本貨物 鉄道株式 会社東海 支社長	鉄道部長	H19.8.21	<p>輸送の安全確保については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、去る8月8日未明、東海道線において列車運転士の居眠りにより走行中の列車が自然停車した後、本線上を退行により逸走する事態が発生した。</p> <p>当該事態は、列車衝突など重大な事故に結びつく恐れがあり、このような事態が発生したことは誠に遺憾である。</p> <p>については、同種事態の再発防止のため、原因を詳細に分析・究明し、抜本的な再発防止対策を講じるとともにその内容を速やかに報告されたい。</p>	H19.10.11	<ol style="list-style-type: none"> 1. 東海支社に安全を担当する副支社長、運転士指導を主な任務とする担当課長を配置し、安全管理体制の強化を図った。 2. 事故の原因究明のため、旅客会社の地上データが必要と判断した場合は、マニュアルに基づき地上データの要請を迅速に行う。 3. 関係社員に対して安全推進本部長から、事故の報告を不確定でも一報することを指導した。 4. 出勤時、折り返し点呼で休養状態を申告させ、休養が十分でない場合には乗務をさせず、行路変更などの措置をとる。その結果、止むを得ない場合には列車を遅らせてもよいとの方針を明確化した。 5. 静岡総合鉄道部浜松派出に指導業務が出来る管理者を配置するとともに、休養状態等の確認は対面点呼を実施する。 6. 全機関車に「後退検知機能」を取り付け、早期使用開始をめざす。(対象両数683両) 7. 運転速度が一定速度以下に低下した場合、居眠り状態と判断して、警報を発する運転支援システムを導入する。 8. 鉄道総合技術研究所と共同して貨物列車運転時の覚醒レベルの測定を行い、眠気防止対策の検討を行う。 9. 運転士に列車の運転状況は各種データ(地上データ含む)により必ず解析できることを9月、10月の指導訓練等で教育し、「見られている」という緊張感を持たせる。 10. 恣意的に虚偽の報告を行った場合には、職種変更後、業務適性の判断を厳正に行う。 11. 「ヒアリ・ハット」の取組み体制の再構築を行っていく。 12. 旅客会社の地上設備に合わせたATS-1Pの早期使用開始を図る。(平成19年度末までに、首都圏、関西圏エリア、平成22年度末までに、中部、関西圏<拡大>エリア) 13. 運転状況記録装置の導入を図る。(運転速度が100km/hを超える車両については平成22年度末を目途、その他の車両については平成26年度末を目途に導入を行っていく) 14. EB装置が無意識のうちにリセットされることがないようにするため、自動ブレーキ弁ハンドルの「重なり」の位置でのリセットが出来ないように改良する。 15. 今年度中にSAS(睡眠時無呼吸症候群)の簡易検査を全運転士に実施する。その後は3年毎に実施する。 16. 緊急の事故速報を全現場に送付、事故概要の周知を行った。 17. ロジステックス本部長名で、再発防止に向けた指示文書を現場管理者から運転士一人ひとりに手渡し、再発防止の徹底・安全意識の昂揚を図った。 18. 「安全輸送徹底実行本部」を設置して、「居眠り運転事故の防止」「虚偽報告の根絶」「制限速度の厳守」等について、本社・支社・現業機関一体となつての取り組みを行い、安全対策の再徹底を図る。

担当局	発出先	発出者	通知	指導内容	報告	主な改善報告内容
九州運輸局	九州旅客鉄道株式会社安全推進部長	鉄道部長	H19.8.24	<p>保守作業時の安全の確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、平成18年12月20日、長崎線里信号所において、工事終了後にトロリーの撤去を失念し、列車が衝突する事象を発生させ、その際に事故防止の再徹底を指示していたにもかかわらず、平成19年8月20日、肥薩線吉松駅構内において、トロリーが本線を逸走する事象を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>については、当該事象の原因を究明し、抜本的な再発防止対策を講じ保守作業時の安全の確保に万全を期すよう厳重に警告する。