

### 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
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	H27. 4. 12	山手線・京浜東北線神田駅～秋葉原駅間において、架線設備の改良工事により撤去が予定されていた電化柱が倒れて線路を支障し、山手線及び京浜東北線が長時間にわたり運転を見合わせ、利用者に多大な影響を及ぼしたことから、工事の施工方法や施工管理など背後要因を含め原因を究明し、再発防止のための措置を講じるとともに、講じた措置等については、速やかに文書により報告すること。	H27. 5. 26 (中間報告)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施工に際して安全管理上十分な注意を要する設備「特殊構造設備」を管理するための台帳の整備及び当該設備の施工手順確認等について検討会の設置</li> <li>・特殊構造設備を設計・施工する場合に審査を行う部署の新設及び現場に対し設計・施工支援を行うための部署の新設</li> <li>・電化柱の傾きの異常を見極める判断基準の制定</li> <li>・関係者間の情報共有の仕組みの徹底再構築</li> <li>・安全意識の再徹底と技術継承への取組強化</li> <li>・電化柱及び支線の緊急点検を実施</li> </ul>
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	H27. 4. 17	鹿児島線折尾駅～陣原駅間において信号喚呼標が建築限界を支障していた事実が確認された。平成25年9月に電化柱等が建築限界を支障する事象を発生させ、この早急な改善等を指示したにもかかわらず、このような事実が生じたことから、原因を早急に究明し、再発防止のための措置を講じるとともに、講じた措置等については、速やかに文書により報告すること。	H27. 12. 17 (中間報告)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成25年当時の点検資料と最新の現示系統図を用いた全数緊急点検の実施</li> <li>・平成25年度に策定した再発防止対策の確実な実施</li> <li>・点検対象設備の抽出といった運行の安全に関わる作業のダブルチェックの徹底</li> <li>・現場長を招集し説明を行う重要な通達などの社員への周知徹底及び周知完了の当社による確認</li> <li>・保全業務で使用する図面の最新版管理の再徹底</li> <li>・建築限界確認マニュアル(H26. 5 制定)の記載例に上下線別、曲線内外を記載する項目を新たに追加</li> <li>・設備の新設又は改良時に建築限界支障の有無を確認するための通達を発出し、建築限界マニュアルを見直し</li> <li>・信頼性や操作性を確認した上での建築限界測定専用の測定器の導入、マニュアルの作成、教育の実施及び教育記録の当社での一元管理</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
九州 運輸局	西日本旅客鉄道 株式会社安全統 括管理者	鉄道部長	H27.8.9	山陽新幹線小倉駅～博多駅 間において、トンネルを走行 中の列車の先頭から2両目の 床下機器塞ぎ板が外れ、車体 に衝突して、乗客が負傷する という鉄道人身障害事故を 発生させたことから、車両の保 守管理などを含め、原因を早 急に究明し、再発防止の措置 を講じ、鉄道の安全輸送の確 保に万全を期すこと。講じた 措置等については、速やかに 文書により報告すること。	H27.9.18	<p>1. 走行試験などの「通常の検査以外の作業」における安全管理体制の再構築</p> <p>(1) 役割と責任の明確化 車両への仮設開始から、営業使用に復帰させるまでの一連の工程において、試験を実施する責任と安全に本線を走行させる責任を分離したうえで責任者を定め、両者が連携して業務を実施する体制とした。</p> <p>(2) 作業に潜むリスクの洗い出しと低減策の検討 作業の具体的な手順を明確にし、本社・支社の作業を管理する箇所主導で、そこに潜むリスクを洗い出すことで、確認方法の改善など、必要なリスク低減策を講じることとした。</p> <p>(3) 「作業計画書」等の使用 作業に際しては、「作業計画書」を作成し、各担当者の作業工程や分担を明示するとともに、作業後も「チェックシート」を使用して作業が確実に実施されたことを確認することとした。 なお、側フサギ板の取付け作業においては、一人の担当者によりボルトの「側フサギ板掛け」「手締め」「仮締め(インパクトレンチ又はトルクレンチ使用)」から「本締め(トルクレンチ使用)」、「合いマーク」まで一貫作業として実施することとした。 また、「本締め」終了後、締結作業の確認者が締結力を再確認(トルクレンチ使用)することとし、これについても「チェックシート」への記録を行うこととした。</p> <p>2. 