

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
近畿運輸局	大阪市交通局 交通事業 管理者	運輸局長	H24. 4. 3	<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喚起してきたところであるが、本日4月3日、3号線（四つ橋線）本町駅において貴局職員が喫煙したことにより、列車の運行に支障を来した。</p> <p>貴局においては、去る2月22日にも1号線（御堂筋線）梅田駅の倉庫の火災により旅客等に多大な影響を及ぼす輸送障害があり、続けて同様の事案を発生させたことは極めて遺憾である。</p> <p>よって、貴局においては、管理体制などの背後要員も含め原因を究明し、徹底的な再発防止対策を講ずるよう嚴重に警告する。</p> <p>なお、講じた対策等については、速やかに文書をもって報告されたい。</p>	H24. 7. 31	<p>これまでに発生した喫煙に関する不祥事等より、各職員の禁煙への意識については交通局として十分認識していると判断しているが、時間の経過とともに危機感が薄らぐ等によって、同様の事象を発生させていることは、それぞれの個人の規律に対する認識の甘さが原因と判断される。よって繰り返しの注意喚起及び不祥事事例の事案の提供並びに、各職員に問題意識を持たせる等の取組みを進め、同種事象の再発防止を徹底する。</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	近畿日本 鉄道株式 会社 安全統括 管理者	鉄道部長	H24. 5. 9	<p>運転士等の執務の厳正については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、貴社名張列車区の運転士等が乗務員宿泊施設等において、乗務前夜に飲酒していた事実が判明した。</p> <p>貴社においては、平成22年1月にも西大寺検車区において同様の事案があったにもかかわらず、重ねてこのような事案を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>については、全乗務員に対して乗務員宿泊施設等における飲酒について調査するとともに、アルコール検知器による検査の実施状況を確認するなど、乗務員の管理体制を検証した上で、徹底的な再発防止対策を講ずるよう厳重に警告する。</p> <p>なお、検証結果及び再発防止対策については、平成24年6月8日までに文書で報告されたい。</p>	H24. 6. 8	<p>緊急対策</p> <p>(1) 乗務員を含む鉄道事業本部の所属員全員に対して、通達「会社施設内での飲酒の厳禁の徹底について」を発出し、会社施設内での飲酒の厳禁、サービス規律および法令倫理の遵守を再徹底した。(5月9日)</p> <p>(2) 鉄道事業本部の管理職が、現業職場において職場長および助役に対し、上記通達の遵守状況を確認するとともに、主旨を再徹底した。</p> <p>(3) 全乗務員に対して乗務員宿泊施設等における飲酒の確認について、乗務員は乗務点呼時に、その他の所属員は朝礼等において、宿泊施設等における飲酒の有無について確認したところ、新たな飲酒の申告はなく、全員が会社施設内での飲酒の厳禁、サービス規律および法令倫理を理解し遵守していた。</p> <p>(4) アルコール検知器による検査の実施状況について確認した。</p> <p>恒久対策</p> <p>(1) 5月からの所属員に対する法令倫理教育を皮切りに、継続的に当社職場内で発生した飲酒事象の思い起こしと心理的要因に関する教育を開始した。これは社内テキスト「信頼される社員であるために」を使用して、「自分にはばれない。大丈夫だ。」と思いがちな人間の心の弱さを改めて認識させるものであり、所属員の理解度については監督者が所属員一人ひとりの日常指導で繰り返し確認する。</p> <p>また、全監督者に対しても、新たに「監督者のための事故・不祥事防止研修」を早急に実施する。これは飲酒をはじめとする不祥事を生む心の動きや、起こりやすい状況を学ばせ、そのような状況を改善する具体的な方策を監督者個々に考えさせる内容としいる。</p> <p>(2) 乗務員が宿泊する職場の食堂、談話室等の巡回時間、経路等を無作為に実施するよう見直し、強化した。</p> <p>(3) 管理部門に所属する巡回指導員（運輸課員および運転士や職場長を経験した運転保安</p>

					<p>指導員)の宿泊場所を見直すとともに巡回回数を増やした。今後も巡回回数および巡回時の宿泊場所の管理体制を継続的に確認する。更に必要であれば指導員の増員を検討する。</p> <p>(4) アルコール検査の「呼気異常なし」を証した乗務終了報告書の保存期間が職場によってバラつきがあったため、乗務員が出勤する全ての箇所において、検査時の数値データが長期に亘り保存でき、かつ画像も記録できるよう、平成24年度中を目途にアルコール検知器を更新する。また、乗務員が出勤しない駅および技術部門のアルコール検知器設置箇所においても、アルコール検知器が常時有効に保持されていることを、今後定期的に確認する。</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	愛知環状 鉄道株式 会社 代表取締役 社長	運輸局長	H24. 6. 1	<p>運転士等の執務の厳正については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、平成24年5月24日、貴社において、前夜に飲酒した運転士が、車掌のアルコール検査記録紙を示して点呼を受け、列車を運転していたことが判明した。</p> <p>このような事態は、輸送の安全に重大な支障を及ぼすおそれのあるものであり、誠に遺憾である。</p> <p>貴社におかれては、アルコール検査を含め運転士等の点呼の実施状況を検証した上で、再発防止対策を講じて運転士等の執務の厳正を確立し、二度とこのような事態を発生させないよう厳重に警告する。</p> <p>検証結果及び再発防止対策については、来る6月15日までに文書で報告されたい。</p>	H24. 6. 15	<p>再発防止対策</p> <p>(1) コンプライアンス体制の強化・活用</p> <p>●コンプライアンス委員会の開催</p> <p>①社長を委員長に、常勤取締役および各部長、各次長をメンバーとするコンプライアンス委員会が中心となって、不正防止対策を全社的に推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回の事案に関し、原因および再発防止策の再確認 ・コンプライアンスに関する社員の意識改革のための施策の立案 ・一般社員から幹部まで課題を共有し、不正の芽を事前に摘み取ることができるよう不正防止のための環境づくりの立案 <p>②以後、継続的に委員会を開催し、再発防止対策の実施状況を把握するとともに、必要に応じて対策の充実、見直しをはかる。</p> <p>(2) 社員の意識改革の実施</p> <p>●全社員が、安全が最大の使命であることを再認識し、コンプライアンスの徹底をはかるため、以下の対策を実施する。</p> <p>①全社員に対して注意喚起文書の発出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各課長、現場長から所属社員一人一人に直接、社長名による注意喚起文書を手渡しして、内容を説明し、文書の主旨・内容を理解させ、今回の事案に対する注意喚起をはかるとともに、コンプライアンスの徹底をはかった。 <p>②面談による社員の意識改革の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンプライアンス委員会が定める社員教育の方針に基づき、全社員を対象に外部の専門家によるコンプライアンスに関する社員教育等を実施する。 ・コンプライアンスに関する社員教育等を踏まえ、社員に社内規程の周知・徹底を行い、社内規程の遵守を継続的に確認するといった仕組みを構築する。 ・コンプライアンス意識を継続して保持できるよう、コ