</p> <p>なお、講じた措置については、速やかに文書をもって報告されたい。</p>	H19.11.5	<ol style="list-style-type: none"> 1. 鉄道事業本部長等から通達を発出し、再発防止に万全を期すよう指示した。 2. 「軽便トロのけん引等による使用禁止について」次の対策を実施。 <ol style="list-style-type: none"> (1)軽便トロのけん引及び連結による使用を当分の間禁止。 (2)軽便トロの最大積載量を本体上面に明示した。 (3)軽便トロ及び鉄製トロの緊急点検を実施する。 3. 軽便トロを「軽便トロ」と「けん引トロ」に区分し、使用方法を明確にした。 <ol style="list-style-type: none"> (1)軽便トロは手押しにより使用し、軌陸車等に連結して使用することは禁止。 (2)けん引トロは軌道用自動自転車に1両まで連結して使用ができるものとした。 4. 軽便トロ使用時の留意事項について社員等に周知を図った。 5. 「施設関係運転取扱い手続き」に「軽便トロ」と「けん引トロ」の使用区分について追加記載した。 6. 安全パトロールによりトロリー使用の遵守状況を確認する。 7. 着手前事故防止会議、施工打合わせ時において、トロリー使用の指導を行う。
近畿運輸局	阪急電鉄株式会社安全統括管理者	鉄道部長	H19.8.27	<p>輸送の安全の確保については、機会あるごとに注意を促してきたところであるが、去る平成19年8月7日神戸線において、貴社の運転士が無資格である車掌に列車の操縦を任せるという安全輸送の根幹に関わる極めて重大な違反行為が行われたことは、安全輸送を最大の使命とする鉄道事業における社会的信用を著しく失墜させるものであり極めて遺憾である。</p> <p>このような行為は明らかに国土交通省令に違反するものであり、再発防止対策を講じるように警告する。</p> <p>なお、再発防止対策を策定し、速やかに報告されたい。</p>	H19.9.14	<p>[講じた措置]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 鉄道営業部長等から達示を発行した。 2. 乗務員に対し出勤時に注意喚起を実施した 3. 乗務員に懇談指導を実施し、本件について、執務の厳正について、無資格運転の有無について指導、確認を実施した。 <p>[今後の措置]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 回送列車に対する点検強化を定期的に行う予定。 2. 安全推進運動等において懇談指導を引き続き実施する。

担当局	発出先	発出者	通知	指導内容	報告	主な改善報告内容
近畿運輸局	東海旅客鉄道株式会社安全統括管理者	鉄道部長	H19.10.5	<p>「列車等の運転に直接関係する作業を行う係員」に対する適性の確認については、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」等により管理することとなっているが、この度貴社においては、身体機能検査において、実施基準第6条で定める基準を満たさないことが確認されたにもかかわらず、車掌を乗務させる事象を発生させた。</p> <p>本件は、平成18年10月に当該事象の防止ため管理の徹底を通達したにもかかわらず、同事象を惹起させたものであり、誠に遺憾である。</p> <p>よって、同種事象の再発を防止するため、原因を調査し、再発防止対策を講じられたい。</p> <p>なお、講じようとする対策については速やかに報告されたい。</p>	H19.10.12	「医学適性検査結果報告」について、授受記録の明確化を図るため、発送側においては発送記録を管理簿で管理するとともに、受領側は受領した旨を文書で発送側に通知する。