交番検査における「合いマーク」の確認の再徹底 「合いマーク」が汚損等によって判別し難い場合は清掃を行い、トルクレンチによって規定トルク値であることを確認の上、「合いマーク」を記入しなおすこととした。</p> <p>3. その他</p> <p>(1) 目印貼付方法の明確化 すべての作業において、側フサギ板を取外す際の目印は車体に貼付することとした。その際、車体が汚損している場合には、貼付箇所を清掃したうえで行うこととした。</p> <p>(2) ボルト等の一式交換 「ボルト緩み再現試験」の結果から、側フサギ板における特殊座金の再利用は、今回の落失の原因ではないと考えられるが、長期間の使用に万全を期すため、指定された「ボルト」「特殊座金」「回り止め」は一式で交換することを改めて徹底した。</p> <p>上記の事柄を標準化してマニュアルにまとめ、徹底する。 今後は、本社・支社が現場実態の把握に努め、必要なルールの変更、検査・作業方法の改善に継続的に取り組み、現場の支援を強化する。</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	長崎電気軌道株式会社安全統括 管理者	鉄道部長	H27.10.13	桜町支線の諏訪神社前停留 場～公会堂前停留場間の公会 堂前交差点において車両脱線 事故が発生したことから、早 急に原因の究明を図ること。 また、当該交差点においては、 平成19年5月19日及び同 年5月24日にも車両脱線事 故が発生していることから、 これまで実施している対策の 検証も含めて再発防止対策を 検討し、必要な措置を講じて、 安全輸送の確保に万全を期す こと。講じた措置等について は、速やかに文書により報告 すること。	H28.2.23 (中間報告)	<p>・リード部及び一般部曲線箇所内外レールとガード レールの交換</p> <p>・ガードレール開き防止金具の取付</p> <p>・マンガンポイント及びクロッシング端部の形状補正</p> <p>・恒久的対策のクロッシング更新までの間、肉盛溶接 箇所の経過観察を実施</p> <p>・公会堂前交差点3号系統上線及び下線に関係する全 クロッシング12台の更新を平成28年5月15 日までに実施。</p> <p>再発防止対策(当面の対策)</p> <p>(1)リード部及び一般部曲線箇所の内外レールとカ ードレールの一式交換。 3系上下線に関係する全てのリード部及び一般部曲 線箇所の内外レールとカードレールの一式交換を行 う。その際、間隔材とガードボルトでフランジ幅を一 定に保ち、軌間、水準、通り、高低、平面性、バック ゲージ及びフランジ幅を管理し修正する。</p> <p>(2)ガードレールの開き防止金具取付。 ガードレールの小返りを防ぐため、ガードレールの開 き防止金具を取付け、ガードレールの変位狂いを防 ぐ。</p> <p>(3)マンガンポイント及びクロッシング端部の形状 補正。 リード部のフランジ幅である44mmを基準とし、レ ール交換箇所から接続するマンガンポイント及びク ロッシング端部については、摩耗箇所の肉盛り溶接及 び研磨作業による形状補正を行う。その際には、バック ゲージ・水準等を管理し肉盛り溶接と研磨作業を行 い、凹凸が無いようにグラインダー仕上げを入念に行 う。 この肉盛り溶接及び研磨作業においては、平成19年 の脱線事故後に作成した「レールアーク溶接手順書」 及び「軌道保守工事標準仕様書」に則り、また、前回 の分岐器交換までの間に暫定で補修した実績も考慮 し、補修作業時には、レール製造事業者の指導のもと、 また、当社作業員についてもマンガン溶接及び研磨作 業経験実績が15年以上の経験者により行う。</p> <p>(4)公会堂前3系営業再開。 上記(1)～(3)の対策工事完了後、公会堂前3系の営 業を再開する。ただし、上記(3)の肉盛溶接及び研磨 作業による形状補正は当面の対策につき、分岐器交換 までは、当該分岐器箇所通過速度を5km/h以下と する。</p> <p>(5)肉盛溶接箇所の経過観察 恒久的対策のクロッシング更新までの間、肉盛溶接状 況に対して月1回の割合で経過観察を行う。</p> <p>(6)線路塗油材の変更 当該箇所及びそのリード部曲線箇所に潤滑性グリー スを採用し、塗油の時間帯を午前9時30分、午後3 時30分頃実施する。雨天時には再塗油を行う。ま た、夜間作業の際には、営業開始前の早朝にも塗油す る。</p>

					<p>恒久対策</p> <p>(1) ガードレールと車輪フランジ背面との接触面の摩耗の保守は、摩耗管理についての管理値を制定し管理を行う。また、ガードレールの間隔材締結力低下による変位についても定期点検時に目視などによる確認を行い、異常が見受けられた際には再締結を行う(7mm設定)。また、事故直接的原因に明記したクロッシング部バック側の摩耗についても、新たに摩耗角度管理値を設定した(70°以上設定)。今後、新たに作成依頼した特殊摩耗ゲージを使用しクロッシング部の摩耗値を測定し、また、車輪踏面形状治具及び分度器を使用し内軌バック側の摩耗角度を測定する。</p> <p>(2) 当該分岐箇所及び類似箇所、摩耗管理値及び角度管理値を超過したガードレール及びクロッシングについては速度制限を設け、14日以内肉盛溶接等による暫定措置に着手し、計画的に更换作業を実施する。