

資料4 輸送の安全を確保するための取組みが適正かどうか等について確認した保安監査における行政指導に対する主な改善報告

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
九州運輸局	長崎電気軌道株式会社	九州運輸局長	H19.6.29	<p>貴社に対し平成19年6月28日に実施した保安監査の結果、軌道事故等報告規則に基づき行うべき報告がなされていないこと及び運転事故に対する所要の対策が講じられていないことなどが認められた。</p> <p>これらは、遵法精神の欠如と安全に対する取組みが不適切であったと言わざるを得ない。</p> <p>よって、安全管理に対する取組みを、経営幹部自らが率先して全社的に見直すとともに、下記事項について必要な措置を講ずるよう改善を指示する。</p> <p>〔改善指示事項〕</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.安全を最優先とした、経営管理部門から現場に至るまでの安全管理体制を再構築すること。 2.運転事故等が発生した場合は、軌道事故等報告規則に基づき確実に報告されるように、体制の改善を行うこと。 3.運転事故等の原因を究明し、分析して効果的な再発防止対策を講じる等、事故防止に係る取組みを強化すること。 	<p>H19.7.4</p> <p>H19.7.31</p> <p>H19.11.2</p> <p>H20.2.7</p> <p>H20.5.9</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1.(1)コンプライアンス体制の確立 法令遵守体制の構築を目指し、コンプライアンス委員会を設置した。 コンプライアンス委員会では、コンプライアンスに関する問題発生時の基本方針の策定、コンプライアンスに関する組織体制の整備、問題発生時の調査及び対応、違反行為に対する罰則及び再発防止策等の策定を行う。また、運転事故報告義務の法令遵守、報告の確認、安全推進委員会の運営状況、各部門の安全管理体制等について内部監査を実施する。 (2)安全推進委員会の設置 社長をトップとする安全推進委員会を設置し、ヒヤリハット改善検討委員会、事故防止委員会から抽出された問題点、解決策について審議する。安全推進委員会は社長が召集し、毎月1回実施するものとし、臨時開催の必要がある場合には別途招集し実施する。 (3)ヒヤリハット改善検討委員会の設置 ヒヤリハットや改善報告等を基に安全性向上の諸施策の検討を行うヒヤリハット改善検討委員会を各部に設置した。 ヒヤリハット改善検討委員会は原則毎月開催し、臨時開催の必要がある場合には別途招集し実施する。 (4)ヒヤリハット改善検討提案報告書の制定 ヒヤリハット・改善提案の収集を円滑に行うため、社内達示により周知を行い、報告様式を定め社員に配布し、報告書投函箱を設置した。 (5)情報公開による問題意識の共有化 現場から経営管理部門への情報伝達と問題意識の共有化のために、ヒヤリハット事案、改善提案及び、その事案の検討及び対策内容について、研修会や掲示板等により情報を公開する。 (6)法令遵守及び安全管理規程教育の実施 全社員に対して各部門ごとに安全管理規程の周知徹底をはじめ、安全第一主義と法令遵守についての教育研修会を実施する。また、安全運行等を目的として、社外モニター制度を導入した。 2.(1)職場内教育の充実 軌道事故等報告規則について、事故の区分や報告義務の有無等について事例研究等に基づく充実した教育を実施する。 (2)運輸局への運転事故の連絡体制の整備 九州運輸局への報告担当者を定めるとともに、報告のチェック体制を確立し、報告漏れの防止を図る。 (3)軌道運転事故報告書の作成作業の改善 パソコン専用ソフトを導入し、事故データを蓄積し、事故統計や分析資料作成の迅速化を図るとともに、事故報告書作成の作業効率の改善を図る。