近畿運輸局	西日本旅客鉄道株式会社安全統括管理者	鉄道部長	H19.10.5	<p>車両の適正な検査の実施については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、貴社は平成19年10月4日、草津線手原～石部駅間において、全般検査に係る試運転を行うため回送されていた内燃動車からその推進軸を落失するという事象を発生させた。</p> <p>かかる事象は、車両の検査を適正に実施していれば防げたと考えられ、また、後続列車の脱線事故等更なる事故を惹起するおそれのあるもので、このような事象を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>よって、貴社においては、事の重大性を十分に認識し、原因を究明するとともに再発防止対策を講じ、車両の適正な検査の実施に万全を期されたい。</p>	H20.5.12	変速機組立時に組立作業者が、馬力試験後に馬力試験担当者が、各々、取付ボルトについて、トルクレンチにより締め付け状態を確認し、合いマークと確認記録を記入する。

担当局	発出先	発出者	通知	指導内容	報告	主な改善報告内容
近畿運輸局	京阪電気鉄道株式会社安全統括管理者	鉄道部長	H19.10.10	<p>保守作業時の安全確保については、「軌道内等の作業における列車との接触事故防止の再徹底について」等により、機会あるごとに注意喚起をしてきたところであるが、平成19年10月10日、貴社京阪本線三条駅構内において、保守係員1名が淀屋橋発出町山技駅行き普通列車と接触し、死亡するという鉄道人身障害事故を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>ついては、同種事故が発生しないよう早急に原因を究明し、再発を防止するための対策を講じ、安全の確保に万全を期されたい。</p> <p>なお、講じた具体的対策等については、速やかに文書により報告されたい。</p>	H19.11.9	<ol style="list-style-type: none"> 1. 安全統括管理者等から達示を発行した。 2. 各部において事故防止教育を実施した。 3. 地下線内での列車運行中の巡回・点検作業については、必要最小限のものを除き、基本的に取りやめる 4. 列車待避時における退避姿勢の徹底など安全作業心得を見直す 5. 列車接近報知器等のスイッチ操作や視認性向上等保装置を見直す。
北海道運輸局	北海道旅客鉄道株式会社鉄道事業本部長	鉄道部長	H19.10.22	<p>鉄道輸送の安全確保については、機会ある毎に注意を喚起してきたところであるが、平成19年10月21日12時20分頃、貴社釧網線浜小清水駅構内において列車脱線事故が発生した。</p> <p>幸いにも乗客等に死傷者を生じなかったものの、試験的営業運行中のDMVが脱線したことは、社会的信頼を著しく失墜させるものであり、誠に遺憾である。</p> <p>本件事故については、現在、航空・鉄道事故調査委員会において調査中であるが、原因究明について、関係機関に対し全面的に協力するとともに、自らも速やかに調査を行い、必要な措置を講じるよう警告する。</p> <p>なお、講じた措置等については、速やかに報告されたい。</p>	H19.10.23	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「DMV停止」看板を現在の位置より正規の位置(3m手前)に移設。 2. 「DMV停止」看板を「DMV停止」標識と改める。併せて、取扱いマニュアルに追加し、再度、社員(バス運転手含む)に教育して徹底する。 3. モードインターチェンジ内にも停止位置がわかる見やすい目印を設置する。 4. モードチェンジ後、乗務員が目視により、前後鉄車輪の踏面が確実にレール上に乗っていることを確認すると共に原因特定の間、列車停止位置(列車停止位置目標)まで小移動する際は、鉄道係員による合図と状態確認を行う。 5. 工事発注時においては、建植位置を仕方書等に明示して確実に施行するよう周知方を徹底する。
					H20.3.19	<ol style="list-style-type: none"> 1. 実施基準(DMV運転取扱心得、DMV車両・施設構造心得)、マニュアル等を改善した。 2. 航空・鉄道事故調査委員会の事故調査報告書の公表結果により改善項目に不備があった場合、追加の改善を実施する。

担当局	発出先	発出者	通知	指導内容	報告	主な改善報告内容