ンプライアンスに関する研修や安全推進委員会などを活用したコンプライアンスの意識づけを定期的を実施する。

(3) 運転区仮眠室への入室管理の強化

- ・前泊する乗務員の確認漏れがないよう、前泊者名簿の様式と設置場所を変更し、運用を強化した。
- ・翌朝の勤務のため前泊する乗務員に対しては、運転区の門限を23：00までとし、酒気帯び状態での仮眠室への入室を禁止する。当直助役は、対面で酒気帯びかどうかの確認を行ったうえで、仮眠室への入室を許可し、入室後は原則として外出を禁止する。ただし、やむを得ない理由で外出する場合は、当直助役に連絡して許可を得るものとする。
- ・やむを得ない理由により23：00以降に仮眠室へ入室する場合は、あらかじめ当直助役に連絡して許可を得るものとし、指令員による入室の確認を受ける。指令員は対面で酒気帯びかどうかの確認を行い、異常があった場合はすぐに当直助役を呼び出して対応する。
- ・現行の勤務体制では、当直助役は23：00から4：20までは仮眠時間となり、23：00から最終勤務者到着の1：00頃までは点呼場所に当直助役が不在となることから、これを補うために、指導担当の助役または主任運転士を1名宿泊勤務に就かせ、当直助役と指導担当の2名が宿泊する勤務体制として、管理者不在の時間帯をなくすとともに、当直助役の業務をフォローできる体制を整える。
- ・翌朝勤務のために前泊する乗務員に対して、入室前にアルコール検知器によるアルコールチェックを実施し、数値が0mg/lを超えた場合で、その理由が飲酒と確認された場合は、酒気帯びとみなして帰宅させる。
- ・運輸部長と運転課長は、随時、前泊者の仮眠室への入室許可の状況を確認・指導

					<p>する。</p> <p>(4) 点呼時のアルコールチェック体制の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アルコールチェックは必ず当直助役が対面で行い、不正な取り扱いを防止するため、点呼要領を改正し、アルコール検知器本体を点呼カウンターの当直助役側に設置、乗務員にはハンディユニットのみを渡してチェックを実施、記録紙の抜き取り・乗務員氏名の記入は当直助役が行って点呼簿に貼付する方法に変更した。 ・画像記録システムを付加したアルコール検知器を導入し、不正な取り扱いの防止対策をさらに強化する。 ・運輸部長と運転課長は、随時、点呼時のアルコールチェックの状況を確認・指導する。 <p>(5) 内規類の制定</p> <ul style="list-style-type: none"> ●運転区仮眠室への入室管理・アルコールチェック等に関する取り扱いは、関係社員に周知し、内規類の制定をした。
--	--	--	--	--	--

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	阪急電鉄株式会社安全統括管理者	鉄道部長	H24. 6. 8	<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喚起してきたところであるが、本日6月8日神戸線西宮車庫において、ATSスイッチ未投入のままの入換車両が停止信号を冒進して分岐器を損傷する事象を発生させ、利用者に多大な影響を及ぼしたことは誠に遺憾である。</p> <p>貴社においては、昨年11月11日神戸線西宮車庫においてATSスイッチが未投入のままの入換で、また、本年1月18日宝塚線川西能勢口駅においてATSスイッチを誤って切った入換車両で、それぞれ類似の事象を発生させている。</p> <p>よって、貴社においては、背後要員を含め原因を究明し、ATSスイッチ未投入等の防止対策を含め徹底した再発防止対策を講じ、今後、同様な事象を発生させないよう警告する。</p> <p>なお、講じた対策等については、速やかに報告されたい。</p>	H24. 8. 3	<p>平成23年11月11日にもほぼ同じ場所で同様の事象を発生させており、前回の再発防止対策が功を奏していないことが明らかとなったため、再度、前対策の再徹底を図るとともに、同様の事象が発生していることからハード面の対策も必要と判断した。結果、必要な箇所にてATS確認操作を自動的にキャンセルするためのループコイルを設置して信号冒進発生の際にはATSを動作させることにより、ポイントまでに自動停止させる機能を設置する。</p> <p>なお、設置箇所はATS確認操作により入換を実施している3車庫（西宮、正雀、桂）について本年度から準備にかかり、2015年度までに設置していく。 ※工事の進捗状況について年度末毎に報告を求めている。</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	京福電気鉄道株式会社安全統括管理者	鉄道部長	H24. 7. 10	<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24年7月9日嵐山本線帷子ノ辻停留場～有栖川停留場間において、車両停止標識を冒進し、また踏切が無遮断となることを認識していたにも拘わらず退行運転をしていたことは誠に遺憾である。</p> <p>このような規定に違反した危険な運転を防止するため、早急に原因を究明し、必要な措置をこうずる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報告すること。</p>	H24. 10. 5	<ol style="list-style-type: none"> 執務状況の再点検 <ul style="list-style-type: none"> 社長、安全統括管理者以下関係管理者による添乗 運転士点呼の立会いによる実施状況確認 監査室による内部監査の実施 運転従事員に対する運転取扱いの再徹底、再教育 <ul style="list-style-type: none"> 鉄道部長通達の発出 研修、点呼時の注意喚起 運転保安会議における幹部から各管理者への指示 監督職への運転取扱に関する再教育 異常時を想定した実設訓練の実施（全運転士） 行き先誤認の防止対策 <ul style="list-style-type: none"> スタッフ表示方法の変更 行き先確認標示設置 速度制限標設置 入換信号に対する車両停止限界付近軌道内に警告灯を設置

