

資料3 事故等の報告に基づく行政指導と主な改善報告の内容

| 担当局   | 発出先                | 発出者  | 通知日      | 指導内容   | 回答日      | 主な改善報告の内容   |
|-------|--------------------|------|----------|--|----------|---|
| 中部運輸局 | 三岐鉄道株式会社代表取締役社長    | 鉄道部長 | H18.4.13 | <p>鉄道輸送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、去る4月11日、北勢線東員・大泉駅間において列車脱線事故が発生した。</p> <p>事故原因については、現在、航空・鉄道事故調査委員会において調査中であるが、気象等の状況により、列車に危難の生じるおそれがあるときの措置については、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令(平成13年国土交通省令第151号)」第108条の解釈基準において、具体的な状況、程度別にその方法や対象とする区間を定めておくこととされているにもかかわらず、貴社においては具体的な規定が定められていないことが確認された。このことは貴社における法令の遵守及び安全意識が不十分であるといわざるを得ないものであり、誠に遺憾である。</p> <p>また、今回、列車脱線事故の発生にもかかわらず、事故発生後の関係機関への連絡の遅れなど必要な対応が図られていなかったことは事故後の迅速な措置に支障を来すものである。</p> <p>よって、下記の事項について確実な対応を図るとともに、講じた措置についてはすみやかに報告されたい。</p> <p style="text-align: center;">記</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 実施基準等において、降雨量に対する規制値又は抑止等を明確に定めること。</li> <li>2. 法令の遵守状況を点検するとともに、「輸送安全総点検の緊急実施について(平成17年3月24日付け国鉄技第190号)」の点検内容を再チェックすること。</li> <li>3. 事故等の状況を速やかに把握し、必要な情報が共有化されるよう社内体制を構築すること。</li> <li>4. 事故等発生後の初動措置を迅速かつ適確に行うため、関係機関への連絡体制を整備すること。</li> <li>5. 橋梁等、雨の影響を受けやすい施設の点検を行うこと。</li> </ol> | H18.5.12 | <p>(1)社内マニュアルの雨量規制(降雨量による運転規制取扱内規)及び水位規制(河川水位による運転規制取扱内規)の明確な基準を整備し、緊急事故防止委員会にて招集した各職場長へ周知するとともに、鉄道係員に対し通達により周知徹底を図った。</p> <p>(2)「輸送安全総点検の緊急実施について(平成17年3月24日付け国鉄技第190号)」の点検内容を再チェックし、設備を含めた諸施設について緊急安全総点検を行った。また、「異常気象時における取扱い」を整備して、「安全輸送」に対する重要性を社員に再認識させた。</p> <p>(3)事故等発生時の社内の責任・連絡体制及び役割分担を明確にするため「災害処理取扱手順書」を見直した。また、緊急事故防止委員会にて各職場長を招集し、これらを周知するとともに全社員に対しても通達にて周知徹底を図った。</p> <p>(4)橋梁及び橋梁以外の雨の影響を受けやすい施設について、リストを再確認したうえで、現地の巡回点検を行った。</p>   |
| 鉄道局   | 東日本旅客鉄道株式会社代表取締役社長 | 鉄道局長 | H18.4.25 | <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、平成18年4月24日、山手線及び山手貨物線高田馬場駅附近において、線路が隆起し、長時間にわたり運転を中止するという輸送障害を発生させた。</p> <p>去る2月20日に山手線新橋駅～浜松町駅間の線路下の跨道橋新設工事において、軌道変位により長時間の輸送障害を発生させたにもかかわらず、今回も線路下の工事に起因するものと思われる同種の事象を発生させたことは、誠に遺憾である。</p> <p>本事象について、速やかに原因究明を行うとともに、再発防止の徹底を図るよう、厳重に警告する。</p>  | H18.6.2  | <p>○これらの工事は、「HEP&amp;JES工法」を用いて実施しており、事象発生を受けて同工法を採用する全ての工事の施工を中断して、社内に、「線路下横断工安全委員会」を設置して原因究明と再発防止対策等の検討を実施した。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 2月20日の事象の再発防止対策 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)工事従事者の教育・訓練を強化し、万一想定外の大きな軌道変位が発生した場合に備えた軌道整備作業の即応体制(連絡体制・作業支援体制等)を整えて施工する。</li> <li>(2)推進作業中の隆起を発生させないため、当該工事で残る上床部エレメントの挿入作業は、機械掘削を人力掘削に変更して施工するとともに、掘削時の推進力の管理を徹底する。</li> </ol> </li> <li>2. 4月24日の事象の再発防止対策 <p>トンネル上床部に配置した調整エレメントへのコンクリート充填は、エレメント上下部の鉄板を固定したうえで施工上の配慮を確実に行うとともに、終列車から初列車までの時間帯で施工する。</p> </li> </ol> |