関東運輸局	東京都交通局長	鉄道部長	H19.10.24	<p>鉄道の安全・安定輸送の確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、昨日、大江戸線において、朝の通勤・通学の時間帯に架線停電により鉄道の利用者に多大な影響を与える輸送障害を発生させた。</p> <p>貴局においては、去る7月8日にも浅草線において、保守作業に起因する輸送障害を発生させたにもかかわらず、今回も保守作業に起因すると思われる同種の事象を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>よって、今回の輸送障害に係る詳細な原因究明と再発防止を図るよう嚴重に警告する。</p> <p>併せて、異常時における安全かつ速やかな乗客の避難誘導の方法についても検討されたい。</p> <p>なお、講じた措置等については速やかに文書をもって報告されたい。</p>	H19.10.31	<p>[緊急対策]</p> <ol style="list-style-type: none"> 変電所設備点検作業でのヒューマンエラー防止対策 (1)基本動作及び安全作業の徹底をなお一層図るよう、職員及び委託会社に文書により周知した。 (2)委託会社と合同で行う委託安全会議を開催し、委託会社の事故再発防止対策への取り組み状況の確認等を行った。 電気指令管理所での変電所の異常監視体制を強化する。 委託会社の作業状況の確認を実施する。
関東運輸局	西武鉄道株式会社取締役社長	運輸局長	H19.10.26	<p>10月23日、東京都内において、貴社の運転士が大麻所持容疑により逮捕されたことが判明した。</p> <p>かかる事態は、安全輸送を最大の使命とする鉄道事業における社会的信頼を著しく失墜させるものであり、誠に遺憾である。</p> <p>ついては、事の重大性を十分に認識し、事実関係を把握し、再発防止対策を講じるよう嚴重に警告する。</p> <p>なお、講じた措置等については速やかに文書をもって報告されたい。</p>	H19.11.30	<p>[緊急対策]</p> <ol style="list-style-type: none"> 社報を発出し、取締役社長名にて全従事員に訓示した。 社長以下役員による職場巡回を実施した。 管理者と所属員の1対1の面談を実施し、再発防止に向けた仕事の進め方等、提案や要望など広く意見を。 薬物乱用防止講習会を実施した。 乗務に従事する全係員に対して薬物検査を実施し、全員陽性反応が出なかったことを確認した。 <p>[恒久対策]</p> <ol style="list-style-type: none"> 各種社内規程の遵守の徹底 今回の事象を風化させないための継続的な啓発運動を実施 風通しの良い職場づくりの更なる推進

担当局	発出先	発出者	通知	指導内容	報告	主な改善報告内容
近畿運輸局	山陽電気 鉄道株式 会社代表 取締役社 長	鉄道部長	H19.11.16	<p>鉄道の安全・安定輸送の確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、昨日、八家駅～白浜の宮駅間において、列車走行中、抵抗器から発煙により列車の運転の安全に支障を及ぼすインシデントを発生させ、朝の通勤・通学の時間帯に鉄道の利用者に影響を与える輸送障害を発生させたことは極めて遺憾である。</p> <p>貴社においては、本年5月21日亀山駅構内での運転士の取扱い誤り、8月19日飾磨駅構内での駅係員の取扱い誤り、11月5日大塩駅構内での運転士の取扱い誤りによるインシデントを相次いで発生させており、又、9月に実施した保安監査においても当局から勧告しているところである。</p> <p>こうした事態が短期間に連続して発生していることは、貴社の安全管理体制に問題があると言わざるを得ない。</p> <p>よって貴社においては、今回このような事態が発生した原因を究明し、再発防止対策を講じるとともに安全管理体制を再点検し、輸送の安全確保に万全を期すよう警告する。</p>	H20.3.28	<p>1. 安全管理体制の見直し</p> <p>(1)緊急対策として、鉄道事業部長、各部門の責任者からなる安全推進プロジェクトチームを設置。現場情報の共有を図るとともに、安全に関する諸問題の分析、対策の策定、実行を行う。