

資料4 重大な事象が発生した場合等、特に必要がある場合に実施した特別保安監査
 における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
四国 運輸局	伊予鉄道 株式会社 代表取締役 社長	運輸局長	H24.11.6	<p>1 乗務員に対する点呼について、点呼実施者の業務が輻輳するなどによって点呼や申告に係る社内規程等に基づく点呼が適切に実施できていないことを認めたので、点呼に係る規程類を再整備し、確実に実施できるよう要員を確保するなど、実施体制を構築し、確実な点呼を実施すること。</p> <p>2 運転士について、体調不良であるにも関わらず自主申告をせず、そのまま乗務をしたことによって正常な列車の操縦ができなかった事実を認めたので、心身の状態に異常がある場合には速やかに申告させるための具体的な措置を講ずること。また、管理者は、体調不良者の把握に努め、平常から管理を徹底すること。</p> <p>3 異常運転時の対応について、ATSによる非常制動が動作した際に運転士が社内規程に基づく取扱いをしなかったこと、また、複数回の非常制動にも関わらず車掌が指令等へ連絡するなど適切な対応ができていなかったことを認めたので、異常を認めた場合の対応方法を規程類に明確化するとともに、教育体制を確立したうえで関係規程が確実に遵守されるよう適切に教育を実施し、異常時対応について向上を図ること。</p> <p>4 過去に発生した事故（平成21年8月30日に発生した踏切障害事故、平成23年5月14日に発生した道路障害事故、平成24年9月6日に発生した車両衝突事故）については、運転事故等の報告が遅れている事実が認められ、また、動力車操縦者資質管理報告書（平成22年第1／四半期分）については、「資質管理の概況」欄の記載に誤りがあることが認められたので、関係規則に基づく報告事項の管理方法を規定するなど、管理体制を構築する</p>	H24.11.27	<p>改善指示に対する取り組みの要点</p> <p>1 点呼を確実に執行する意義が十分理解されていなかったことを改善するため、点呼実施者とすべての乗務員が適切に点呼を実施する体制を確立すべく、再教育と規程類の再整備および実施体制の強化を図り、安全輸送を担保する点呼を確実なものとする。</p> <p>2 体調不良である乗務員の交代要員が適切に配置できていなかったことを改善するため、代務可能な予備運転手士の確保を図り体調不良者の自主申告を促す措置とともに、日常における体調不良者の把握、および健康診断の結果に基づき適切な管理・指導を徹底する。</p> <p>3 乗務員の安全輸送への意識と教育が不十分であったことを改善するため、異常を認めた場合に社内規程に基づく適切な取扱い・報告が実施されるよう、規程類の再整備および教育・指導の強化により、確実な異常時対応の実施を図るものとする。</p> <p>4 確実な報告や届出ができていなかったことを改善するため、「運転事故等報告書」「資質管理報告書」等につき各担当部署において関係規則の周知・徹底を図るとともに、連絡通報体制を見直し確実な管理体制を構築する。</p> <p>5 本社管理部門と現場とのコミュニケーション及び安全に対する取り組みが不十分であったため、全ての社員が安全を最優先とする安全管理体制を再構築すべく、本社管理部門と現業部門との意思疎通の円滑化を図り、現業部門が抱える問題等を全社で共有するとともに、本社管理部門が率先して安全管理意識の向上を図る。</p>