					<p>3.(1)事故防止委員会の設置 運転事故等の原因究明、分析を行う事故防止委員会を電車部内に設置し、同種事故防止の取組みを強化する。また、懲罰的な指導を見直し、効果的な教育を実施していく。 西浜町分岐で発生したインシデント及び旧出島変電所跡地交差点における道路障害事故について事故防止委員会を開催した。</p> <p>(2)軌道運転事故の有効な活用 事故統計処理能力の向上を図り、事故状況等をわかりやすくグラフ等を用い表現し、研修会等の資料として有効活用していく。 事故統計処理を実施し、事故発生要員等の情報を業務研修会等、必要に応じ社内にて開示し事故の再発防止を図る。</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
東北運輸局	弘南鉄道株式会社	東北運輸局長	H19.7.12	<p>平成19年7月2日から4日までに実施した保安監査の結果、代用閉そくの施行に係る運転取扱いに関する規程が遵守されていないこと、乗務員等の適正に係る状況把握をしないまま作業を行わせていたこと等が認められた。</p> <p>これらは、安全に対する取り組みが不適切であったと言わざるを得ない。</p> <p>よって、安全に関する取り組みを経営トップ自ら率先して全社的に見直すとともに、併せて下記の事項について改善を指示する。</p> <p>〔指示事項〕</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.安全を最優先とした、経営管理部門から現場に至るまでの安全管理体制を再構築すること。 2.代用閉そく（指導通形式）を施行する場合は、鉄道に関する技術上の基準を定める省令第3条に基づく実施基準（以下「実施基準」という。）を遵守すること。 3.運転に必要な教育の計画を策定し、これに基づき確実に教育を実施すること。 4.列車等の運転に直接関係する作業を行う係員が作業を行うのに必要な適性、知識及び技能を保有していることを確かめた後に作業を行わせること。 5.信号保安設備及び踏切保安設備の定期検査に関し、実施基準に定める検査を確実に実施すること。 6.保安通信設備の変更に關 	H19.8.11	<p>1.安全管理体制の構築</p> <ol style="list-style-type: none"> (1)現場の作業実態の把握 安全統括管理者等による積極的な現場巡視を実施するとともに、アンケートの実施等により、作業実態の把握に努める。 (2)双方向コミュニケーションの充実 毎月の業務連絡会議等において現場からの意見提出を求めることにより、管理者と現場との双方向コミュニケーションの充実を図る。また、改善報告を全社員に周知し、双方向コミュニケーションを図りやすい風土作りの一助とする。 (3)教育・訓練の仕組みの充実及び体制の整備 運転管理者及び施設管理者が教育計画の作成、実施、評価を行い、毎月の業務連絡会議に諮り、その記録を総務課が保管する仕組みとする。また、適性検査、身体機能検査の結果を運転管理者等へ報告し、報告を受けた運転管理者は、その結果を業務連絡会議にかけるとし、安全統括管理者が統括管理する体制とする。さらに社員アンケートの実施等を行い、その結果を今後の教育・訓練に反映する。 (4)全社員への法令遵守及び安全最優先の周知 法令の遵守及び安全最優先の原則について、社長達示等により再徹底を図る。 (5)安全管理体制の維持・見直し 業務連絡会議及び安全担当者会議を活用し、安全管理体制の実施状況を把握し、安全管理体制の維持、見直しに努める。また、内部監査の体制構築を図る。 <p>2.法令遵守の徹底等 実施基準等の法令遵守の重要性について教育を実施する。また、指導通形式は施行しないこととし、信号機故障復旧までは列車を運休し代行輸送を行う。さらに、場内信号機故障等の異常時には非常呼集対応とし指令業務の万全を図る。また、会社の実態に適した代用閉そくの取扱いとすべく見直しを進める。</p> <p>3.教育の確実な実施 1(3)のとおり教育体制を整備し、平成19年度は、運転関係の教育・訓練を実施する。その</p>