なお、当社における安全管理についての助言指導を受けることを目的として、プロジェクトメンバーには社外の専門知識・経験を有する人材を招聘するほか、社外の専門機関も活用する。</p> <p>(2)緊急対策である安全推進プロジェクトチームを安全推進部(仮称)として安全管理業務を主体とする恒久組織に移行する。メンバーは運転保安・技術の専門知識を有する人材を専任させるほか、各部門の現場責任者の兼務を含む構成とする。なお、引き続き社外の専門知識を有する人材を招聘するとともに専門機関からの助言・指導を受ける。</p> <p>[安全推進部の業務]</p> <p>①現場情報の共有とともに、事故・インシデント等の分析と対策の推進、事故の事例研究等を行う。</p> <p>②異常時の対応が行えるよう、机上訓練・実地訓練を計画実施して、資質・能力の向上を図る。</p> <p>③各種教育・訓練の成果の検証・評価を行うとともに必要な指導を行う。</p> <p>④鉄道事業本部の安全に係わる保安監査を行う。</p> <p>⑤実施状況・検討事項等については、鉄道安全推進委員会等で報告を行い全社的な情報共有を図る。</p> <p>⑥その他、鉄道の安全に関わる業務全般</p> <p>2. 抵抗器からの発煙した事態の対策</p> <p>抵抗器に異物が介入したと推測。同種車両の一斉点検を実施するとともに、異物介入防止のため抵抗器全面のカバーを拡大する。</p>

担当局	発出先	発出者	通知	指導内容	報告	主な改善報告内容
中部運輸局	名古屋ガイドウェイバス株式会社代表取締役社長	鉄道部長	H19.11.16	<p>輸送の安全確保については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、平成19年11月15日、貴社ガイドウェイバス志段味線において、ナゴヤドーム前矢田停留場・大曽根停留場間において車両脱線事故が発生した。</p> <p>幸いにも乗客等に死傷者は生じなかったものの、ガイドウェイバスが脱線したことは、社会的信頼を失墜させるものであり、誠に遺憾である。</p> <p>本件事故については、現在、航空・鉄道事故調査委員会において調査中であるが、原因究明について、関係機関に対し全面的に協力するとともに、自らも速やかに調査し必要な措置を講ずるよう警告する。</p> <p>なお、講じた措置等については、文章により速やかに報告されたい。</p>	H20.3.31	<p>[緊急措置]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 委託先の事業者に対し、事故発生の周知を図るとともに、出庫時の日常点検で走行案内装置の確実な点検と全車両の走行案内装置について緊急点検を指示した。 2. 異常時には、必ず停車して状況を確認し、運転指令の指示によること及び無線が繋がらない時は、非常通報用電話機を使用することの周知徹底した。 <p>[当面の対策]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 異常時の対応に係る再教育 <ol style="list-style-type: none"> (1)事故発生時の処理等 (2)無線故障時の連絡方法(非常通報用電話機、携帯電話機) (3)運転の基本(確認呼称の励行、速度制限の厳守)等 2. 添乗指導により、次の取扱い等を再教育 <ol style="list-style-type: none"> (1)各駅ごとに走行案内装置操作盤の軌道ランプ緑を確認すること。 (2)大曽根側線にて無線機能を確認すること等。 3. 事故により緊急無線モニター画面から当該車両の表示が消えたことから、運転指令員に監視システムの再実技教育を行い、「運行監視モニター」、「緊急無線モニター」等の監視の再徹底を図った。 4. 速度制限の遵守について、注意喚起を図るため、事前に減速しなければならない曲線に速度制限予告標を設置した。 5. 運転取扱心得に「車両無線通話不能の場合の措置」を規定し、具体的な作業手順として「異常時の初動基本動作」(マニュアル)に、「車両脱線事故が発生した場合の措置」、「車両無線が通話不能となった場合の措置」等を規定し、運転士に再度教育訓練を実施する。 