

資料3 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等における行政指導と主な改善報告

(1) 事業者に対する行政指導

担当局	発出先	発出者	通知	指導内容
鉄道局	北海道旅客鉄道株式会社 代表取締役社長	鉄道局長	H25.10.4	<p>1. 本社において、各部門の現場の状況の把握を十分に行った上で、これらの部門の業務を統括管理する体制が不十分であることが認められた。</p> <p>このため、安全統括管理者が、輸送の安全を確保するため、現場の状況を把握し、必要な指示を的確に行う等の本社に求められる機能の実効性を担保し、各部門を確実に統括管理するための業務体制の整備を行うこと。</p> <p>2. 軌道部門においては、以下の措置を講ずること。</p> <p>(1) 本社軌道部門において、現場における保守管理体制の構築を指示していないこと及び現場の状況を把握しておらず、必要な対応が取られていないことが認められた。</p> <p>このため、本社軌道部門においては、現場における保守管理体制の構築のための指示を行うとともに、現場の状況を常に把握し、迅速に必要な対応を取る体制を構築すること。</p> <p>(2) 軌道部門の現場において、検査担当者と補修担当者との間の連携が取られていないこと及びこれを確認する仕組みがなく、実際に確認されていないことが認められた。</p> <p>このため、現場においては、(1)の本社軌道部門からの指示を踏まえ、検査担当者と補修担当者との間の連携を確実に行う体制及び組織内で業務の実施状況を確認する体制を構築すること。</p> <p>3. 軌道部門以外の部門においても、軌道部門に対する2.の指示を踏まえ、本社と現場との間の連携及び現場における業務の実施体制について、現状を確認した上で、必要な改善を図ること。</p> <p>4. 既に指示しているところであるが、安全統括管理者は、始発列車が運転される前に、各部門の現場において輸送の安全が確保されていることを確認すること。確認すべき内容については、例えば、施設部門においては予定されていた作業を確実に終了するとともに、列車の安全な走行に支障を生じさせるような事象が発生していないこと、車両部門においては必要な整備が終了し、予定外の不具合等がないこと、運転部門においては点呼等が確実に行われ、安全な操縦ができる状態であること等が挙げられる。</p>
鉄道局	北海道旅客鉄道株式会社 代表取締役社長	鉄道局長	H25.10.25	<p>1. 安全推進委員会において、事故等の原因究明及び再発防止対策に関する事項等について調査審議することとされているが、トラブルが頻発しているにもかかわらず、同委員会では、これらの一部についての報告等にとどまっており、これらへの対応について調査審議されていないことが認められた。</p> <p>このため、鉄道の事故防止に関する事項を総合的に検討すべき同委員会が本来の機能を発揮し、輸送の安全確保上有効かつ適切な対策を講ずるために、まずは、トラブルが頻発している状況にかんがみ、同委員会において、重要と考えられる安全上のトラブルを選び出し、その原因究明及び必要と考えられる対策を調査審議すること。また、同委員会の開催の都度、その内容について報告すること。</p> <p>2. 軌道部門において、老朽化に応じてまくら木を適切に管理・更新するためには、その状態を一本ずつ把握し管理する必要があるが、それがなされていない保線管理室があることが認められた。また、この前提となるまくら木の不良判定及び交換の基準が、現場に徹底されていないことが認められた。</p> <p>このため、本社において、不良判定及び交換の基準を規程等で明確に定め、これを現場に周知徹底をするとともに、現場において、これに基づき、まくら木の状態を一本ずつ把握し管理すること。また、基準を定めるに当たっては、PCまくら木化についても検討すること。</p> <p>3. 車両部門において、以下の措置を講ずること。</p> <p>(1) 平成25年10月7日の苗穂運転所における状態・機能検査において、キハ183-211号車の電磁給排弁非常吐出締切コックが「閉」となっていたことが判明した事実を確認した。</p>