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 安全統括 管理者	鉄道部長	H24. 7. 20	<p>運転士の執務の厳正については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、平成24年7月16日海峡線知内駅～津軽今別駅間において、貴社の運転士が両耳に耳栓を着用した状態で列車を操縦したことが判明した。</p> <p>かかる行為は、列車防護無線の警音や列車無線の音声などが聞こえないことにより、鉄道輸送の安全を脅かすおそれがあるものであり、誠に遺憾である。</p> <p>貴社においては、運転士の管理について検証の上、必要な改善措置を講ず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、文書により速やかに報告されたい。</p>	H25. 1. 25	<p>1. 本社運輸部（指導・性能）グループリーダー、支社乗務員指導担当が函館運輸所へ赴き、職場点検を実施し、身体基準の指導周知方法を確認し、改善すべき点について直接、管理者、指導員に指導した。</p> <p>2. 本社が、身体基準に関して具体的に起こり得る事例について、見て直ぐ分かるイラストを活用して「なぜ」「どうして」を考えさせる各現場共通に使用できる指導訓練資料を作成、配布し、その行為を行った場合にどのような影響があるか議論することにより、運転士の理解を深める指導を行うよう各現場管理者に指示した。</p> <p>3. 本社は、各現場の指導訓練時において、本社が作成した動力車操縦者運転免許に関する資料を用いて指導周知するよう指示するとともに、各現場の指導方、着眼点をトレースし、運転士の理解度、指導効果等の実態把握を行い、その結果に基づき直接、管理者、指導員への指導を実施した。</p> <p>4. 函館運輸所は、耳栓を着用した運転士に対し、以下の指導を行った。</p> <p>① 眼に対する眼帯の着用と、耳に対する耳栓の着用が身体機能を自ら低下させる行為として全く同一の解釈であること、その他、色の判別が付きにくくなる濃いサングラスをかけて運転したり、イヤホンで音楽を聴きながら運転したりすることによって、どのようなことが考えられるかなどの具体例を示しながら理解させた。</p> <p>② 耳栓は音を全体的に聞こえにくくするものであり、耳栓を着用した状態で運転操縦を行うことにより列車防護無線の警音等が聞こえなくなる、列車運転中の異常に迅速に対応出来なくなる等、なぜその行為がいけないのかを理解させるとともに、鉄道の安全性を損なう重大な事象であることを理解させた。</p> <p>③ 聴力低下により乗務できなくなるとの思いがあったとは言え、誰にも相談せず自分の判断で耳栓を着用した行為は、鉄道の安全性を損なう行為であること、また特に身体に関する事につい</p>

						<p>ては相談なく勝手な判断で実行しないよう指導した。</p> <p>5. 函館運輸所は、運転士の耳栓着用の事実が、管理者含む運転フロントが知らずに発生していたことを重く受け止め、日常的な諸問題、改善等の吸い上げを強化するために、以下の改善措置を講じた。</p> <p>① 点呼執行者が仕業後点呼時に、運転士に仕業途中において何か変わった事は無かったかを積極的に問いかけ、聞き出しを実施し、運転士が申告した意見等について確実に回答すること記録に残すこととした。</p> <p>② 管理者、指導員が指導訓練で出た運転士の意見に対し、処理方が曖昧だった部分があったことから、申告事項一覧表を新規作成するとともに、点呼時の記録と合わせて必ず回答を作成し、本人への返答と掲示による全体周知を行うこととした。</p> <p>③ 管理者、指導員等は運転士との普段の会話の中で、環境等に関する話題には特に注意して耳を傾け、出た情報については、ミーティング等で共有するとともに、速やかに現状を確認し、出来る限り対処することとした。</p> <p>6. 青函トンネル内の騒音対策として次の改善措置を講じた。</p> <p>① 各車種の運転室における騒音測定を実施し、その結果に基づき、運転室騒音レベルの高いところを対象としてレール削正を実施する。</p> <p>② 車両の防音対策を実施した。</p> <p>③ 今後は、定期的な騒音測定を実施し、その結果を基に計画的なレール削正を実施する。</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	東海旅客鉄道株式会社 安全統括管理者	鉄道部長	H24. 7. 24	<p>保守作業時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24年7月24日、貴社の東海道線東静岡駅構内において、作業員1名が列車に接触し死亡する事故が発生した。</p> <p>貴社においては、平成21年7月3日に東海道線沼津駅～三島駅間において同様の死亡事故を発生させており、再びこのような事故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</p>	H24. 12. 20	<p>(1) 線路内立入時の基本動作の再徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> 静岡支社及び東海鉄道事業本部において緊急事故防止会議を開催し（7月25日）社員及び関係会社社員に対し速やかに事故概要を周知するとともに、基本動作の徹底（線路内立入責任者の指示があった後の中継見張員の線路内立入、線路内立入時の指差称呼、軌道外の安全な場所の歩行等）を指示した。

				<p>在、運輸安全委員会において調査中であるが、貴社においても、同種事故の再発を防止するため、早急に調査を行い、必要な措置を講ず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、文書により速やかに報告されたい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「自らの命を守るために必ず遵守すべき項目」(別添)を定め、作業前点呼時に列車見張員等及び作業責任者等に必ず宣誓させることとし、7月26日より取り組みを開始した。 <p>(2) 安全パトロールによる実施状況の確認</p> <ul style="list-style-type: none"> ・離れた地点で単独で業務にあたる中継見張員に対し、列車見張業務従事中に加え、その前後における線路内立入、移動等に関する作業実態の把握を実施し不備が認められる場合は改善措置を講ずることとした。 ・当面の間、点呼立会により線路内立入時の遵守事項の宣誓・定着状況確認を実施することとした。
--	--	--	--	--	---