6. 緊急無線が不通になる等の異常時における警報設備等の見直しを、進めていく。また、無線システムが不通となった場合に補完するために、携帯電話等による緊急連絡の実施について進めていく。 7. 20年度からは教育体制を強化し、規程遵守の徹底と異常時における対応、軌道上への降車客の誘導などを重点に、実技・座学における教育訓練に取り組んでいく。 8. 当該事故車両の調査時に走行案内装置操作盤「軌道・平面」切り替えスイッチ部の防護カバーが取れていたことから、改修した。また、その他の車両についても点検し、カバーの取れているものは改修した。 9. 車両の整備(特に走行案内装置の機能点検整備)について、整備委託先に出向き整備のポイント(軌道内において、走行不能となる要件等)を示し、確実な点検・整備を教育・指導した。 10. 車両の検査及び整備については、車両整備心得、車両整備要領に規定している車両の検査の項目、方法等を改定していく。

担当局	発出先	発出者	通知	指導内容	報告	主な改善報告内容
北海道運輸局	北海道旅客鉄道株式会社鉄道事業本部長	鉄道部長	H19.12.17	<p>鉄道輸送の安全・安全確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、12月14日、貴社札幌駅近郊において列車防護無線が動作しその復旧に長時間を要し、利用者に多大な影響を与えるなど公共輸送機関としての社会的信頼を失墜させたことは誠に遺憾である。</p> <p>よって、ことの重大性を十分認識し、原因を究明し再発防止策を講じるとともに、運転再開に向けた早期復旧体制の確立及び旅客等に対する適切な対応策を講じよう警告する。</p> <p>なお、実施する具体的措置については速やかに報告されたい。</p>	H20.3.7	<p>1. 防護無線機の誤発報防止対策 [緊急対策]</p> <p>(1)内部点検の実施(結露や錆、じん埃の調査)。 (2)電氣的測定を実施。 (3)結露対策として防護無線機内に乾燥剤を設置実施。 (4)エアスプレーにより基盤を清掃実施。 (5)防護無線監視強化の実施(輸送指令室に警報音モニター導入、探索装置の増備、監視システム導入)。</p> <p>[今後の対策]</p> <p>(1)防護無線機をアナログ式からデジタル式へ変更し信頼度の向上。 (2)点検方法の見直し(点検時、結露や錆、じん埃がないことを確認)。</p> <p>2. 運転再開に向けた早期復旧体制の確立 (1)札幌近郊における防護無線監視システムの導入し、発報エリアの特定体制を強化。 (2)防護無線発報列車を特定できない場合の防護無線の取扱い手順を新たに作成。 (3)列車乗務員用の携帯電話を活用について、取り扱い手順に記載した。</p> <p>3. 旅客等に対する適切な対応策 (1)長時間運転見合せ時の旅客案内の整備等 ①復旧に長時間を要する場合、本社から「情報専任」を旅客指令支援として配置し、旅客へ駅等へ情報を発信する体制を整えた。 ②札幌駅については、従来からある他交通機関案内ツール(札幌駅からの他の交通機関の方面別案内)を整備、また、他の有人駅においても他交通機関案内図により案内体制の強化実施。 ③札幌駅への接客応接者に対応する情報伝達手段としてトランシーバー30台増備しきめ細やかな案内体制の確立。 ④輸送障害時の接客対応者への教育実施。 ⑤輸送障害時の地下鉄・バス会社などへの迅速な情報提供に努めるとともに、協力を依頼。</p> <p>(2)列車運行不能時の代替輸送手段 ①振替え輸送が可能な区間については、地下鉄及びバス代行を含めて、札幌市交通局等の協力対応依頼済 ②都市間バスの増便について、各バス会社への依頼体制整備実施済 ③新千歳空港アクセスバスについては、運行しているバス事業者への増便依頼体制の整備実施済 ④その他の地域で発生した輸送障害の場合、現行と同様にバス代行を基本として実施</p>

担当局	発出先	発出者	通知	指導内容	報告	主な改善報告内容