| 近畿運輸局 | 西日本旅客鉄道株式会社鉄道本部長   | 鉄道部長 | H18.4.28 | <p>平成18年3月30日、貴社における平成14年度以降の動力車操縦者養成における判定結果の再確認を指示したところ、本日貴社の動力車操縦者養成所から、採点の誤りにより1名が不合格であるにも係わらず合格とさせていた事実が報告された。</p> <p>同試験は、動力車操縦者運転免許に関する省令第17条第1項第9号により定められた合格基準に基づき、適正に実施されなければならないにもかかわらず、このような事態が確認されたことは誠に遺憾である。</p> <p>現在、判定結果の再確認を継続中と聞いているが、引き続き当該確認を適切に実施し、その結果を踏まえ、このような事態が再発することがないよう厳正な対応を図るとともに、講じた対策については速やかに報告されたい。</p>  | H18.6.30 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 採点は複数の教師で行うことを社内規定に明記し、複数の教師が違う色のペンで一から採点する、点数の集計は加点式、減点式の両方で行う等ダブルチェック体制を強化する。</li> <li>2. 採点は執務室以外の別室で行い、採点業務に専念できるようにする。</li> <li>3. 試験問題作成委員会を充実させ、設問、模範解答、配点等が適切であるか十分検討する。</li> </ol>   |

| 担当局   | 発出先              | 発出者  | 通知日      | 指導内容   | 回答日      | 主な改善報告の内容   |
|-------|------------------|------|----------|--|----------|---|
| 近畿運輸局 | 西日本旅客鉄道株式会社鉄道本部長 | 鉄道部長 | H18.5.10 | <p>鉄道輸送の事故防止及び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、「安全性向上計画」の取組みの実施中であり、また、保線作業の安全対策に取り組んでいるにもかかわらず、本日、関西線三郷駅～河内堅上駅間において軽便トロと列車の接触事象を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>については、このような事象が発生することがないよう厳正な対応を図るよう厳重に警告する。<br/>なお、講じた対策については速やかに報告されたい。</p>   | H18.6.12 | <p>1. 工事監督者が自ら跡確認をすることの徹底</p> <p>2. 持ち込み機材の確認について、煩雑であった従前の方法を改め、列車運転に支障するものだけに限定することにより、必要なものを確実に確認するようにする。</p> <p>3. 機材の視認性を向上するため、発光物、蛍光塗料を取り付ける。</p>  |
| 中部運輸局 | 名古屋市長交通局長        | 鉄道部長 | H18.5.12 | <p>鉄道輸送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、ゴールデンウィークの多客期に向けて「輸送の安全確保の徹底について」の通達を发出したにもかかわらず、去る5月7日、鶴舞線上小田井駅構内において車両の運転士が走行中、運転室を離れるという安全確保に重大な影響を及ぼしかねない行為を行ったことは誠に遺憾であり、地方公共団体の機関として利用者の生命を預かる立場にありながら、かかる執務の厳正を欠く事態を発生させたことに対し、厳重に注意する。</p> <p>貴局におかれては、事柄の重大性を十分認識し、かかる事態について十分な措置を講じ、その措置を速やかに報告されたい。</p> | H18.5.19 | <p>(1) 事故警報の発令<br/>電車部長連により、全運転区に事故警報を発し、乗務員一人ひとりに対し、今回の事故の重大性を認識させ、運転士の運転中の基本動作を再認識するよう周知徹底した。</p> <p>(2) 緊急区長会の開催<br/>駅務区長、運転区長、電車部本庁職制全員を招集し、当該事故の内容を説明し、部長訓示を行ったうえ、運転室離席の禁止、速やかな折り返し点検の実施等当面の対策を指示した。</p> <p>(3) 緊急の対策<br/>事故総合対策委員会の構成員である総務部主幹及び電車部との調整により、交通局幹部職員による運転区での乗務員点呼への立会いと添乗を実施した。</p>   |
| 関東運輸局 | 東日本旅客鉄道株式会社横浜支社長 | 鉄道部長 | H18.5.12 | <p>平成18年5月11日早朝、貴社京浜東北線川崎駅～鶴見駅間の信号保安設備の機能に支障を生じさせ、その結果、ラッシュ時間帯を含む長時間にわたって列車運行が不能となり、鉄道の利用者に多大な影響を与えるに至ったことは、誠に遺憾である。</p> <p>よって、貴社においては、早急にこの原因の究明及び再発防止対策の確立を図られたい。<br/>なお、判明した原因及び講じた措置については、速やかに報告されたい。</p>   | H18.7.25 | <p>1. 対策品への取替<br/>(1) 当該箇所、同種構成の装置について取替えを完了した。<br/>(2) ATCI/F装置は、異常信号を遮断する機能を追加した対策品に取替えを完了した。<br/>(3) 当該箇所、同種構成の装置について、光アダプタを改修し(異常信号を検知すると遮断する回線を追加)取替えを完了した。</p> <p>2. 異常時対応能力の向上<br/>(1) 当該箇所について復旧マニュアルを作成し、平成18年12月～19年3月に教育・訓練を実施済み。<br/>(2) 首都圏において、信号メーカー各社との24時間即応体制は整備済み。