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	近江鉄道 株式会社 安全統括 管理者	鉄道部長	H24. 8. 16	<p>運転士の執務の厳正については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、8月16日近江鉄道本線において、運転士が走行中に私用のため私物の携帯電話を使用していたことが判明した。</p> <p>輸送の安全に重大な影響を及ぼすこのような事案を発生させたことは誠に遺憾であり、厳重に警告する。</p> <p>貴社においては、本事案の重大性を十分認識し、運転士の運転取り扱いの実態を把握するとともに、運転士に対する教育を検証した上で、執務の厳正が確保されるよう必要な措置を講じられたい。</p> <p>なお、講じた措置については、文書により速やかに報告されたい。</p>	H24. 10. 18	<p>1. 周知と指導</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 社長、安全統括管理者から訓示、指示を発出 ・ 運転管理者、部長それぞれの通達を発出し「社給携帯電話取扱い手引き」を制定 <p>2. 運転士の運転取扱の実態把握</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 全運転士に対し「運転士の使命感と責任について」レポートを提出させた。 ・ 全運転士に対し運転管理者によるヒヤリングを実施 ・ モニターを導入し、実施結果について検証し、追跡指導を行う。 <p>3. 教育、指導の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 外部講師による規律教育、グループミーティング、部内全体への水平展開の実施 <p>4. 執務の厳正の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 管理監督者の指導力強化(幹部職員による現場巡視を継続して実施)

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
中部 運輸局	三岐鉄道 株式会社 安全統括 管理者	鉄道部長	H24. 11. 8	<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24年11月8日、三岐線三里駅構内において、出発信号機の停止信号を冒進し列車脱線事故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、運輸安全委員会において調査中であるが、事故の再発を防止するため、貴社においても事故の背後要因を含め詳細に調査するとともに、再発防止の対策を講ず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、文書により速やかに報告されたい。</p>	H25. 4. 9 (中間報告)	<p>緊急対策</p> <p>(1) 全運転士に対しての添乗教育を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 全運転士に対し乗務員指導管理者(三岐運転区及び北勢運転区長)、安全統括管理者及び鉄道部長等が添乗確認を実施し、運転取り扱いの状況の確認及び指導を行った。 <p>(2) 経営トップからの注意喚起</p> <ul style="list-style-type: none"> 経営トップは、全社員に対し緊急事態宣言について通達した。 <p>(3) 机上教育の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 全運転士等に対し、同種事故の再発防止に向けた教育を実施した。 <p>恒久対策</p> <p>鉄道係員の教育・訓練については、必要な知識及び技能の向上を図るため、引き続き「鉄道係員の教育規程」に基づき運転の安全確保及び事故の防止を図ると共に、今回の事故を受け、鉄道部長より発出した「平成25年度 鉄道部教育指導方針について」を年間教育計画に盛り込み、運転士及び運転指令者に対する教育に重点を置いて取り組む。</p> <p>添乗や試問の結果を活用するとともに、運転管理者が全運転士との対面による個別面談を実施し、不足していると判断した場合は個別に指導を行うなど、適切なフォローアップを確実にを行い知悉度の向上を図る。</p> <p>教育・訓練の実施状況については、運転管理者から安全統括管理者へ報告を行い、必要に応じて見直しを図る。</p> <p>○運転指令者に対すること</p> <p>運転指令者の交代の際には、時刻及び引き継ぎ事項について相互に復唱するとともに、制御盤の設定状況を指令者相互で「CTC引き継ぎ簿」に記載し確認することとする。また、運転指令者の交代は、他の業務と輻輳しない時間帯に行うこととする。</p> <p>○設備に関すること</p> <p>地上子の新設・移設等の対策を、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
九州 運輸局	九州旅客 鉄道株式 会社 安全統括 管理者	鉄道部長	H24. 11. 12	<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11月12日、貴社が施工する鹿児島線の高架化工事の作業中のクレーンが、九州新幹線新玉名駅～熊本駅間において架線を支障する事象を発生させ、長時間の運転休止により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>については、自社の近接工事により営業中の新幹線の安全・安定輸送に影響を与えたことの重大性を十分認識した上で、施工の管理など背後要因を含め原因を究明し、再発防止の措置を講じて、二度とこのような事象を発生させることのないよう厳重に警告する。</p> <p>なお、講じた措置等については、速やかに文書により報告されたい。</p>	H25. 1. 29	<p>(1) 緊急的な措置</p> <p>① 平成24年11月12日に、安全推進部長から鉄道事業本部全社員に対し事務連絡「工事の厳正について」を発し、工事計画や作業実態が安全なものとなっているか点検して安全・安定輸送の確保を徹底するよう指示をしました。</p> <p>② 平成24年11月12日に、建設工事部長から建設工事部全社員に対し事務連絡「クレーン作業に伴う事故防止の取組みについて」を発し、クレーン作業における施工管理及び安全管理の徹底により事故防止の取組みに万全を期するよう指示をしました。</p> <p>③ 平成24年11月13日に、建設工事部施設課長から建設工事部施設課全社員に対し事務連絡「クレーンの作業に伴う事故防止の取組みについて」を発し、クレーン作業に伴う建設工事の緊急点検の実施及び請負会社に対する緊急事故防止講習会の開催について指示をしました。</p> <p>④ クレーン作業を伴う工事箇所の緊急点検の実施 現在、施工を行っているクレーン作業を伴う建設工事について緊急点検を実施し、安全が確保されている事を確認しました。 ・新幹線に近接する工事箇所 11月16日まで(実施済み) ・その他の工事箇所 11月28日まで(実施済み)</p> <p>⑤ 請負会社に対する緊急事故防止講習会の開催 今回の事故内容の周知及び安全対策の徹底を図るため、現在施工している建設工事の全ての工事管理者に対し、緊急事故防止対策講習会を開催して再発防止を徹底しました。 ・新幹線に近接する工事箇所 11月16日まで(実施済み) ・その他の工事箇所 11月28日まで(実施済み)</p> <p>⑥ JR監督員等に対する再教育の実施 平成24年11月20日に今回の事故内容の周知及び安全対策の徹底を図るため、建設工事を担当する監督員等に対し、緊急事故防止対策会議を開催</p>