近畿運輸局	西日本旅客鉄道株式会社安全推進部長	鉄道部長	H20.1.18	<p>軌道内の作業における安全確保については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、昨日、湖西線近江舞子駅構内において、除雪作業の委託を受けた請負作業員が列車と接触し、当該作業員が死亡する鉄道人身障害事故を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>当該事故の原因については、駅係員及び請負作業員に対するホーム上での作業における列車との接触事故防止のための教育指導等が不適切であったと考えられる。</p> <p>よって貴社においては、当該事故の詳細な調査を行い原因を究明し、同種事故の再発防止対策を講じられたい。</p> <p>なお、講じた具体的措置は速やかに報告されたい。</p>	H20.3.19	<p>1. 線路内落下物拾得に対する取扱いを制定し周知した。</p> <p>(1)線路内の落下物を拾得する業務は、教育を受けた駅係員に限定。</p> <p>(2)駅係員が線路内の落下物を拾得する場合の安全の確保</p> <p>(3)無人駅でやむを得ず線路内の落下物を拾得する場合の安全確保</p> <p>2. ホーム除雪作業標準を制定し、駅におけるホーム除雪作業時の取扱いを定めた</p> <p>(1)身体的要件・教育、ホーム除雪作業時の遵守事項、役割を明確化するとともに基本体制は2名以上とし、そのうち1名を列車確認者に指定。</p> <p>(2)保護具の着用、通信手段の確保 等。</p>
関東運輸局	秩父鉄道株式会社代表取締役社長	鉄道部長	H20.2.12	<p>鉄道運転事故の防止については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、去る2月8日、影森駅構内において、貨物車両が引き上げ線終端の車止めを乗り越え脱線・転覆し、当該車両の運転士が負傷するという事故を発生させ、本線を長時間にわたり支障し、鉄道輸送の信頼を失墜させたことは誠に遺憾である。</p> <p>事故の原因については、現在までに機関車のブレーキは作動していたものの、貨車のブレーキの効きが悪かったとの証言が関係者から得られているところである。</p> <p>よって、列車組成時の確実な作業を行うとともに、更なる詳細な原因について早急に究明し、再発防止対策を講じるよう厳重に警告する。</p> <p>なお、事故原因及び講じた措置等については速やかに文書をもって報告されたい。</p>	H20.3.13	<p>1. 車両逸走時の安全対策</p> <p>(1)引上げ線車止め付近のバラスト盛り区間を8メートルから58メートルに延長した。</p> <p>(2)車両が逸走して引上げ線に進入した際には、信号機にて本線の列車を停止させる。</p> <p>2. 作業見直しと遵守</p> <p>(1)従来の鉾石貨物編成は三ノ輪方の車両のみ圧力計を設置してしていたが、三ヶ尻方の車両にも圧力計を取り付け、操車係が三ヶ尻方の車両の圧力計で確認する。</p> <p>(2)積み込み終了後、機関車連結前に操車係と運転士がそれぞれ貨車の肘コックの位置を確認するとともに、圧力を確認する。</p> <p>(3)従来は起動後20mの地点でブレーキ試験をしていたものを、起動前と起動後20mの地点でブレーキ試験を行う。</p> <p>(4)操車係が最後部の緩急車に乗車し、ブレーキ試験位置を逸走した場合には車掌弁を引く。</p> <p>3. 関係職員に対し入換作業に係る内規改訂に伴う再教育を実施した。</p> <p>4. 積み込み後の出発の際に一旦停止する20mの地点に停止標識を設置した。</p>

担当局	発出先	発出者	通知	指導内容	報告	主な改善報告内容
関東運輸局	湘南モノレール株式会社取締役社長	鉄道部長	H20.2.25	<p>鉄道の安全輸送の確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、2月24日、貴社西鎌倉駅構内において、列車が停止信号を冒進し、対向列車と衝突する寸前で停止するという極めて重大な事態を生させ、かつ、本線を長時間にわたり支障したことは、鉄道輸送の信頼を失墜させることであり誠に遺憾である。</p> <p>事故の原因については、現在、航空・鉄道事故調査委員会で調査中であるが、事故の調査にあつては全面的な協力をするとともに、貴社においても早急に原因究明を行い、再発防止対策を講じるよう厳重に警告する。