<br/>(3) 首都圏7支社への予備品の増配備については、平成19年度末までに完了するよう計画を進めている。<br/>(4) 首都圏を中心に新規に拠点整備を行い、異常時の即応体制については整備済み。</p> <p>3. 異常時対応能力の更なる向上<br/>(1) 新しい訓練設備について、平成19年度末までに首都圏7支社で開設できるよう計画を進めている。<br/>(2) 故障原因判別のためのジャーナル解析ソフトは構築済み。また、指令における監視画面の改修については、D-ATC区間について完了し、平成19年10月下旬に中央線(東京～高尾)を改修予定。<br/>(3) D-ATCジャーナルのメーカーリモート収集については実施済み。</p> <p>4. 運転可能な区間の輸送力確保<br/>(1) ATOSシミュレーション装置の改良及びこれを用いた訓練の実施により、輸送手配の迅速化を図る。<br/>(2) 入換補助運転士、車内点検要員の早期派遣により、スムーズな折返しを図る。</p> <p>5. 異常時の旅客への案内及び連絡・応援体制の確立<br/>(1) 異常時における支社連絡要員の確保。<br/>(2) 旅客への迅速かつ確かな情報提供。<br/>(3) 振替乗車に関わるポスター掲出及びリーフレットの配布。<br/>(4) 振替輸送区間の拡大のため他会社線との調整を実施。</p> |

| 担当局    | 発出先                | 発出者  | 通知日      | 指導内容   | 回答日            | 主な改善報告の内容  |
|--------|--------------------|------|----------|--|----------------|--|
| 北海道運輸局 | 北海道旅客鉄道株式会社鉄道事業本部長 | 鉄道部長 | H18.6.9  | <p>輸送の安全の確保については、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、去る5月30日、貴社函館線函館駅構内において、入換信号機を冒進したことによる鉄道人身障害事故が発生し、さらに6月6日には、函館線長万部駅構内において、場内信号機を冒進する事象が発生した。</p> <p>列車等を運転する場合、信号を確認し、その現示する条件に従うことは運転取扱いの根本であるにもかかわらず、かかる事故等を連続して発生させたことは、誠に遺憾である。</p> <p>よって、これらの事故等についての原因(背後要因を含む)を究明した上で、函館運輸所をはじめとする関係全職場の総点検を行い、再発防止を図るよう厳重に警告する。</p> <p>なお、講じられた措置については、速やかに報告されたい。</p> | H18.7.13       | <p>1 入換運転時の基本作業を遵守させるため、添乗指導の強化を図る。(添乗指導記録を残し、トレースを行う)</p> <p>2 指導訓練の充実を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・指導訓練時に、事故事例討議の時間を必ず設け、参加者全員でディスカッションを行い、個々人の考え方や理解度を把握する。</li> <li>・指導訓練後の最初の仕業前点呼等で、理解度の把握を行う。</li> <li>・指導訓練の実施状況について、本社で定期的に(全箇所)実態把握・指導を行う。</li> </ul> <p>3 指導訓練において、構内入換を含めた以下の事項を毎年指導する。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①ATSは重要な保安機器であるという意識付けについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・ATSは「切」としないことの徹底</li> <li>・誘導による入換作業時以外は、指令の指示がない限りATSを「切」とできないことを明確に指導。</li> </ul> </li> <li>②独断での退行運転の禁止</li> <li>③構内入換を含めた列車防護に対する手順及び判断等の教育。 <ul style="list-style-type: none"> <li>※社員研修センターでのシミュレーターによる列車防護訓練回数を増強する。</li> </ul> </li> </ol> <p>4 輸送指令等は、乗務員からの異常申告があった場合又は異常状態を認めた場合は、直ちに乗務員に状況を確認するとともに、躊躇することなく列車防護手配の指示を行うよう再指導の徹底を図る。</p> <p>5 函館駅における2列車到着機関車の入区入換は、127D列車到着車両の入換2番線収容まで43R入換信号機手前に抑止するよう、信号でこ扱いを見直した。</p> <p>6 入換信号機の視認性向上のため、入換信号機の着色(赤)化の試行を行った。</p> |
| 関東運輸局  | 東京都交通局長            | 鉄道部長 | H18.6.13 | <p>輸送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9時37分頃、貴局荒川線梶原停留場・栄町停留場間において、車両衝突事故が発生し、多数の乗客を負傷させたことは誠に遺憾である。</p> <p>本事故に関しては、現在、航空・鉄道事故調査委員会において調査中であるが、まず、負傷者に対して誠実かつ万全な対応を期すとともに、原因究明について関係機関に対し全面的に協力し、自らも速やかに調査を行い、必要な措置を講じること。</p> <p>なお、判明した原因及び講じた措置については、速やかに報告されたい。</p>   | H18.8.28(中間報告) | <p>1. 運転に関わる規定遵守の徹底</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 追従運転の再確認、検修所構内において距離目測の再確認を実施した。