					<p>して再教育を実施しました。</p> <p>(2) 恒久的な対策</p> <p>① 既設構造物（埋設物）の調査結果報告の確認について</p> <p>J R監督員等は、請負会社に既設構造物の調査報告を行わせ、防護等の処置についての覚書を取交し、その実施状況を現地で確認します。また、建設工事部で定める監督員等が工事着手までに確認する事項のチェックリストに既設構造物に関する覚書の項目を追加し、建設工事部担当課長等が、覚書が取交されているかの確認を行うとともに、監督員等が現地で処置状況を確認しているかのチェックを行います。</p> <p>② 既設構造物認知後の対応について</p> <p>施工途中で新たに既設構造物の存在が判明した場合、J R監督員等は、請負会社に調査及び現地表示を行うよう指示を行います。また、調査結果を双方で確認し、既設構造物が損壊する可能性がないかの検証を行ったうえで覚書を追加修正し、防護等の必要な処置を実施します。</p> <p>③ 施工手順変更時の対応について</p> <p>J R監督員等は、当初計画どおり高架橋工事の前に当該暗渠を撤去するものと思い込み、施工手順の確認を怠ったことから、施工計画変更の際には、請負会社に速やかに報告させ、双方で施工手順に問題がないか打合わせを実施します。</p> <p>また、J R監督員等が請負会社と日々の施工に関する保安上の打合せを行う施工打合せ票に、既設構造物を確認する項目を追加し、既設構造物の処置を行わないまま施工できないようにします。</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	九州旅客 鉄道株式 会社 代表取締役	運輸局長	H24. 12. 13	<p>鉄道の安全の確保については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、年末年始の輸送等に関する安全総点検の実施期間中にもかかわらず、昨日12月12日、貴社が施工する鹿児島線熊本駅付近における高架化工事において、列車と工事用自動車が衝突する事故を発生させた。貴社においては、本年11月12日にも、同じ高架化工事において、工事用クレーン車が九州新幹線の架線を支障する輸送障害を発生させており、連続して工事中の事故等を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>については、事故等の原因を究明するとともに、工事における施工管理及び安全管理体制を見直すなど、必要とされる措置を早急に講ずるよう厳重に警告する。</p> <p>なお、講じた措置については、速やかに文書により報告されたい。</p>	H25. 1. 29	<p>(1) 緊急的な措置</p> <p>① 平成24年12月14日に、鉄道事業本部長から鉄道事業本部全社員に対し事務連絡「鉄道の安全輸送の確保について」により「非常事態宣言」を発し、定められた作業・手順の遵守や基本動作の徹底等の安全に関わる基本的なルールが実行されているか確認するとともに、年末年始多客輸送の安全安定輸送の確保を指示しました。</p> <p>② 平成24年12月14日に、鉄道事業本部長から工事施工中の請負会社に対し事務連絡「工事施工時のルールの遵守について」を発し、仕方書や覚書等に定められたルールを遵守することとJR九州の鉄道の運行に関わる作業において、ルールの逸脱がないことの自主点検を行うよう要請しました。</p> <p>③ 平成24年12月16日、現地において社長、安全推進部長による熊本高架工事の請負会社に対する緊急の事故防止会議を開催し、安全への取組の徹底を要請しました。</p> <p>④ 平成24年12月19日、鉄道事業本部長が現地に赴き、当該請負会社に対し、定められたルールを遵守するように直接指導を行いました。</p> <p>⑤ 平成24年12月20日に、施設部長、建設工事部長による熊本高架工事の全ての工事管理者に対する緊急の事故防止会議を開催し、基本ルールの再徹底を指導しました。</p> <p>⑥ 当面の間、熊本高架工事については、JR監督員等が立会して作業を行い、チェックリストを用いた保安体制の確認を実施します。</p> <p>⑦ 他の工事用踏切について、事故発生直後に自主点検の指示を行うとともに、平成24年12月27日までに、JR監督員等による点検を実施して異常のないことを確認しました。</p> <p>(2) 恒久的な対策</p> <p>① 工事用踏切取扱いの体制について 工事管理者（保安担当）が他の業務で現地を離れて不在だったことから、工事用踏切</p>

					<p>を列車間合で使用する場合は、営業線工事に精通した会社を選定したうえで、工事用踏切の取扱いを別途契約することにより、工事用踏切取扱いのみの体制を整え、工事管理者（保安担当）が他の業務等で現地を離れることのないよう確実に専任します。</p> <p>② 工事用踏切の取扱いについて</p> <p>J R監督員等は、工事用踏切を取扱う請負会社の工事管理者（保安担当）に、任務の重要性や厳守すべき取扱い手順を覚書に記載させて提出させたうえで、事故事例を示し、取扱いを誤れば重大な事故に繋がることや、取扱い手順を直接指導し、覚書を取交します。さらに、J R監督員等は、工事管理者（保安担当）が工事用踏切の任務の重要性と取扱い手順を十分に理解しているかを確認するため、新たに工事用踏切を列車間合で使用開始する際に現地で立会します。</p> <p>また、安全パトロール実施時に、覚書に記載した現地の体制及び取扱い手順が徹底されているか確認を行います。</p>
--	--	--	--	--	--