</p> <p>なお、事故原因及び講じた措置等については速やかに文書をもって報告されたい。</p>	H20.7.7	<p>1. 緊急対策</p> <p>(1)非常ブレーキ状態になったことをVVVF制御装置が認識し、いかなる指令状態でも動作を停止し、主回路を開放するよう制御回路を変更する。</p> <p>(2)異常時にはレバースハンドルオフ操作を徹底し、強制的に力行遮断(断流器)をオフさせる。</p> <p>(3)力行、制動と同時に作用となった場合、電制スイッチのオフ時は、力行継続となるので、これを防ぐために、誤操作防止用の保護カバーを設置する。</p> <p>2. 恒久対策</p> <p>航空・鉄道事故調査委員会での調査結果を受け、検討する。</p>
関東運輸局	東日本旅客鉄道株式会社	鉄道部長	H20.2.25	<p>鉄道の安全輸送の確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、2月23日、貴社東北線尾久駅構内において、列車脱線を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>事故の原因については、現在、航空・鉄道事故調査委員会で調査中であるが、事故の調査にあつては、関係機関に対し全面的に協力するとともに、貴社においても早急に調査し、必要な措置を講じられたい。</p> <p>なお、講じた措置等については文書により速やかに報告されたい。</p>	H20.3.6	<p>1. 緊急対策</p> <p>脱線箇所の分岐器内に脱線防止ガードを設置した。</p> <p>2. 恒久対策</p> <p>現在、事故調査委員会及び自社にて原因調査中。原因が判明次第対策を講ずる。</p>

【参考】平成18年度に行政指導を行ったもので平成19年度に改善報告の追加があったもの

担当局	発出先	発出者	通知	指導内容	報告	主な改善報告内容
関東運輸局	上信電鉄株式会社 代表取締役社長	鉄道部長	H19.3.14	<p>鉄道の安全輸送の確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、平成19年3月12日、貴社上信線赤津信号所・下仁田駅間において、走行中の回送列車が脱線し、鉄道利用者に多大な影響を与えるに至った。</p> <p>貴社においては、平成18年9月に入換中の車両を脱線させる事態が発生し、安全確保については、十分留意するように注意してきたにもかかわらず、このような事故を再び発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>原因は、航空・鉄道事故調査委員会で調査中であるが、貴社においても、自ら原因を究明し、早急に再発防止の措置を講ずるよう厳重に警告する。</p> <p>また、講じた措置等については速やかに文書をもって報告されたい。</p>	H19.3.30	<ol style="list-style-type: none"> 30kgレールから37kgレールに交換し、同区間に脱線防止ガードを設置する。 噴泥箇所を中心とした区間について、バラスト補充による道床突き固め、軌道整正工事を実施する。 更なる走行安全性の向上策として、平面線形の改良を検討する。 当該事故車両は原因が究明され対策が講じられるまでの間は使用しない。
					H20.2.26	<ol style="list-style-type: none"> 更なる走行安全性の向上策として、平面線形の改良を実施した。 当該事故箇所と同じ反向曲線に脱線防止ガードを新設した。 保線区員の教育等のため、外部講師を招き勉強会等を実施し技術力の向上を図り、維持・保守作業の精度の向上に努める。 保線区員は巡回時に軌道の保守に関するチェックシート等を記載した表を所持し、軌道保守に関する要注意箇所について意識の高揚を図り点検を実施する。 定期検査の経時変化を管理し、軌道補修計画を効率化する。 軌道保守管理値の見直しを図り、軌道変位を段階的に管理する。 修繕会議等において、本社と現場との更なる情報の共有化を図り優先順位等を定め次年度の予算に組み込み修繕を実施する。