</li> <li>(2) 全乗務員を試運転に乗車させ、試験区間、試運転内容を周知した。</li> <li>(3) 月一人一回以上を目標に全乗務員に対して添乗を実施し、規程の遵守を指導した。</li> <li>(4) 点呼において規程の遵守及び基本動作の徹底を指示した。</li> <li>(5) 事故防止研修を年5回から6回に変更するとともに研修の内容も乗務員に問題点等を考えさせ、ヒアリング事例集やビデオを活用するほか、ロールプレイングや危険を予知した訓練を実施する。</li> <li>(6) フォローアップ研修を成業から1年、3年、10年を経過した乗務員を対象に経験年数に応じて研修を実施した。</li> </ol> <p>2. 情報伝達の徹底</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 臨時電車の運行に関する情報を点呼や掲示等により周知する。</li> <li>(2) 運行に関する必要な情報は電車無線を活用し乗務員に伝達する。</li> <li>(3) 試運転要領を改正し、具体的な取扱基準を明文化した。</li> <li>(4) 営業所と保守部門との委員会を開催し、情報の共有化を図り、連絡を密にする。</li> <li>(5) 関係部署等から営業所へ作業連絡表を用いて連絡し、その内容を点呼又は掲示で乗務員へ周知する。</li> </ol> <p>3. 施設の改善</p> <p>プレーキランプ、車載映像記録装置、試運転電車の黄色回転灯、距離目測標、車内手すりの保護カバーを設置し、安全性を高める。</p>   |

| 担当局   | 発出先               | 発出者  | 通知日      | 指導内容   | 回答日     | 主な改善報告の内容   |
|-------|-------------------|------|----------|--|---------|---|
| 九州運輸局 | 九州旅客鉄道株式会社安全推進部長  | 鉄道部長 | H18.6.16 | <p>保守作業時の安全の確保については、機会あるごとに注意喚起していたところであるが、平成18年6月8日、鹿児島線鳥栖～肥前旭駅間において、保線作業中における作業員の触車による鉄道人身障害事故が発生した。</p> <p>平成16年12月8日鹿児島線銀水駅構内において、また、平成17年3月9日、日豊線立石～中山香駅間でも同様な事故が発生している。</p> <p>平成17年1月20日付け国鉄技第145号により「軌道内等の作業における列車との接触事故防止の再徹底について」通達を发出し再徹底を指示していたにもかかわらず、当該事故が発生したことは誠に遺憾である。</p> <p>当該事故の原因を究明し、保守作業時の安全の確保に万全を期す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> | H18.8.8 | <p>1. 安全推進部長通達を発し、再発防止に万全を期すよう指示した。</p> <p>2. 施設関係現場長を招集し、「緊急現場長会議」を開催した。</p> <p>3. 「緊急取組み」として工事立会及び安全パトロールを実施した。</p> <p>(1) 線路閉鎖工事で行うレール溶接作業には、JR社員が立会し事故防止チェックリスト(線路閉鎖工事診断用)により安全診断を行う。</p> <p>(2) レール溶接工事がない線路閉鎖工事及びトロリー使用工事については週1回JR社員が安全パトロールを行う。</p> <p>(3) JR社員が立会しない線路閉鎖工事等についても、工事管理者に事故防止チェックリスト(線路閉鎖工事診断用)を提出させ、適切な是正指示を行う。</p> <p>※上記事項につき事故防止チェックリスト(線路閉鎖工事診断用)により点検を行った。指摘事項については是正指示を行った。</p> <p>4. 「重点取組み」</p> <p>(1) 線路閉鎖工事終了後の安全確認の徹底<br/>工事管理者は線路閉鎖工事終了時には、線路上に人と物が無い事を確認した後に線路閉鎖工事終了通告を行う事を徹底するとともに、作業員全員に線路閉鎖の終了を確実に周知し線路閉鎖工事終了後は線路に立ち入ってはならない事を徹底する。</p> <p>(2) 列車見張り体制等保安体制の徹底<br/>線路閉鎖工事の前後において列車間合い作業を実施する場合は、線路閉鎖工事の着手、終了を作業員に確実に伝え、所定の見張体制を確立して作業を開始する。</p> <p>(3) 元請会社に対する指導<br/>元請会社に対し溶接会社を傘下に入れた災害防止協議会を開催する事と溶接会社作業員についても安全教育を徹底するよう指導する。</p> <p>5. 「今後の取組み」</p> <p>(1) 元請会社が協力会社を集めて毎月開催する災害防止協議会に参加し、労働災害防止についての助言を行い作業員末端までの事故防止を図る。</p> <p>(2) 元請会社から協力会社への事故等の情報伝達状況のチェックを定期的に行い、作業員まで周知されていることを確認する。</p> |