但しバックゲージの整備基準値を超過していない場合は経過観察とする。</p> <p>(3) 分岐箇所及び一般部における基準値離脱箇所の再調査結果に基づき補修計画を策定、優先箇所から工事を実施し平成28年6月を目処に補修を行う。</p> <p>(4) 営業開催に向けた当面の対策を実施するとともに、公会堂前交差点3系上線及び下線に関係する全てのクロッシング12台の更新を行う。(製作期限は6月)</p> <p>(5) 運輸安全委員会の調査結果が取りまとめられた際には、調査結果を踏まえた必要な追加対策を実施することによりさらなる安全確保に努める。</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
近畿運輸局	西日本旅客鉄道株式会社安全統括管理者	鉄道部長	H27.12.11	東海道線の新駅建設工事現場において、工事用の足場が倒壊し、線路を支障したことにより東海道線等が長時間にわたり運転を見合わせたことは、利用者に多大な影響を及ぼした事象であることから、原因究明と再発防止対策に万全を期すこと。原因に関する調査結果及び講じた措置については、速やかに文書により報告すること。	H28.1.22	<p>【JR西日本における再発防止対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・施工設計時点での対策 足場の組立・解体作業において、作業が途中段階で終了する際に作業手順誤りや標準でない固定方法を採用するなど、一時的に所定の耐力に満たない場合に重大な事象につながるリスクを施工設計段階でグループ会社と共に洗い出し、リスクを低減する対策を共有する。</li> <li>・施工打合せ時点での対策 グループ会社が施工設計時点で定めた個別の現場における具体的な対策が反映されているか、施工打合せにおいて確認を行う。</li> <li>・グループ会社の対策実施状況の確認・指導 安全パトロールや工事安全大会などのグループ会社に対する安全管理指導の取り組みにおいて、グループ会社の再発防止対策が適切に実施されているかを確認するとともに、必要な指導を行う。</li> </ul> <p>【グループ会社における再発防止対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・足場教育の実施</li> <li>・足場解体作業に対する基本ルールの策定</li> <li>・足場解体作業の施工計画時の事前確認の実施</li> <li>・施工打合せの充実</li> <li>・日々の作業終了時の確認の実施</li> </ul>
四国運輸局	四国旅客鉄道株式会社安全統括管理者	鉄道部長	H27.12.31	高德線オレンジタウン駅構内において、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から、事故の再発を防止するため、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じること。講じた措置等については、速やかに文書により報告すること。	H28.2.17 (中間報告)	<p>1 緊急対策</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 事故発生後直ちに、各乗務員区所に事故概況を速報し、緊急指示事項として重大事故に繋がる恐れのある事故の撲滅について全乗務員に対して注意喚起を行うよう緊急指示を行った。</li> <li>(2) 関係現場長に対して運輸部長通達「運転事故防止の徹底について(通達)」を示達し、基本動作の徹底等、緊急対策を指示した。</li> <li>(3) 本社に全運転区所長を招集し、緊急現場長会議を開催して先の運輸部長通達の主旨を踏まえた事故防止対策の取り組み状況について報告するよう指示した。</li> <li>(4) 高松運転所では、重大事故が発生したため、「非常事態宣言」を発出し、基本動作・基準作業を確実に実行するよう指導するとともに、管理者及びフォアマンによる添乗を強化し、所員の危機管理意識の醸成を図った。</li> <li>(5) オレンジタウン駅上り1番線上りの停止位置目標《1(ワンマン)》《2》《3》を撤去し《×》に統一する。それに伴い、上り1番線停止位置目標《×》に対するワンマンミラーを新設する。</li> <li>(6) オレンジタウン駅上り1番線停止位置目標を《×》に統一することに伴う旅客の移動距離を考慮して、上り1番線に停車する列車28本中20本を2番線に着発線変更する。</li> </ol> <p>2 恒久対策</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 50才以上のベテラン運転士224人を対象に、安全教育の実施について検討を進める。</li> <li>(2) 安全側線を設けているルートに対する誤出発防止用ATS地上子の整備について検討を進める。</li> <li>(3) 運輸安全委員会の調査結果を受け対策の見直しを検討する。</li> </ol>