				<p>このため、当該コックに対する固縛、当該コックの設置機器室の封印等を行うとともに、車両の運用段階における検査の際にもこれらの措置状況を確認すること。</p> <p>(2)工場から出場し運用に供されるまでの間には、工場、運転所等において多くの作業の段階があるが、これらの段階において当該コックの状態を確認する仕組みが講じられていないことが認められた。</p> <p>このため、それぞれの段階で、取扱いマニュアル及び作業チェック表の整備等確実なチェックができる仕組みを構築すること。</p> <p>4. 本社において、予算編成に当たって、各主管部が現場の状況を十分に把握しておらず、安全確保に関する現場からの要望等が十分考慮されていなかったことが認められた。</p> <p>このため、本社において、現場からの提案を十分に聴取した上で、安全を確保する上での優先度を考慮しつつ、平成26年度において講ずべき施策が着実に実施されるよう予算編成を行うこと。また、現場から聴取した提案については、随時報告されたい。</p>
鉄道局	北海道旅客鉄道株式会社代表取締役社長	鉄道局長	H25. 11. 29	<p>1. 貴社においては、現下の状況にかんがみ、総力を挙げて安全で安定的な輸送を確保する必要があるが、特に、年末年始は、通常にも増して多くの人々が貴社の鉄道を利用し、ひとたびトラブルが発生すると、大きな影響を及ぼすことから、より一層の取組が求められる。</p> <p>このため、度重なるトラブル等により損なわれた利用者の信頼の回復に向けて、改善指示（その1）4. により行われている毎日の安全確認を通じて改めて認識した日々の安全輸送の取組の重要性を踏まえた上で、年末年始の多客期という一層の取組が求められるこの時期において、安全で安定的な輸送を全うするための対策を早急に策定し、着実に実行すること。</p> <p>なお、対策の内容については、平成25年12月10日までに報告すること。</p> <p>2. 平成26年度の予算編成に関しては、改善指示（その2）4. において指示したところであるが、必要な安全対策を促進するため、本年度内及び来年度早期における継続的かつ重点的な安全投資等が求められる。</p> <p>このため、平成26年度の予算編成に当たって改善指示（その2）4. により現場から聴取された提案及びその他の状況を踏まえ、安全投資及び修繕費に関して、前倒しして着手すべき事項について本年度内の執行を含め必要な措置を講ずるとともに、平成26年度予算についてもできる限り年度前半の夏の多客期までに執行すること。また、これらの執行を着実に実行するため、平成25年度第4四半期及び平成26年度の予算計画を早急に策定すること。</p> <p>なお、当該予算計画については、平成26年1月末までに報告すること。</p> <p>3. 改善指示（その1）2.（1）の本社軌道部門からの指示について、社内での指示文書の発出にとどまっていることが認められた。</p> <p>このため、本社は、現場に対し、当該文書の趣旨を十分に説明した上で、現場における連携を確実に実行する体制及び業務の実施状況を確認する体制が確実となるよう必要な対応を取ること。</p> <p>また、平成25年11月18日から設置した「業務支援室」について、現場の状況を常に把握し、迅速に必要な対応を取るというその目指す機能が十分発揮されるよう、現場を含め関係者の理解の促進等必要な措置を講ずること。</p> <p>4. 車両部門において、委託業務の品質の確保を図るために定めるべき受託者の選定基準が定められていないこと等、委託業務について不適切な業務上の取扱いが認められた。</p> <p>このため、車両部門において、委託業務の品質及び適切な受委託関係を確保するため、受託者の適切な選定基準の策定、適正な再委託の承認手続きの確保、委託業務に対する適切な検査等について必要な改善を図ること。</p>
鉄道局	日本貨物鉄道株式会社	鉄道局長	H26. 5. 28	<p>以下の事項をはじめとして、本社が、現場の状況を的確に把握する体制を整備した上で、現場の業務の実施状況を定期的に検証して、課題を整理し、必要な改善を行うとともに、改善の実行性が確保されるよう安全管理体制の強化を図ること。</p>