| 九州運輸局 | 平成筑豊鉄道株式会社代表取締役社長 | 鉄道部長 | H18.6.29 | <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、去る6月25日、貴社田川線犀川駅構内本庄踏切道において踏切保安設備の故障原因の調査中、鉄道係員が踏切の遮断を怠ったことにより、列車が横断中の乗用車に接触する踏切障害事故が発生した。</p> <p>本事故は、異常時における調査体制が整わないまま原因調査に着手したこと、また、鉄道係員の安全に対する基礎的意識が欠如していたものと言わざるを得ず、誠に遺憾である。</p> <p>よって、これらの原因を徹底的に究明し、同種事故の再発防止を図るため、具体的な対策を講じるとともに貴社が一体となって輸送の安全確保に万全を期す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>                     | H18.9.1 | <p>【緊急対策】</p> <p>(1) 障害対応着手前の作業体制の確立を図るため、踏切監視員、列車見張り員を必ず配置し、要員配置後でなければ調査を行わないことを徹底した。</p> <p>(2) 障害時の通過列車に対する徐行指示を障害復旧日まで延長することにより安全の確保を図った。</p> <p>(3) 障害復旧体制の整備を図った。</p> <p>(4) 亘線使用に関する条件等の厳正化を図った。</p> <p>(5) 安全に対する意識喚起及び規程遵守の徹底を図った。</p> <p>【恒久対策】</p> <p>(1) 踏切保安設備障害復旧マニュアルを制定した。</p> <p>(2) 運転取扱作業要領に踏切保安設備故障時における乗務員等への指示の取り扱いを追加明記し、周知徹底を図った。</p>   |

| 担当局     | 発出先               | 発出者  | 通知日      | 指導内容  | 回答日                            | 主な改善報告の内容  |
|---------|-------------------|------|----------|---|--------------------------------|--|
| 関東運輸局   | 日本貨物鉄道株式会社関東支社長   | 調整官  | H18.7.14 | <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、平成18年7月12日、武蔵野線越谷貨物ターミナル駅構内において、入換運転士が無線機による入換合図が途絶えたにもかかわらず、停止手配を執らなかつたことにより、車両を脱線させる事態が発生した。</p> <p>貴社においては、同年1月24日同駅構内、2月19日東海道貨物線横浜羽沢駅構内において、同種事態により鉄道係員が負傷するという鉄道人身障害事故を発生させた際に嚴重に注意し、緊急対策を講じたにもかかわらず、再々発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>よって、貴職におかれては、事の重大性を十分認識し、運転関係従事員に対する指導監督を徹底し、同種の事態が生じないよう厳正に対応されるとともに、これまで講じた対策等の効果を十分検証したうえで実効ある措置を講ずるよう警告する。</p> <p>なお、本件に関して貴社において執られた措置については、速やかに報告されたい。</p> | H19.3.29                       | <p>1. 通達等の発出<br/>(1)「入換事故防止の再徹底について」の指導書面を全駅現場に周知した。<br/>(2)「安全作業の徹底について」全現場長に周知した。</p> <p>2. 運転士に対する周知徹底<br/>・今回の事故に対する原因及び対策の周知徹底をした。</p> <p>3. 具体的な入換誘導合図方のマニュアルの作成</p> <p>4. 支社主催のフォローアップ教育の実施(24回/年)<br/>・運転士フォロー研修へ駅社員(運転士)を出席させる。</p> <p>5. 教育訓練体制の確立<br/>(1)駅指導担当者と打合せ会議を実施する。(駅管理者及び駅指導者)<br/>(2)機関区指導との打合せを実施する。<br/>(3)支社の主幹部が会議に出席し、確認フォローする。</p> <p>6. 社員の作業実態の把握<br/>(1)駅長・助役による機関車への添乗を行い、社員の作業実態を把握する。<br/>(2)指導担当助役及び指導員による入換機関車への添乗を実施する。</p> <p>7. 実設訓練の実施(1回/2ヶ月:3日間)<br/>・入換時の緊急停止訓練を実施する。</p> <p>8. 越谷貨物ターミナル駅で入換合図変更を実施徹底した内容を(東京貨物ターミナル、隅田川駅)を対象に水平展開していく。</p> |
| 関東運輸局   | 東日本旅客鉄道株式会社東京工務所長 | 鉄道部長 | H18.7.19 | <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、平成18年7月18日、山手貨物線渋谷駅～新宿駅間において、線路脇での工事に起因すると思われる線路陥没による輸送障害が発生した。</p> <p>貴社においては、平成18年2月から4月にかけて線路下工事に起因する長時間の輸送障害を発生させた際に鉄道局長より警告を受け、各種対策を講じているところであるにもかかわらず、今回も線路に近接する工事に起因して輸送障害が発生したことは誠に遺憾である。</p> <p>よって、貴職におかれては、ことの重大性を十分認識し、これまで講じた対策の効果を十分検証したうえで実効ある対策を講じるよう警告する。</p> <p>なお、本件に関して貴社において執られた措置については、速やかに報告されたい。</p>  | H18.8.7                        | <p>1. 応急対策<br/>・仮土留め工の背面にセメント系材料を注入するとともに前面に押さえ盛土を施工し、土砂の安定性を高めた。</p> <p>2. 今後の対策<br/>(1)仮土留め工背面に水が溜まらないよう水抜き孔を施工する。(H18.7.23完了)<br/>(2)橋台裏については仮土留め工背面に薬液注入を行う。(H18.8.22完了)<br/>(3)仮土留め工背面の土砂中の水位が低下していることを確認するなど、安全を確保した後に掘削作業を行う。(H18.10.16完了)</p> <p>3. 継続的な対策<br/>(1)鉄道の安全・安定輸送を確保することが絶対条件であるとの意識をもとにリスク対策を講じ、行動することを反復して教育訓練し、全工事従事員に徹底する。<br/>(2)万一の場合、安全確保のために列車を止める措置を直ちに講じることを反復して教育・訓練し、全工事従事員に徹底する。<br/>(3)社内関係機関や施工会社との間で鉄道の安全・安定輸送のために必要な情報の共有化を図ることを徹底する。</p>  |