			し、鉄道事業法第12条に基づき鉄道施設の変更及び実施基準の変更の手続きを確実に実施すること。	結果についても評価を行い習熟度の確認を行う。また、業務連絡会議を行い、教育についての報告、検証、再計画等を討議決定する。さらに、内部監査により計画及び実施状況についてチェックする。
				<p>4. 適性、知識及び技能の保有状況の確認</p> <p>(1) 担当責任者の明確化等 運転管理者を身体機能検査及び適性検査に関する最高責任者とし、検査の都度、その結果と措置を業務連絡会議に報告する。</p> <p>(2) 適性検査の実施 適性検査の結果について、報告体制を確立し、徹底した管理体制とする。</p> <p>(3) 身体検査の実施 身体機能検査の結果について、集計表に視力の項目の追加をし、運転管理者等に報告することとする。また、検査の結果異常が認められた場合には、運転管理者に報告し、報告を受けた運転管理者は作業を行わせない等の措置を速やかに行う。</p> <p>(4) 知識技能の保有の確認 異常時の教育・訓練の実施に伴う個々の知識・技能の保有状態について、運転管理者及び施設管理者が作業に支障がないことを確認し、その結果を業務連絡会議に報告する体制とする。</p> <p>5. 検査の確実な実施 未実施であった絶縁抵抗及び接地抵抗測定を8月に実施した。また、今後は、作業実績の把握にあわせて検査表を施設管理者に提出し、確認押印を受ける体制とする。</p> <p>6. 鉄道施設の変更等の確実な実施 施設の現状を反映した運転保安設備実施基準等を届出する。また、新たに指令電話を設置する。保安通信設備の検査に関する規程については、運転保安設備実施基準に規定化し届出する。また、手続き及び実施基準の変更の有無等を記載した「工事計画一覧表」を作成し、社長等へ提出し、再確認する体制とする。さらに、手続きの結果について、工事の実施に先立ち施設管理者及び関係区長が確認する体制とする。また、鉄道施設変更のフローチャートを作成し、手続きの有無を確認する体制を周知する。</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
近畿運輸局	大阪市交通局	近畿運輸局鉄道部長	H19.7.20	<p>貴局は5月17日に谷町線八尾南駅引上線(ZT)付近において入換車両が入換信号機冒進等の事象を発生させた。このため保安監査を実施したところ、同種事象等が多発しているにもかかわらず、有効な再発防止対策がとられていないことを確認した。よって下記の措置を講ずるよう勧告する。</p> <p>記 発生した事象等について、</p>	<p>H19.8.17</p> <p>H19.10.23</p> <p>H20.1.28</p> <p>H20.5.9</p> <p>H20.7.17</p>	<p>1. 調査・分析及び再発防止対策の策定 発生した事象等について、必要に応じヒューマンファクタ分析法等を用いるなど、その背景や要因も含めた調査・分析を行ったうえで、必要な再発防止対策を実施する。</p> <p>2. 再発防止策等の指示と理解度の確認方法の確立 (1) 各乗務所に即座に情報を提供するため、発生したヒューマンエラーについての原因及び再発防止策を明確にし、周知・指導方法を具体的に指示する。また、事故の再発防止策、ヒヤリ・ハット情報の要因分析を踏まえた未然防止策について、乗務員研修において指導を行う。 (2) 乗務員研修等において、再発防止策の乗務員への浸透状況を確認し、本局運転管理に報告す</p>

			<p>その背景や要因も含めた調査・分析を行ったうえで、これらを踏まえ必要な再発防止対策を講じること。</p>	<p>ることとし、本局運転管理が浸透していないと判断した場合は、内容を乗務員にわかりやすいものに見直し、再度指導するよう乗務所に指示する。また、同種事象が再度発生した場合は再発防止策の検証を行い、必要に応じ再発防止策を見直す。</p> <p>(3)乗務員研修等において、乗務員の知識・技能の理解度を確認し、その内容を本局運転管理に報告することとし、本局運転管理が理解度が不十分と判断した場合は、再度指導を行う。</p> <p>3. 運転士に対する再教育方法の見直し</p> <p>(1)再訓練が必要と認めた運転士に運転シミュレータによる異常時等の想定訓練を実施する。</p> <p>(2)「ヒューマンエラーに起因する事故が発生したときの教育訓練実施要領」を制定するとともに、より意義のある研修にするためにベテラン運転士の列車に添乗させ、知識・技術・安全意識のスキルアップを目指す研修を実施する。</p> <p>4. 指導操縦者のレベルアップ</p> <p>(1)指導操縦者養成の研修内容・時間を見直した指導操縦者研修実施要領を策定し、研修を実施する。</p> <p>(2)指導操縦者の指導状況や日頃の状態等を記録し、指導操縦者としての資質管理の情報を乗務所、研修所、本局運転管理で共有する。</p> <p>5. 養成課程のカリキュラム等の見直し</p> <p>(1)養成課程において、事故事例を教材として活用するとともに、新たに「安全マネジメント」「ヒューマンエラー」を副教材としてカリキュラムに導入し、安全意識の向上を図る。また、技能試験修了後に、個人の成長と変化を発見するための時間を設け、自己評価、意見交換等を通じて、資質の向上を図る。</p> <p>(2)乗務所において実施している研修に「安全意識」や「運転士の心構え」等を取り入れ、教育内容の均衡を図る。</p> <p>(3)乗務所が行う技能訓練の項目にヒューマンエラーが発生した事例の処置項目等を追加した。</p> <p>(4)見習い生に対し、運転シミュレータを活用した異常時の想定訓練を実施する。</p> <p>(5)学科終了時期、本務12ヶ月目等の時期に、アンケートを実施し、本局、研修所、乗務所で必要な情報を共有する。</p> <p>6. 情報の共有</p> <p>各乗務所の実務指導者間で運営する実務指導者会議について、目的を明確にする等の見直しを図るとともに、当会議に本局運転管理も参加し、情報の共有化を図る。</p> <p>7. 施設の改善</p> <p>全線における誤認しやすい信号の調査を実施し、構造の見直し等の対策を講じた。今後もヒヤリ・ハット情報等から施設面の課題が明らかになった場合は対策を講じる。</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
九州運輸局	日本貨物鉄道株式会社	九州運輸局長	H19.11.8	貴社の九州支社に対し、実施した保安監査の結果、車輪フランジの異常磨耗により、	H19.12.6 H20.3.31 H20.6.11	1.(1)安全管理に対する取組状況の把握 今回の事象について、直ちに安全統括管理者に報告するとともに、その指示のもと、以下の