			<p>こと。</p> <p>5 上記（1）から（4）までを適確に実施できるよう、本社管理者は現業管理者等とのコミュニケーションを充実するなどによって現業機関が抱える問題等を適確に把握・検討し、本社各部署が率先して安全管理意識の向上を図り、安全管理体制を確立すること。</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	阪堺電気軌道株式会社取締役社長	運輸局長	H25. 1. 22	<p>1 所属する運転士が恒常的に速度超過を行っていた事実があり、その要因としては、現行の発着時刻が近年の旅客の増加に伴う乗降時間の拡大及び一部車両（701形）の走行性能が反映されていないなど運行の実態に合っていないことにより生じた慢性的な運行遅延によるものと認められることから、運行の実態を適確に把握し、発着時刻を適正に変更すること。また、今後、同様の状況に至ることがないよう、適正に発着時刻を変更する方法の確立を図ること。</p> <p>2 運転速度の厳守については、教育及び添乗指導により実施しているが、所属する運転士が恒常的に速度超過を行っており、貴社もその事実を把握できていなかったことを確認したので、変更した発着時刻に沿って速度超過防止教育を行い、車両操縦の実態を適確に把握するなど、運転の管理を徹底すること。なお、改善にあたっては、運転状況記録装置、ドライブレコーダ等の設置とその活用についても検討すること。</p> <p>3 運転に関する業務については、現行の発着時刻が運行の実態に合っていないこと、及び所属する運転士が恒常的に速度超過を行っていたことから、管理が適切に行われていなかったことが認められるため、運転管理者は自身の職責を再認識し、運転に関する業務の管理を適切かつ確実にを行うこと。</p>	H25. 2. 21	<p>改善指示に対する取り組みの要点</p> <p>1 発着時刻の変更(ダイヤ改正)</p> <p>(1)変更概要</p> <p>①運転所要時分 早朝・深夜時間帯 天王寺駅前～我孫子道 現行18分・19分→20分 恵美須町～我孫子道 現行18分・19分→20分 我孫子道～浜寺駅前 現行25分→26分 昼間時間帯 天王寺駅前～我孫子道 現行20分→21分</p> <p>②整備時分(折り返し時分) 阪堺線 恵美須町 現行5分→7分 浜寺駅前 現行5分→15分 上町線 住吉公園 現行5分→15分 (休日表のみ)</p> <p>(2)新ダイヤに関する今後の検証 遅延状況等の調査(データ化)を月単位で営業課運転担当主任が行い、安全統括管理者および運転管理者等が出席する「安全推進部会」で、毎月その結果を検証 今まで現場の声に耳を傾けなかった体質を改善し、風通しの良い職場風土を形成するために、「安全推進部会」には安全統括管理者が指名した、運輸区の助役を出席させ現場の意見等を直ちに反映できる体制とし、遅延状況と併せ電車発着時刻の変更の必要性を検討することとし、必要と判断されれば直ちに変更作業に取り組む</p> <p>2 下記の各項目を「教育訓練実施要綱」に明確に記載し、各教育を実施</p> <p>(1) 運転士には、年2回実施している定例業務教育で、運転業務に必須の運転取扱心得の他、運転に関する諸規定の項目を必ず実施</p> <p>(2) 運転士登用の際の運転技能担当の教習指導員には、法令遵守等のコンプライアンスの徹底についての教育を実施</p> <p>(3) 運転士には、定例業務教育で法令遵守等のコンプライアンスの重要性についての教育を、年一回実施</p> <p>(4) 運輸区の助役には、助役研修会でコンプライアンスの重要性についての教育を、年一回実施。</p>

					<p>(5) 管理者等が、運転士の速度超過の実態に気づかなかったことから、運転士だけでなく、全社員に対しコンプライアンスの重要性についての教育を、年一回実施</p> <p>2-1 運転士の速度厳守状況の確認について</p> <p>(1) 運輸区助役が毎月の内一日、速度制限箇所において、地上から厳守状況を確認</p> <p>(2) 年6回実施している個人面談の中で、運転速度厳守状況を必ず確認</p> <p>2-2 「運転状況記録装置（ドライブレコーダー）の設置」</p> <p>平成28年6月末までに保有38両全て、および導入が予定されているLRV（超低床式車両）3編成全てに設置</p> <p>3 「安全管理規程」に則り、社長および役員、各管理者は輸送の安全を確保するため、適切な内部監査の実施により軌道事業の実施および管理の状況を把握</p> <p>安全統括管理者は、輸送の安全確保を最優先とし、社員等に対し輸送の安全に関する法令および規程等を周知し、遵守と安全第一の意識の徹底</p> <p>輸送業務の実施および管理の状況、並びに安全重点施策等に定める安全性向上施策の実施状況について、「内部監査」を実施すると共に、「安全推進委員会」「安全推進部会」において、各管理者から報告を求め、「現場巡視」の際には自身で確認を行い必要な改善の施策を講じる体制の構築</p> <p>運転管理者である営業課長は定期的に各職場を巡回し、乗務員を含む係員の運転業務に関する取り組み状況の確認</p> <p>「安全推進部会」には現場の監督者を出席させ、現場の情報および改善要望等を、部会メンバーで協議する体制の構築</p> <p>運転士への教育等については、運転に関する諸規定および関係法令を遵守する旨の教育の実施</p>
--	--	--	--	--	---