| 北陸信越運輸局 | 万葉線株式会社代表取締役社長    | 鉄道部長 | H18.8.18 | <p>輸送の安全の確保については、機会あるごとに注意を喚起しているところであるが、平成18年8月17日高岡軌道線片原町停留場～高岡駅前停留場間の軌道工事区間において、工事に起因すると思われる車両脱線事故が発生した。</p> <p>当該事故の原因については、現在、調査中であるが今般の事故は重大な事故に繋がる恐れがあり、誠に遺憾である。</p> <p>については、早急に事故の原因究明を行うとともに、再発防止のための措置を講じ輸送の安全の確保に万全を期されたい。</p> <p>なお、講じた具体的措置については速やかに文書で報告されたい。</p>  | <p>H18.9.6</p> <p>H19.8.30</p> | <p>工事再開の対策として、点検の強化による運行の安全を確保し、線路閉鎖により工事を実施する。</p> <p>1. 本件工事については、アスファルト撤去、土砂除去作業等、軌道整備までの一連の作業は、軌道道床硬化化工事施工マニュアルを作成し、線路閉鎖工事として実施する。</p> <p>2. 係員を工事監督者として配置し、工事中の安全確認及び工事終了時における軌道施設の安全確認を行います。</p> <p>また、係員が工事区間の運転の可否について係員自ら判断し、その結果を運転指令者に連絡して運行の可否の指示を出す。</p> <p>なお、工事中の係員の配置及び係員による工事の安全確認並びに係員による工事区間の運転の可否の判断について運転安全規範に規定した。</p> <p>3. 運転士については、周囲への注意義務に加え、特に工事区間内への進入に際しては細心の注意を払い疑義が生じた場合は、運転指令者に連絡し、指示を受けることとし、この旨について運転安全規範に規定した。</p>   |

| 担当局   | 発出先                | 発出者            | 通知日      | 指導内容   | 回答日       | 主な改善報告の内容   |
|-------|--------------------|----------------|----------|--|-----------|---|
| 中部運輸局 | 東海旅客鉄道株式会社代表取締役副社長 | 鉄道部長           | H18.8.21 | <p>輸送の安全の確保については、機会あるごとに注意を喚起していたところであるが、8月20日未明貴社の名松線において、留置していた車両が流転し本線上を逸走する事態が発生したことは誠に遺憾である。</p> <p>については、かかる事態の再発を防止するため運転取扱いに関する規程等の遵守及び作業に係わる確認を徹底し、輸送の安全確保に万全を期されたい。</p> <p>なお、原因及び講じた措置については速やかに報告されたい。</p>  | H18.10.16 | <p>(1)安全意識の高揚策について</p> <p>①関係社員への注意喚起<br/>今回の文書警告を関係社員へ自社通達し、注意喚起を行った。</p> <p>②緊急事故防止会議の開催<br/>緊急事故防止会議を開催し、全現場長に対し、社員に基本動作の徹底を指導するよう指示した。</p> <p>③点呼、掲示による指導<br/>全在来線乗務員に対し、点呼及び掲示を通じ手歯止め装着作業の重要性和基本動作の確実な実施について再徹底を図った。</p> <p>④乗務員への個人面談の実施<br/>乗務員への個人面談を実施し、事故対策の理解度の確認及び事故防止意識の高揚を図った。</p> <p>⑤業務実態確認の強化<br/>従来から実施している指導担当者等による業務実態確認を強化し、特に車両留置作業の業務実態確認及び作業指導を実施した。</p> <p>⑥添乗強化<br/>添乗指導を強化し、基本動作の再徹底を図った。</p> <p>⑦要注意作業行路の周知徹底<br/>勾配がある駅での車両留置がある行路を要注意作業行路として在来線運転士に周知徹底し、注意喚起をした。</p> <p>(2)再発防止策について<br/>勾配がある駅での車両留置については、留置作業後「手歯止め装着した」旨を当直に連絡させ確認を行うこととした。なお、連絡が無い場合は「手歯止め作業失念」として扱い、手配を行うこととした。</p>   |
| 鉄道局   | 東日本旅客鉄道株式会社鉄道事業本部長 | 技術審議官<br>(鉄道局) | H18.9.6  | <p>貴社常磐線羽鳥駅構内において平成17年4月26日に発生した列車脱線事故の事故調査報告書が国土交通大臣に提出されるとともに、調査結果に基づき鉄道車両のブレーキ装置に関する建議がなされたところである。また報告書において、「乗務員に対する教育訓練の充実等を図ることが必要である」との所見が示された。</p> <p>建議については当省において関係する鉄道事業者に所要の改良を行うよう指示したところであるが、貴社においては、建議並びに所見に係る対応策を早急にとりまとめ、10月末日までに報告されたい。</p> | H18.10.31 | <p>1. 建議に対して<br/>車両のブレーキ装置の変更<br/>増圧の常用ブレーキ状態において、高速検知速度未満の速度で非常ブレーキにいた場合、増圧機能を継続させる制御とする変更を平成23年9月30日までに進行。