

資料5 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
北海道 運輸局	北海道旅 客鉄道株 式会社 代表取締 役社長	運輸局長	H25.7.8	<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喚起してきたところであるが、去る平成25年7月6日に、函館線山崎駅構内において、走行中の列車のエンジンが破損するとともに、エンジン付近から出火し車両の車体側面の塗装の一部が焼損するインシデントが発生した。</p> <p>また、本インシデントの車両のエンジンと同型式のエンジンが、本年4月8日に函館線八雲駅構内において、破損し、床下から発煙するという輸送障害が発生したところである。</p> <p>貴社においては、本インシデントを受け、同型式のエンジンを搭載した車両の運行を停止しているところであるが、本インシデントの原因を究明し、これまで実施している再発防止対策の有効性を含めて検討を行い、必要な措置を講じて、鉄道の安全輸送の確保に万全を期されたい。</p> <p>講じた措置については、同型式のエンジンを搭載した車両の運行を再開しようとする日までに文書により報告されたい。</p>	H26.6.5 (中間報告)	<p>1. 講じた措置</p> <p>(1) 負荷軽減対策（スライジングブロック折損対策）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○燃料制御装置ピストン作動棒の可動域の調整機構（ストッパ）を新設し、適切な範囲に調整を実施。</li> <li>○燃料制御装置のピストン内圧の急激な変化を抑制するために油圧回路入り口部に絞りを追加。</li> </ul> <p>(2) 多重防護対策（機関過回転対策）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○スライジングブロック折損時に機関過回転となったことから、燃料噴射ポンプコントロールラック（B列側）への戻しバネを新設し、機関過回転を防止する構造とした。</li> <li>○機関の過回転を検出し、機関を強制的に停止させる過回転防止システムを新設。</li> </ul> <p>2. 講じた措置を適切に機能させ、更に維持するための取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○講じた措置(1)(2)が適切に機能するように、使用開始時期までに検査項目を規程化し、社員周知を行うと共に定期的に検査を実施。</li> </ul>

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	H25. 12. 20	<p>貴社においては、特別保安監査の結果による当面の改善指示（その3）に対する改善措置を実施している中、また、現在も特別保安監査中であるにも関わらず、平成25年12月14日 日高線静内駅～東静内駅間での護岸壁補修工事において、通信ケーブルを切断する事象が判明した。</p> <p>昨年9月19日にも江差線泉沢駅構内において、貴社は、水道管推進工事中に通信ケーブルを切断する事象を発生させ、その改善措置として埋設ケーブルの確認が行われなかった。</p> <p>については、早急に本事象の原因究明と具体的な再発防止対策を講じ、輸送の安全確保に万全を期すよう警告する。</p> <p>なお、講じたい措置等については、文書により速やかに報告されたい。</p>	H26. 3. 27	<p>&lt;静内駅の対策&gt;</p> <p>静内駅（工務）と関係各駅において、これまでの緊急施工時における内部での情報連携不足を改善するため、「施工内容連絡書」を活用し、今回の事故における各々の問題点に対して、以下の取り組みを行うことを定めた（12/26）。</p> <p>(1) 緊急施工の場合は、工事担当者が請負会社と対面で打合わせを行い、現地条件や施工方法が未確定の場合は、必ず現地立会を行う。工事担当者は、請負会社との打ち合わせ実施状況を施工内容連絡書に記載し、仕事の見える化を図る。</p> <p>(2) 工事着手前までに埋設物確認が完了していることを工事担当者、工事監督者が相互に確認する。災害等の緊急施工の場合であっても、電話・FAX等により埋設物の有無を必ず電気側に確認し、埋設物が有る場合には電気社員の現地立会を要請する。工事担当者は、埋設物確認の状況を施工内容連絡書に記載し、これを工事監督者と共有することで埋設物確認の失念を防止する。</p> <p>(3) 工事担当者は、工事監督者に対して、施工内容連絡書のほか、図面、写真等を用いて工事監督上の必要な情報（埋設物確認の状況を含む）を確実に伝える。施工内容連絡書より連絡漏れを防ぐとともに、静内駅（工務）と関係各駅の間で管理者を含めた複数の目による相互チェックが働くようにする。</p> <p>&lt;請負会社の対策&gt;</p> <p>請負会社においては、事故防止会議を開催し、以下の取り組みを会社として実施していくことを工事部長が社員に周知し、合わせて埋設ケーブル類確認マニュアルおよび営業線近接工事標準示方書（施工打ち合わせの取り扱い）について教育を行った（12/28、1/9）。</p> <p>(4) 工事管理者は、施工内容の変更が生じた場合は、速やかに工事監督者に連絡し、変更手続きを行う。</p> <p>(5) 工事管理者は、工事着手前までに埋設物確認が完了していることを確認し、確認書類を受領していない場合は作業</p>