鉄道に関する技術上の基準を定める省令(以下「技術基準」という。)第67条第5号に適合しない状況が発生していたにもかかわらず、当該車両を特段の安全対策を講ずることなく、本線走行させるというインシデントを発生させたこと及びこの事象に対する原因究明が不十分であったことなどが認められた。

これらは、貴社における支社に対する指導監督が不適切であったと言わざるを得ない。

よって、各支社の安全管理に対する取り組み状況の把握及び指導監督体制を、経営幹部自らが率先して見直すとともに、九州支社に係る下記事項について必要な措置を講ずるよう改善を指示する。

〔改善指示事項〕

1. 車輪フランジの異常摩耗を早期に発見できなかったこと等が認められたことから、車両の保守体制を再検討するとともに、安全を最優先とした管理体制を再構築すること。
2. 車輪フランジが異常摩耗し脱線が発生するおそれがある車両を本線走行させる等、技術基準への適合状態の判断が適確に行える体制にないことが認められたことから、鉄道の輸送の用に供する車両の使用にあたっては、係員に対し、技術基準への適合状態を判断するのに必要な知識及び技能を保有するよう、教育及び訓練を適切に行なうとともに、技術基準への適合状態を判断するための体制を整備すること。
3. 貴社の安全管理規程に基づき、車輪フランジの異常摩耗の諸原因を究明し、効果的な再発防止対策を講じること。

調査及び対策を実施。

本社に全支社を召集し、規程の遵守状況の実態調査を行うよう指示

本社車両検修部長が九州支社及び門司機関区に立ち入り、事実関係を調査

九州支社については、年末年始輸送安全総点検で、安全統括管理者が特別点検を実施

(2)指導監督体制の見直し

九州支社に、管理・監督、指導者教育を行なう幹部社員を新たに配備

輸送安全総点検においても、総合的な取組みの他、検査の実施内容及び記録について点検するように改善する。また、規程改定などの本社指示事項について、係員への周知状況について、確認を行ない、問題を認めた場合はただちに改善させる。

2.(1)保守体制の検討

九州支社において、交番検査の際、機関車形入換動車(DE10形式)の修繕命令券等について、車輪測定項目を追加するとともに、車輪寸法記録表に記録して管理するように改善した。また、日常の使用前の点検項目に車輪の状態確認を追加した。

九州支社において、入換動車等について規程に定められた安全に関わる検査が確実に実施されているかの実態調査を九州支社立会いのもと本社主体で実施した。その結果、検査項目で未実施であったもの、検査の施工方法が不適切であったもの及び使用休止の記録が適切に行なわれていなかったものが認められた。これらについては、直ちに改善を指示し、未実施事項については速やかに点検し、問題がないことを確認した。なお、使用休止の管理が不適切であった車両については、直近1年間の運用実態に照らした調査を実施したところ、検査周期超過は認められなかった。全社的な取組みとして、九州支社以外の支社についても、電気機関車等について、規程に定められた安全に関わる検査が確実に実施されているかの実態調査を行った。その結果、以下のことが判明し、必要な対策を実施した。