平成23年度の行政指導を行ったもので平成24年度に改善報告があったもの

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
九州 運輸局	西日本鉄 道株式会 社 安全統括 管理者	鉄道部長	H23. 6. 17	<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、本日、貴社天神大牟田線 下大利駅～都府楼前駅間を走行中の列車において、3両目天井部分から何らかの物が車内に落ち、乗客が負傷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>本事故に関して、運輸安全委員会の調査等、関係機関へ全面的に協力するとともに、貴社においても早急に原因の究明を行い、同種事故の再発防止のため必要な措置を講じ、輸送の安全の確保に万全を期する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>	H23. 7. 8 (中間報告)	<p>1. パンタカギハズシヒキボウの一部を絶縁物で覆う。</p> <p>2. フタマタ直下に絶縁材を塗布する。</p>
					H25. 4. 23 (最終報告)	<p>運輸安全委員会の調査結果を踏まえた再発防止対策緊急対策で再発防止を図れると判断しているが、更なる安全性を高めるために次の対策を追加して実施する。</p> <p>(1) 屋根全体に絶縁材Bを塗布する</p> <p>(2) 絶縁材劣化防止のため、絶縁材Bの上部に更に仕上材を塗布する。</p> <p>(3) 絶縁材A使用車両については、一度屋根全体の絶縁材を全剥ぎし、改めて絶縁材B及び仕上材を塗布し、絶縁状態を確認するため耐圧試験を実施する。</p> <p>(4) 目視による入念な点検を継続し、亀裂等の早期発見に努める。</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	日本貨物 鉄道株式 会社 安全統括 管理者	鉄道部長	H23. 12. 28	<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23年12月27日、東海道線岐阜貨物ターミナル駅構内において、列車脱線事故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運輸安全委員会が調査中であるが、事故の調査にあたっ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>	H24. 2. 20 (中間報告)	<p>緊急対策</p> <p>(1) 本社から緊急に全国の全現場へメール（書面）にて事故状況を周知すると共に、荷役作業時に異常を感じたら必ず連絡及び確認を行うこと、隣接線を支障した場合は併発事故防止を行うことを徹底した。</p> <p>(2) 東海支社から岐阜貨物ターミナル駅及び静岡貨物駅に対し、コンテナ積卸作業を実施した車両については、当該列車の発車までに積付検査担当又は、管理者等が載線状態に異常がないことを確認するよう、口頭及びメール（書面）にて指示した。</p> <p>(3) 東海支社から管内の全現場に対して「重大事故の発生について」をメール（書面）にて発信、今回の事故は社会的影響の大きな事故であることを周知し、再度基本動作を徹底すること及び、荷役作業駅においては教育及び基本動作訓練を実施するように指示し、作業帯同の強化により指導を強化して、実施状況をチェック表に記録するよう指示した。</p> <p>暫定的対策</p> <p>(1) 作業面における対策として、全国の着発線荷役駅等で荷役線から本線に進出する列車を対象に、当該列車の発車までにコンテナ積卸作業を実施した車両の載線状態に異常がないことを積付検査担当又は、管理者等が確認することとする。</p> <p>(2) 全国の着発線荷役駅等において、関係するフォークリフトオペレーター全社員を対象に、持ち上げ脱線事故防止を目的とした緊急訓練を実施する。緊急訓練は、駅長・各支社駅指導担当及び業務受託会社の指導者が行う。</p> <p>恒久対策</p> <p>(1) 平成24年度下期に予定しているTRACE（トレース：フォークリフトに装備した装置により、駅構内のコンテナ位置、積卸情報等を一元的に管理するシステム）機器の更新に合わせ、フォークリフトオペレーターに異常な重量を検知したことを知らせる装置を開発し、装置を取り付けていく。 (平成24年10月以降順次実施)</p>
					H25. 7. 9 (中間報告)	平成24年10月以降、JR貨物が所有しているフォークリフトに対し