なお、対象車両、改造内容については、今後の車両取替計画等により変動することがある。</p> <p>また、今後の新形式車両は、上記の制御構造で設計する。</p> <p>2. 所見に対して<br/>(1)乗務員に対する教育訓練<br/>全運転士を対象として、以下について教育を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・異常時における運転士の基本的な心構え及び取扱い、特殊信号の種類及び現示方式、特殊信号に対する停止手配及び運転再開等の運転取扱いについて</li> </ul> <p>(2)設備面による対策の可能性<br/>踏切における事故を防止するための取組として、これまで障害物検知装置や踏切支障報知装置などを、交通量や大型車両通行等を考慮しながら優先順位をつけて積極的に設置してきた。その結果、JR発足当時に比べて大幅に踏切事故を削減できた。踏切での事故を防止あるいは被害軽減をするために、引き続き障害物検知装置や踏切支障報知装置の設置拡大を進めていくことが優先されると考える。</p> <p>あわせて、特殊信号発光機による停止信号と連動して列車のブレーキが動作するようなシステム等をあらためて構築することは容易ではないこと、及び自動車などの踏切への進入の現状を考慮した場合、必要以上に輸送障害を生じさせ、拡大させることが予想されることから、慎重な検討が必要であり、将来的な課題と考える。</p> |

| 担当局 | 発出先                | 発出者  | 通知日      | 指導内容   | 回答日      | 主な改善報告の内容   |
|-----|--------------------|------|----------|--|----------|---|
| 鉄道局 | 東日本旅客鉄道株式会社代表取締役社長 | 鉄道局長 | H18.9.29 | <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、平成18年9月28日、電力、信号設備のトラブルにより、京葉線が長時間にわたり運転を中止するという輸送障害を発生させた。</p> <p>京葉線という首都圏の交通を支える幹線が、長時間にわたり運転できなくなり、多くの利用者に影響が出たことは、誠に遺憾である。</p> <p>本事象について、速やかに原因究明を行うとともに、再発防止の徹底を図るよう、厳重に警告する。</p> | H19.1.25 | <p>1. 投入コイルの主回路と制御回路の混触防止</p> <p>(1) 投入コイル用補助リレー不具合の緊急点検<br/>同一型式のリレー(40台)を緊急点検し、異常のないことを確認した。</p> <p>(2) 補助リレー不具合発生の防止<br/>同一型式リレーの40台全て対策済み<br/>・遮蔽板取付け(37台)<br/>・配置の変更(3台)</p> <p>(3) 投入コイルへの連続通電の防止対策<br/>投入コイル式の直流高速度遮断器を設置している地下変電所について、投入コイルへ励磁電流が連続通電しない仕組みに改良した。地下変電所の17台全て対策済み</p> <p>2. 地絡過電圧継電器の絶縁破壊防止<br/>地絡過電圧継電器の電源を直流高速度遮断器の投入コイルの電源から分離し、混触しにくい構造とした。</p> <p>3. 地下駅の信号機器室設置機器の絶縁性能の強化等<br/>・対象機器室(京葉線東京地下、総武東京地下、埼京線大宮地下、成田空港)</p> <p>(1) 信号機器室設置機器の絶縁性能の強化<br/>ケーブルラックをFRP製のものに交換し電氣的絶縁性能を強化。京葉線東京地下機器室の施工は終了し、残り3駅については現在施工中。</p> <p>(2) リレー架の分離<br/>監視系リレー等の列車運行に直接関係しないリレー類を別架に設置。京葉線東京地下機器室の施工は終了し、残り3駅については現在施工中。</p> <p>(3) 電気転てつ機ロック偏移回路の改良<br/>地絡電流がロック偏移回路に侵入しない回路構成を検討し、現在検討結果の評価を鉄道総研に依頼中。</p> |

| 担当局   | 発出先              | 発出者  | 通知日       | 指導内容  | 回答日       | 主な改善報告の内容   |
|-------|------------------|------|-----------|---|-----------|---|
| 九州運輸局 | 西日本鉄道株式会社代表取締役社長 | 運輸局長 | H18.10.20 | <p>執務の厳正な執行については、機会あるごとに指導してきたところであるが、平成18年8月21日、貴社天神大牟田線花畑乗務所において出勤点呼のアルコール検査の際、運転士、助役及び車掌の3人が代役を立ててアルコールチェックを免れるという不正を行ない、その結果運転士が酒気を帯びた可能性が高い状態で列車を運転していたことが判明した。</p> <p>かかる行為は輸送の安全の基本に関わるもので、社会的信頼を著しく失墜させる事態であり誠に遺憾である。</p> <p>貴社におかれては、執務の厳正な執行等安全管理体制の構築を図るとともに再発防止策を講じ、その実施に万全を期すよう警告する。</p> <p>なお、講じた措置については、その内容を速やかに報告されたい。</p> | H18.10.27 | <p>【緊急に講じた措置】</p> <p>1. 執務の厳正な執行等安全管理体制の構築について</p> <p>(1) 鉄道事業本部副本部長による職場巡視を行った。</p> <p>(2) 全乗務員、乗務所管理者を対象とした「特別研修会」を開催し、再発防止のための指導教育を実施した。</p> <p>(3) 鉄道事業本部長・副本部長、工務部長による職場巡視を行った。</p> <p>(4) 社長名、鉄道事業本部長名による警告書を出し、綱紀肅正を図った。</p> <p>2. 再発防止策及びその実施について</p> <p>(1) アルコール検知器にカメラを連動させ、検知時の乗務員の撮影、画像データを保存する。</p> <p>(2) 職場長がアルコール検知器データと勤務表を照合し、チェック体制の厳格化を図った。</p>  |