〔機関車〕

関東支社において、主電動機の個別の使用履歴について追跡調査をした結果、電機子軸の探傷検査が次回全般検査までに8年を超えるものが認められたため、8年を超えるまでに可能な限り速やかに探傷検査を実施する。また、全般検査時には、主電動機の電機子軸に対して探傷検査を実施するよう指示文章により徹底した。なお、当面は磁粉探傷を実施することとし、平成20年10月末までに新形式機関車の検査機器を導入して、より精度の高い超音波探傷検査を実施する。北海道支社等のDF200形式等についても、同様に精度の高い超音波探傷検査を実施する。

また、九州支社を除く各支社において、社内規程で交番検査B時に取り組みむこととしていた連接棒及び過給機のタービン軸と羽根車の探傷検査が未実施であることが判

明したため、接続棒については、浸透探傷検査を実施すること、過給機については、磁粉及び浸透探傷検査を実施することを再徹底した。

〔入換動車〕

燃料噴射ポンプ等の検査方法について、入換動車整備実施基準に誤植があることが判明したため、入換動車整備実施基準の見直しを行い、改めて届け出る。また、従来形（小型）入換動車について、委託している定期検査において、検査施工内容の記録が不十分であることが判明したため、検査記録帳票類について早急に見直し、全国統一する。また、北海道支社等において、社内規程で実施することとしていた接続棒等の探傷検査が未実施であることが判明したため、内燃機関車と同様に、確実な検査について再徹底した。

〔貨車〕

関東支社において、貨車の一部のオイルダンパのピストン棒溶接部について、社内規程で全般検査時に取り組むこととしていた探傷検査が未実施であることが判明したため、確実な検査について再徹底するとともに、後日実施の会議の場において、実施状況を再確認した。

今後も各支社の定期検査施工に関して問題が発生していないことを輸送安全総点検等の機会を捉え、把握し、本社として検査実態を継続的に監督する。

(2)管理体制の再構築

支社は、規程改定等の本社指示事項に対して、現業機関に出向き、直接、指示指導を行なうとともに関係帳票類の整備状況を確認する。

本社は、規程類の整備状況及び実施状況について、支社から報告を適宜求めるとともに、輸送安全総点検を通して、対応状況の確認を行なう。

3. (1)教育訓練の実施

全国の現業機関において指導的立場である検修助役、車両技術主任等について、本社で集合教育により技術基準等について速やかに再教育を実施し、さらに、これらの指導者により、全国の係員に対し、改めて技術基準が規定する理由や背景等の理解を深める教育を実施する。

(2)技術基準への適合状態判断のための体制整備

車両の検査を実施した係員が、車両の使用の可否について規程等に照らして判断することを明確に指示していなかったため、改めて指示体制を定め、支社、現業機関への再周知を図る。

無動力回送施行要領に、走行装置の確認項目を追加し、各箇所のマニュアルの見直しを進める。

4. (1)車輪フランジの異常磨耗の原因究明等

フランジの異常磨耗が発生した原因を究明するため鉄道総合技術研究所と合同で調査を実施した。また、恒久対策までの間、再発防

					<p>止として、交番検査時の記録表に回転腕取付状態、回転腕と車体台枠との前後の間隔差の測定の項目を追加し、異常のないことを確認した。</p> <p>(2)調査結果及び対策</p> <p>鉄道総合技術研究所と合同で調査を行った結果、3軸台車の回転腕のガタに起因して車両フランジの異常磨耗が発生したことが判明したため、以下の再発防止策を実施する。</p> <p>〔始業点検時〕</p> <p>車輪の状態及び踏面を点検</p> <p>〔交番検査時〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タイヤ寸法の測定を毎回実施 ・回転腕の傾きについて寸法測定を実施 <p>〔第2交番検査B時〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・台車のリンクが外れた状態で回転腕にガタがないか確認 <p>〔全般検査時〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・回転腕取付ピンを新品に交換 ・回転腕取付ピンを取り付ける際、ピンのボルトが当たる面及び上面にケガキ線を入れ、それを目印として位置を完全に合わせ、ピンにガタが生じないようにし、また、車両を直線においた状態で、回転腕取付ピンの上面と回転腕に合いマークを記入 ・セットボルト折損防止のため、材料の強度アップを実施 ・セットボルトの締付トルクを1100N・mに設定 ・出場後、約1ヶ月を経過した時点及び初回交番検査A施工時に、在姿状態で機関室床面のフタを取り外し、記入した合マークの状態を確認
--	--	--	--	--	--