					告)	<p>て、TRACEシステムを更新し、以下の内容を順次整備している。(平成25年12月 完了予定)</p> <p>①コンテナ質量に応じて異常な荷重を検知した場合に、作業者に鎖錠の可能性を知らせるよう、警報音及び警報画面に出力(作業者がボタンを押下して確認を行うまで継続)することを追加する。</p> <p>②運転室に設置されたモニタ画面で荷役作業を確認できるよう、フォークやマスト上部にカメラを搭載した。</p> <p>③荷役指導や荷役事故防止のために、ドライブレコーダーを搭載した。</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
九州 運輸局	長崎電気 軌道株式 会社 安全統括 管理者	鉄道部長	H24. 2. 5	<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24年2月4日に大浦支線 市民病院前停留場～大浦海岸通停留場間において、軌道敷内に停止している乗用車に貴社の車両が衝突し、乗客等が負傷する道路障害事故を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>については、運輸安全委員会の事故調査等へ全面的に協力するとともに、貴社においても早急に事故原因を究明して、同種事故の再発防止のため必要な措置を講じ、輸送の安全を確保する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>	H24. 3. 2 (中間報告)	<p><当面の再発防止対策></p> <p>(1) 安全統括管理者名で「輸送の安全の確保」について提出し、人命を預かる立場であることを強く自覚し、業務を遂行するよう指示しました。又、同時に警告文を掲出し、事故の重大性を認識させました。</p> <p>(2) 電車部長名で緊急達示を掲出し、安全最優先を再認識する旨を指示しました。</p> <p>(3) 事故情報を掲出し、事故情報を周知しました。</p> <p>(4) 全乗務員に対して緊急個人面談を実施し、事故の概況説明及び雑踏な箇所においては減速運転し、再発防止に努めるよう指導しました。</p> <p>(5) 事故防止委員会を開催し、原因及び再発防止策を検討しました。</p> <p>(6) 当該運転士に対し、安全運行に対する机上教育を実施しました。</p>
					H24. 12. 27 (最終報告)	<p>運輸安全委員会の調査結果を踏まえた再発防止対策</p> <p>(1) 自動車の運転者が軌道敷内を通行する際に、電車の運行に支障を及ぼさないようにするため、当社のホームページで道路利用者に対し啓蒙活動やチラシの配布を実施した。</p> <p>(2) イベント等が開催されるときは、達示の掲示及び出勤点呼時の注意喚起に加え、事前に班長による組員への声かけを行い、安全意識の向上を図っていきます。</p> <p>(3) 年2回の速度感養成訓練時に実施している非常制動訓練で、発電ブレーキの適宜操作や制動距離短縮になることの認識を高めていきます。</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 安全統括 管理者	鉄道部長	H24. 2. 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喚起してきたところであるが、本日2月22日、1号線（御堂筋線）梅田駅構内において、プラットホームにある倉庫の火災により輸送障害を発生させ、旅客等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、貴局においては、火災の原因を究明して対策を講じ、再びこの様な事態を発生させないよう警告する。</p> <p>なお、講じた対策等については、速やかに文書を持って報告されたい。</p>	H24. 7. 27 （中間報告）	<p>①駅施設の管理の徹底をおこない、倉庫の不適切な利用の有無及び駅職員の防火管理の徹底等の是正をおこなった。</p> <p>②出火場所において清掃委託者が直前に喫煙をおこなっていた事実から各清掃委託者への禁煙の指導を徹底した。</p> <p>③駅職員及び駅施設利用者に対して火元確認点検及び禁煙等防火対策の徹底をおこなった。また、非常放送設備の不作動に伴い地下鉄全駅において点検をおこない異常がないことを確認した。</p>
					H25. 3. 28 （最終報告）	<p>①全職員に本事象を周知し、職員の防火意識の高揚を図るとともに、駅長に対し、駅構内の巡視の強化と倉庫の点検、管理の徹底を指示した。</p> <p>②清掃委託事業者に対し、倉庫における塵芥の放置禁止、施錠の確実な実施、作業員室の禁煙、回収した塵芥に吸い殻が混入していないかの確認の徹底を指導した。</p> <p>③防火対策に関するマニュアルを策定し、全職員に対し、手順等を徹底した。</p> <p>④全ての委託事業者に対し、禁煙、火元確認点検の徹底と駅施設の鍵の取扱いの厳正化を指示した。</p> <p>⑤春と秋の火災予防運動等で管理職が実施状況を確認した。</p> <p>⑥火災発生後の連絡通報体制を見直した。</p> <p>⑦初期消火、避難誘導に関する訓練を実施した。</p> <p>⑧梅田駅のような規模の大きい駅においてエリアを分割し、初期消火、避難誘導を実施することとした。</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
北海道 運輸局	北海道旅客鉄道株式会社 安全統括 管理者	鉄道部長	H24. 3. 1	<p>輸送の安全確保については、かねてから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24年2月29日函館線八雲駅構内において、列車脱線事故を発生させたことは誠に遺憾であり、嚴重に警告する。</p> <p>事故の原因については、運輸安全委員会において調査中であるが、事故の調査にあたっては関係機関に対し全面的に協力するとともに、貴社においても原因を究明し、万全の再発防止対策を講じられたい。</p> <p>なお、講じた具体的措置については、文書にて速やかに報告されたい。</p>	H25. 4. 30 (中間報告)	<p>1. 駅構内状況の把握と予防除雪について</p> <p>① 本社は、各駅の作業ダイヤを精査し、構内巡回作業が組み込まれてない駅については作業ダイヤの見直しを行った。なお、常例の作業として構内巡回作業を組み込まない一部の駅については、当面の間、日々の業務指定の中で駅長等が構内巡回作業を行う他、パートナー社員から除雪作業後の構内状況の報告を受け、構内状況を把握することとする。</p> <p>② 本社は、「構内予防除雪マニュアル」作成した。これに基づき、本社は、各地区駅において同マニュアルの説明会を実施し、予防除雪の徹底を周知した。</p> <p>③ 本社は、各駅が確実な構内状況把握の実施を図るべく、構内状況の点検項目を明確にした『構内状況記録簿』(点検用・報告用)を作成した。</p> <p>④ 各駅の当務駅長は、自駅の構内状況把握と予防除雪の状況について、『構内状況記録簿』(点検用)に基づき予防除雪が適切に行われているか、毎日点検を実施するとともに不適切な予防除雪を確認した場合は、直ちにパートナー社員に除雪範囲を明確に指示し、適切な予防除雪を実施する。被管理駅の構内状況についても、毎日パートナー社員より『構内状況記録簿』(報告用)により報告を受け、駅長等が定期的に巡回し、現地、現物による巡回指導を行う。また、荒天予報時、荒天時においては都度巡回点検を行い、構内状況の把握を行う。駅長は、断続的な降雪により、本・副本線が使用できないと判断した場合は、直ちに関係輸送指令に通報する。</p> <p>⑤ 本・支社、関係地区駅輸送業務センターは、駅に対し1ヶ月に1回以上の頻度で計画的にエリア内を巡回し、『構内状況記録簿』(点検用)に基づき構内状況及び作業実態の把握を行うと共に関係駅に対し予防除雪の指導を行い、巡回点検の結果については、本・支社、関係地区輸送業務センター間で共有化する。また、荒天予報時及び荒天時は、本社・支社、関係地区駅輸送業務センターが、関係方面の各駅</p>