					<p>を行わない。</p> <p>&lt;本社の対策&gt;</p> <p>(6) 本社は、現業機関の土木助役を対象に緊急土木助役会議を開催し、本件事故概況を周知するとともに、災害等の緊急施工の場合であっても、埋設ケーブル確認の手続きを確実に行うとともに、施工打合わせにおいて作業内容を明確化してから作業を行うよう注意喚起を行った（12/21）。</p> <p>(7) 本社は、埋設ケーブル類確認マニュアル（制定の背景、基本的な原則、確認の手順）および営業線近接工事標準示方書（施工打合わせにおける監督者の役割、施工打合せ票の記載事項及び変更手順）について、静内駅管内の土木工事を監督する社員および請負会社に対し、指導を行った（12/26）。</p> <p>(8) 今後は、本が行う現業機関への定期指導において、埋設ケーブル類確認書類、施工打ち合わせ票により埋設物確認および施工打ち合わせが適正に実施されているかを確認する。</p> <p>静内駅については、上記に加え、今回の取り組みの一つである施工内容連絡書により、駅内部での情報連携が適切に実施されているかを継続して確認する。</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
関東 運輸局	東京急行 電鉄株式 会社 代表取締役 社長	運輸局長	H26. 2. 15	<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喚起してきたところであるが、本日2月15日に、貴社の東横線元住吉駅において、降雪時に、後続列車が、停止していた先行列車に衝突し、多数の乗客が負傷する列車衝突事故が発生した。</p> <p>原因については、現在、運輸安全委員会により調査中であるが、同種事故の再発を防止するため、下記のとおり必要な措置等を講じ、鉄道の安全輸送の確保に万全を期されたい。</p> <p>記</p> <p>1. 同種事故の再発防止のため、必要な措置を講じ安全確保を図ること。</p> <p>1. 原因究明について、運輸安全委員会の調査に全面的に協力するとともに、貴社においても原因究明を行い、その結果に基づき必要な措置を講ずること。</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
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	H26. 2. 23	<p>鉄道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、京浜東北線川崎駅構内において、工事に伴う作業に起因して、回送列車と保守用車両が衝突したことにより列車が脱線し、長時間の輸送障害を発生させ、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>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、貴社においても、同種事故の再発を防止するため、工事の施工管理等を検証し、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、文書により速やかに報告されたい。</p>	H26. 6. 20	<p>1. 本事故後の緊急対応</p> <p>(1) 本事故当日（翌日にまたがる夜間作業等含む）の線路内工事等は除雪作業等を除き中止とした。【平成26年2月23日～24日】</p> <p>(2) 緊急対策として、軌陸車及び工事用重機械を使用する線路内工事等を原則として中止し、やむを得ず工事等を実施する場合には、当該工事等に関わる全ての作業従事員に、「本事故の周知」「工事等の指揮命令系統を再確認させる」ことを実施した上で当社社員が立ち会うこととした。【平成26年2月24日～28日】</p> <p>2. 軌陸車及び工事用重機械を使用する線路内工事等に対して講じた対策</p> <p>(1) 軌陸車及び工事用重機械を建築限界内に進入させる際の取扱い</p> <p>① 軌陸車及び工事用重機械を建築限界内に進入させる際は、全線線路閉鎖着手後を基本とし、全線線路閉鎖着手前に進入させる場合は、工事管理者の指示に基づき、線路閉鎖未着手線区に対して進入防止措置を行う。</p> <p>② 軌陸車及び工事用重機械を建築限界内に進入させる際、重機安全指揮者は載線する線路に軌道短絡器を設置できる場合は、列車防護措置として軌道短絡器を設置する。</p> <p>③ 軌陸車及び工事用重機械を建築限界内に進入させる際は、個別の軌陸車及び工事用重機械ごとに重機安全指揮者を配置する。</p> <p>(2) 工事管理者、重機安全指揮者、軌陸車運転者等間の指揮命令系統の明確化</p> <p>① 請負会社は日々の指揮命令系統図を作成し、点呼時に作業員一人ひとりに示し指揮命令系統を確認する。</p> <p>② 軌陸車及び工事用重機械を線路閉鎖着手後に建築限界内に進入させる際の立ち入り指示は、工事管理者が重機安全指揮者に行う。重機安全指揮者は軌陸車運転者に立ち入りを指示する。（指示を受けた際は必ず復唱する。）</p> <p>(3) その他の対策</p>

					<p>① 軌陸車及び工事用重機械を建築限界内に在線させている間は、安全補助手段（黄色表示灯等の使用）を実施する。</p> <p>② 軌陸車及び工事用重機械を建築限界内に進入させる際の方法は、保安打合せ票に記載し、当社と請負会社で相互に確認する。</p> <p>③ 3線以上に軌陸車及び工事用重機械を載線させる工事等の場合は、当社社員が少なくとも線路閉鎖着手から軌陸車等の載線までの間、工事施工立会いを実施する。</p> <p>3. 継続して取り組む対策</p> <p>本事故の原因が、線路閉鎖着手前に当該軌陸車を載線しようとしたことと、誤って載線したことに気づいたが列車を止める措置ができなかったことであることを踏まえ、以下の対策を継続して取り組むこととした。</p> <p>(1) 「確認会話※」の正しい理解と徹底。</p> <p>※伝え手が受け手に必要な事項を伝え、受け手が伝え手から聞いた内容を復唱すること等により、必要な事項が相手に伝わっているか確認し、互いの意思疎通に齟齬を生じさせないための業務における会話。</p> <p>(2) 異常時に直ちに列車を止める行動を起こすための訓練等の改善・充実。</p>
--	--	--	--	--	--