			<p>なお、課題の整理に当たって、一部の現場又は部門にとどまらないものは、全社又は他部門も含めた課題として対応すること。</p> <p>1. 運転士が教育訓練の一部を受講していないこと、乗務員指導管理者が運転士の教育訓練の状況を把握していないことなど、運転管理者が行う運転士の教育訓練の管理が確実に実施できていないことが認められた。  このため、運転管理者が乗務員に必要な資質の保持及び向上に関する業務を適確に実施するとともに、乗務員指導管理者がこれを適切に補助することができるよう、乗務員の資質に関する管理体制を改善すること。</p> <p>2. 一部の軌道において、整備基準値を超える軌道変位等が確認されたにも関わらず、その一部の軌道で徐行運転が行われていること等から結果的に実施基準で定める早急な整備がされていないことが認められた。  このため、整備基準値の考え方を整理し、必要な整備が適切に実施されるよう関係規程等を見直すなど、軌道の保守に関する業務実施体制を改善すること。</p> <p>3. 車両の状態・機能検査において検査後の使用可否の判断が確実に行われていないこと、検修係員に対する作業取扱いの指示が一部周知されていないことなど、車両の保守に関する業務が確実に実施できていないことが認められた。  このため、ルールに則った適切な作業の徹底及び本社から現場までの間の連携を確実に行うよう、車両の保守に関する管理体制を改善すること。</p>
--	--	--	--

資料3 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等における行政指導と主な改善報告

(2) 事業者からの改善報告

担当局	発出先	発出者	報告	主な改善報告内容
鉄道局	鉄道局長	北海道旅客鉄道株式会社 代表取締役社長	H25.12.10	<p>改善指示に対する取り組みの要点</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 日々の運行に係る安全確保の再徹底           <p>安全統括管理者が始発列車運行前に安全の確認を行っているが、冬期間には降雪、気温低下に伴うトラブルが発生しやすくなることなどから、この期間の特殊事情を考慮した上で、より迅速・確実な日々の安全確保を励行する。また、災害が見込まれる場合や大きなトラブルが発生した場合には、社長自ら利用者の安全を確保するために陣頭指揮にあたる。</p> </li> <li>2. 事故防止・冬期間に生じるトラブルの予防に関する取り組み           <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 軌道部門における取り組み               <ol style="list-style-type: none"> <li>① 12月16日までに全線に亘り徒歩等による線路確認を行い、早急に補修が必要な箇所は12月27日までに補修を実施する。</li> <li>② 支障木、積雪状態等の確認のために、札幌～函館間、札幌～釧路間等全6区間については、年末年始期間、本社・支社及び現場社員により、毎日列車巡回点検を実施する。支障木、除雪が必要な箇所を発見した場合には、当該区間を保守する保線所等へ連絡を行い、必要な措置を行う。</li> <li>③ 冬期の高波による災害に備え、護岸壁の点検を本社・支社及び現場社員の合同で12月20日までに実施する。早急に補修が必要な箇所は12月27日までに補修を実施する。</li> </ol> </li> <li>(2) 電気部門における取り組み               <ol style="list-style-type: none"> <li>① 中押し装置が設備されている分岐器箇所での軌道短絡事象防止のため、電気転てつ機中押しロッドの取り付け状態の点検及び必要な補修を12月27日までに行う。</li> <li>② 電車線支持物の冠雪状態の確認、踏切設備周辺等の積雪状態の確認のために、通常の列車巡回に加え、札幌～新千歳空港間、札幌～旭川間については、年末年始期間、本社社員が毎日、列車巡回点検を実施する。なお、除雪が必要な箇所を発見した場合には、当該区間を保守する電気所等へ連絡を行い、必要な措置を行う。</li> </ol> </li> <li>(3) 車両部門における取り組み               <ol style="list-style-type: none"> <li>① 冬期において、制輪子と車輪が凍結すること等により車輪に傷を生じるトラブルが多発することから、12月1日より、検査で発見された車輪の傷を迅速に補修する体制を強化した。また、補修に使用する在姿車輪旋盤については、11月20日に事前点検を完了している他、故障に備えて予備品を配備した。</li> <li>② プラグドアの浮き上がりトラブルを防止するため、11月30日までに入冬前の整備を終え、冬期においては、仕業検査・交番検査における点検を強化する。また、気温低下に伴うドアの開閉不良を防止するため、12月1日より旭川駅、12月15日より滝川駅においてドアの融解作業を行う。</li> <li>③ 特急気動車については、運転士による運行前の点検に加え、検査担当者が車両基地から出発前にエンジンからの漏油、漏水、異音の有無等についての点検を引き続き実施する。なお、異常を認めた場合には、応急措置、修繕あるいは別な車両の手配等を行う。</li> </ol> </li> <li>(4) 運転部門における取り組み               <ol style="list-style-type: none"> <li>① 運転所長等が指導訓練や点呼等において、多客期の事故防止、基本動作・基本作業の重要性について、全ての乗務員に対して指導する。</li> <li>② 年末年始期間、運転所管理者や指導員等に加え、本社・支社社員により、毎日添乗指導を行う。</li> </ol> </li> <li>(5) 全社一丸となった除雪の取り組み               <p>本線の除雪については、軌道部門において、排雪モーターカーの更新、増備を行った他、踏切の除雪体制を12月15日までに整える。駅構内、車両基地については、駅や運輸部門において、降雪によるポイント不転換を防止するため、ポイント周辺部分の排雪等の予防除雪の体制を12月15日までに整える。また、異常降雪時には、本社・支社社員が現場へ除雪の応援に向かう。</p> </li> </ol> </li> </ol>