					<p>構内状況をその都度巡回して現場を把握すると共に、要注意箇所は積雪状況の変化に特段の注意を払い、巡回者が撮影した写真データ等により輸送指令と共有化を図り運転計画に活用する。</p> <p>2. 教育について</p> <p>① 本社は、新たな教育資料として構内管理の着眼点、過去の事象などを盛り込んだ構内予防除雪マニュアルと具体的な予防除雪作業方の映像資料を作成し各駅に配布した。</p> <p>② 本社は、駅長またはそれを代務する副駅長や運転担当の助役に対し、毎年実施している入冬期前管理者勉強会において触車事故防止の安全教育に加え、構内予防除雪マニュアルと具体的な予防除雪作業方の映像資料に基づき、構内管理と予防除雪について指導を行う。</p> <p>③ 各駅長は、入冬期前及び折り返し時期の勉強会において、構内予防除雪マニュアルと具体的な予防除雪作業方の映像資料に基づき、社員及びパートナー社員に具体的な予防除雪の作業方について指導を行う。</p> <p>④ 社員研修センターにおける集合研修において、構内管理と具体的な予防除雪に関するカリキュラムを新たに追加し、教育を実施した。</p> <p>3. 八雲駅の改善措置</p> <p>①、②のほか、次の措置を講じた。</p> <p>① 八雲駅長は、作業ダイヤを見直し、毎日当務駅長が構内巡回を行い構内状況を把握し、パートナー社員に対する作業指示、状況に応じた予防除雪手配を行うこととした。</p> <p>② 八雲駅長は、本社、関係支社からの指導を受け、事故防止検討会を開催し、全社員に予防除雪の重要性と構内巡回による適切な構内把握について指導した。</p> <p>③ 八雲駅は、予防除雪マニュアルにフランジウェイ部の除氷雪方、要注意箇所を加え見直しを行った。</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
北海道運輸局	北海道旅客鉄道株式会社安全統括管理者	鉄道部長	H24. 3. 8	<p>輸送の安全確保については、かねてから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24年3月7日留萌線箸別駅～増毛駅間において、列車脱線事故を発生させた。</p> <p>貴社は去る2月29日にも同種の事故を発生させており、当局から鉄道輸送の安全確保について警告したにもかかわらず今回の事故を発生させたことは極めて遺憾であり、厳重に警告する。</p> <p>事故の原因については、運輸安全委員会において調査中であるが、貴社においても安全管理体制等の背後要因を含め原因を徹底的に究明し、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、文書にて速やかに報告されたい。</p>	H25. 4. 30	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本件斜面について、不安定な土砂や礫を除去した上で落石防止網（非ポケット式）を設置した。また、倒壊した落石止柵を復旧した。 2. 本件斜面に流下していた塩ビ管からの排水が斜面外に流れるように、排水経路を変更した。 3. 留萌駅～増毛駅間の斜面について、既存の構造物検査記録簿の他に、斜面の状況を把握できるスケッチや写真を含む「のり面管理台帳」を新たに作成し、今後の検査に持参し状態の変化を把握するとともに、変化があればそれを記入し、更新を行っていくこととした。なお、他線区の要注意箇所についても順次のり面管理台帳を整備していく。 4. 雪崩防止柵については、毎年現場からの要求に基づき本社が現地調査及びヒヤリングを行い、優先順位を決定し整備してきたが、今後は現場からの要求に基づいた整備と併せて雪崩要注意箇所について優先順位付けを行い、計画的に整備する。また、雪崩防止柵を整備した雪崩要注意箇所の解除については、本社と現場が連携し、現地確認によりその効果を検証した上で、最終的に本社が判断する。なお、平成24年度は、3月7日の脱線現場を含め19箇所に雪崩防止柵を設置（脱線現場は平成24年11月30日に設置）したほか、雪覆いを1箇所設置した。 5. 雪崩検知装置を留萌線箸別駅～増毛駅間(65k600m～65k700m)に設置した。なお、雪崩検知装置は雪崩が発生していなくても降雪の重さにより作動してしまうという課題があることから、今回設置箇所における冬季間の検証を継続し、雪崩検知装置を設置すべき箇所の選定について検討していく。 6. 雪崩警備の発令および解除の基準、雪崩運転規制の基準並びに雪崩要注意箇所の指定について、「災害時運転規制等マニュアル」へ明記した。また、雪崩警備の際の着眼点について、「雪崩要注意箇所等の管理について」（事務連絡）にて周知した。また、関係社員に対し、改

					<p>訂した「災害時運転規制等マニュアル」の教育を実施した。</p> <p>7. 災害警備発令基準（なだれ）及び要注意箇所表（なだれ）を「災害警備計画表」へ明記した。また、「災害警備計画表」については、現場管理者の他、本社工務部保線課および工事課で定期的にチェックを行い維持管理をしていく。</p> <p>8. 全道の雪崩要注意箇所について、見通しの悪い箇所や対策工の未整備の箇所等、計画的な徐行が必要な箇所を調査し、その結果を踏まえ、見通しの悪い雪崩要注意箇所については、対策工の整備や除雪などの雪崩対策を実施するとともに、点検により雪崩の恐れがある場合は、必要により減速運転を実施する。なお、留萌線箸別駅～増毛駅間（64k500m～66k500、L=2,000m）における徐行箇所は、今後の雨や雪により落石及び土砂崩壊、雪崩等の可能性が懸念されることから、減速運転を継続する。</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
関東運輸局	東日本旅客鉄道株式会社 安全統括管理者	鉄道部長	H24. 3. 22	<p>運転士の執務の厳正については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、今般、貴社の運転士が列車走行中、私用のため私物の携帯電話を使用していたことが判明した。</p> <p>このような行為は、輸送の安全に支障を来す恐れのあるものであり、また、公共交通機関への信用を失墜させるものであり、誠に遺憾である。</p> <p>貴社におかれては、事柄の重大性を十分認識し、運転士の運転取扱いの実態を把握するとともに、運転士に対する教育を検証した上で、執務の厳正が確保されるよう必要な改善措置を講じ、二度とこのような事案を発生させないよう、厳重に警告する。</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>	H24. 8. 3	<p>【緊急対策】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 安全統括管理者より「安全の確保に向けた執務の厳正に関する指導事項について(通達)」を発出し、運転士をはじめ全社員を対象に注意喚起を実施 2. 「安全の確保に向けた執務の厳正に関する指導事項について(連絡)」を発出し、私物の携帯電話を携行する場合は、電源を切り乗務用鞆に収納することとし、身につけて携行することのないよう再指導を実施 3. 運転士に対して、乗務員指導管理者による面談を実施 <ol style="list-style-type: none"> (1) 乗務中の私物の携帯電話の携帯方法及び使用実態の確認 (2) 本事象が「動力車操縦者運転免許に関する省令」及び「運転安全の確保に関する省令」に違反する行為であることを再確認させるとともに、免許の取消又は免許の停止などの行政処分の該当事象であることを再指導 (3) 乗務中における私物の携帯電話の不適切な使用等、執務態度においてお客さまが不安を感じることをないよう指導の徹底 4. 定例訓練において私物の携帯電話の携行について再指導を実施 5. 列車添乗時等に私物の携帯電話に関する実態把握を実施（不適切な使用実態なし） <p>【恒久対策】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 運転士が携帯する「運転士標準集」執務基準に、私物の携帯電話を携行する際のルールを明し、全運転士に配付するとともに指導を実施（車掌標準集にも記載） 2. 定例訓練で毎年1回、全運転士に対し私物の携帯電話の携行について指導し、乗務中の私物の携帯電話の使用は、免許取消又は許停止などの行政処分の対象となることを指導する 3. 管理者等は、運転台に添乗した際に、随時、私物の携帯電話携行する際のルールについて運転士に対し個別に指導する 4. 新規養成の運転士に対しては、動力車操縦者運転免許取得前に養成所で実施される修了講習において、乗務中の私物の携帯電話の使用は、免許の取消又は免許の停止などの行政処分の事象であることを指導する