				<p>3. 冬期安全・安定輸送に関する設備投資等</p> <p>(1) 新型除雪機械への取替による除雪体制の強化 除雪機械について、6台の取替、2台の増備を行い、全道に127台配備する。</p> <p>(2) ポイント不転換対策</p> <p>① ポイント融雪ピット式について、岩見沢駅に3箇所新設し、62箇所の設置とする。</p> <p>② 既設のポイントマットヒーター（234箇所）、圧縮空気式ポイント除雪装置（101箇所）等を有効活用する。</p> <p>(3) 駅間等における吹き溜まり対策</p> <p>① 防雪柵を駅間に1,170m新設し、78.7kmの設置とする。</p> <p>② 降雪モニターカメラを駅構内に11箇所、駅間に2箇所新設し、77箇所の設置とする。</p> <p>その他、平成25年度から着手したPCまくら木化等を推進する。</p> <p>4. 異常時に備えた取り組み</p> <p>(1) 全社共通の取り組み</p> <p>① グループ会社を含めた本社・支社・現場間の異常時連絡体制について、整備状況を12月18日までに確認する。</p> <p>② 年末年始期間、本社指令室に本社工務部、電気部、車両部の社員を常駐させ、異常時には現場社員、指令員と連携を図り、迅速に対応できる体制を整える。</p> <p>(2) 軌道部門の取り組み 年末年始期間、グループ会社において各地区に緊急修繕に備えた体制を整える。</p> <p>(3) 電気部門の取り組み 年末年始期間、現場における当番体制の増員を行う。</p> <p>(4) 車両部門の取り組み 年末年始期間、札幌駅に配置している列車検査担当者を増員する他、苗穂工場では運転所への車両部品の緊急発送に関する当番体制を整える。</p> <p>5. 利用者への取り組み</p> <p>(1) 利用者への案内</p> <p>① 臨時列車の運行、増結等について出来る限り計画したが、特に混雑が予想される列車については、新聞広告、リーフレット等により案内する。</p> <p>② 本社・支社社員が駅社員とともに案内を行う。</p> <p>③ 札幌駅、南千歳駅では、プラットホームでの案内、安全確保のための係員を配置する。</p> <p>④ 札幌～函館間で混雑が予想される列車には、車掌が2名乗車する。</p> <p>⑤ 輸送障害発生時には、本社・支社指令室に本社・支社社員が参集し、必要な情報を駅、車掌へ伝達する。</p> <p>(2) 駅舎等の安全確認</p> <p>① 通常の点検に加え、利用者の多い駅舎及び旅客上家等の点検を、本社・支社及び現場社員が実施し、点検結果を踏まえて必要な措置を12月20日までに実施する。</p> <p>② 毎月の定期点検に加え、駅設置の全てのエレベーター、エスカレーターを対象として、安全装置の作動確認を12月20日までに実施する。</p> <p>6. 「年末年始輸送安全総点検」の取り組み 社長を最高責任者として点検を実施する。点検は社長を始めとする役員が中心となって実施し、現場長による自主点検結果に基づく、現場からの提言についても聴取する。聴取した提言等は、安全推進委員会にて調査審議するとともに、不備な点があれば早急に対策を検討し、是正する。</p>
鉄道局	鉄道局長	北海道旅客鉄道株式会社 代表取締役社長	H26.1.31	<p>改善指示に対する取り組みの要点</p> <p>平成26年度の予算編成に当たって、「改善指示（その2）4.」を踏まえ、平成25年11月～12月に現場ヒアリングを実施し、安全基盤を再構築するために必要な現場提案を丁寧に聴取するとともに、現場提案を踏まえ講ずべき施策を整理し、優先度の高い設備投資や修繕費に対して適切な予算措置を行う。</p> <p>鉄道の安全投資及び修繕費に関しては、前倒しして着手すべき事項等について、平成25年度第4四半期に執行するとともに、平成26年度の予</p>

				<p>算計画について、できる限り年度前半の夏の多客期までに執行できるよう予算通達の早期化を図るなど、必要な安全対策を促進する。</p> <p>平成25年度第4四半期及び平成26年度における、鉄道の安全投資及び修繕費の予算計画は、以下のとおり。なお、平成26年度の予算計画については、さらに精査を進め、今後、認可申請に向けて検討を進めている事業計画（案）に反映させる。</p> <p>(1)平成25年度第4四半期の予算計画</p> <p>抜本的な安全基盤強化を進めるため、特急気動車新製の予算措置を前倒しする。また、平成26年度前半のできる限り早い時期から供用できるよう、簡易型軌道検測装置の増備や高速軌道検測車システムの改修を実施するとともに、線路検査機器や鉄道構造物の検査機器の取替え等の計画を前倒して実施するなど、安全投資に係る予算措置を約2億円追加する。</p> <p>修繕費については、マクラギ交換や軌間整正を降雪期までに整備することとし、第3四半期までに大部分が完了した。また、昨年度冬期に車輪取替工事が多数発生し、特急車両等で使用する車輪が不足したことを踏まえ、第3四半期までに車輪の事前発注を進めてきた。</p> <p>第4四半期の修繕費については、冬期間でも施工することができる線路付近の支障木の伐採やトンネル・駅関連設備の修繕、車両の空気バネ等の部品交換を実施するなど、修繕費として約11億円追加で措置する。</p> <p>(2)平成26年度の予算計画</p> <p>必要な安全対策を促進するため、軌道や車両の分野に重点を置いた予算措置を計画する。</p> <p>安全投資としては、PCマクラギ化や特急気動車等の車両新製の計画を前倒して実施するとともに、特急気動車の重要機器の取替え等を推進する。また、現場からの提案等も踏まえ、車両検査設備や、保線作業機械、電気設備等の老朽取替え等を計画する。</p> <p>修繕費については、マクラギ・道床交換等の軌道に関わる修繕や、車両のライフサイクルを踏まえた部品交換等の修繕を計画する。</p> <p>これにより、平成26年度の安全投資は、平成25年度の計画に対し約60億円増額した約250億円規模、修繕費については、約30億円増額した約250億円規模を計画する。</p> <p>また、鉄道施設の定期的な保守のうち、橋りょう・トンネル・乗降場等の土木工事等について、できる限り平成26年度前半の夏の多客期までに執行できるよう、予算通達の早期化（約120億円規模）を実施し、平成25年度中に工事設計や発注等を進めるとともに、協力会社の施工能力の確保を図る。</p>
--	--	--	--	---

※北海道旅客鉄道株式会社の改善報告は、上記の他、事業改善命令に基づき報告がなされているものがあります。