|       |                  |      |           |   | H19.2.28  | <p>【再発防止対策】(緊急に講じた措置実施以降に以下の対策を実施)</p> <p>1. 執務の厳正な執行等安全管理体制の構築について</p> <p>(1) 全従業員に対して、「お客様の安全が最優先」であることが確実に意識づけされるよう継続して教育する。</p> <p>① 管理者、従業員に対する研修の実施(営業部現場監督者研修、工務部現場特別研修、乗務員特別研修)</p> <p>② 「飲酒運転撲滅強調の日」の創設</p> <p>③ 「安全推進大会」「保安訓練」の実施</p> <p>④ 家族会による啓蒙活動</p> <p>(2) 「お客様の安全が最優先」であることを周知、徹底するために、経営トップ等による現場(職場)巡視</p> <p>① 鉄道事業本部長、副本部長、運転課長が毎月職場を巡視し、出勤点呼に立会う。</p> <p>② 鉄道事業本部長、工務部長が職場巡視を実施。</p> <p>③ 社長職場巡視を実施。</p> <p>④ 副社長による運輸レジャー部門、グループ会社職場巡視を実施。</p> <p>⑤ 社長と乗務員との意見交換。</p> <p>(3) 社内誌による周知</p> <p>2. アルコールに関する管理の強化</p> <p>(1) 管理者、従業員に対するアルコールに関する健康教育の実施</p> <p>(2) アルコール検知に係わる規程整備(「鉄道乗務員アルコール検知取扱規程」を改定)</p> <p>(3) 退勤申告時の「飲酒警告カード」の配布</p> <p>(4) アルコール検知器の貸与による安全意識の向上</p> <p>(5) 乗務員以外の現業部門従業員に対するアルコール検知の実施</p> <p>3. 安全に関する今後の取り組み</p> <p>(1) 経営トップのコミットメントを継続的にコミットする。</p> <p>(2) 風土、価値観の変革に向けた取り組みを行う。</p> <p>(3) 事故再発防止に向けた取り組みを行う。</p> <p>(4) 内部監査の見直しを図る。</p> <p>(5) 組織体制の強化を図る。</p> <p>(6) 安全管理規程に係る規程類の管理及び記録の作成、維持</p> <p>(7) 設備面での安全対策を図る。</p> |

| 担当局   | 発出先                | 発出者  | 通知日       | 指導内容  | 回答日       | 主な改善報告の内容  |
|-------|--------------------|------|-----------|---|-----------|--|
| 中国運輸局 | 西日本旅客鉄道株式会社岡山支社長   | 鉄道部長 | H18.11.19 | <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、本日5時32分頃津山線玉柏駅～牧山駅間において、列車脱線事故が発生し、多数の乗客を負傷させたことは誠に遺憾である。</p> <p>本事故に関しては、現在、航空・鉄道事故調査委員会において調査中であるが、負傷者に対して誠実かつ万全な対応を期すとともに、原因究明について関係機関に対し全面的に協力されたい。</p> <p>また、自らも速やかに調査を行い、必要な措置を講じるとともに、判明した原因及び講じた措置等について速やかに報告されたい。</p> | H19.2.20  | <p>①落石発生源の巨岩については、ワイヤーネットや根固めを施工する</p> <p>②斜面中腹の大岩5個は、小割し撤去する。</p> <p>③落石発生源より上部の山に点在する露岩については、ワイヤーネットがけなどの安定化対策を実施する。</p> <p>④斜面途中の転石等に対しては、線路脇に落石止柵を設置する</p> <p>⑤万一の落石に備えて、落石検知装置を設置する。</p> <p>⑥津山線玉柏～牧山間の「斜面防災カルテ」調査結果により、2エリアで当面徐行を実施する。</p>   |
|       |                    |      |           |   | H19.3.18  | <p>実施するとしていた以下の作業が全て終了した。</p> <p>①落石発生源の巨岩については、ワイヤーネットや根固めを施工する</p> <p>②斜面中腹の大岩5個は、小割し撤去する。</p> <p>③落石発生源より上部の山に点在する露岩については、ワイヤーネットがけなどの安定化対策を実施する。</p> <p>④斜面途中の転石等に対しては、線路脇に落石止柵を設置する</p> <p>⑤万一の落石に備えて、落石検知装置を設置する。</p>  |
|       |                    |      |           |   | H19.6.29  | <p>徐行を実施していた津山線玉垣～牧山間、野々口～建部間において、落石検知装置及び落石防護網の対策工が完了したので、徐行を解除した。</p>  |
| 中部運輸局 | 名古屋鉄道株式会社鉄道事業本部長   | 鉄道部長 | H18.11.22 | <p>線路内作業時における安全確保の徹底については、機会あるごとに注意を喚起しているところであるが、平成18年11月21日未明、碎石運搬作業車が逸走する事案が発生した。</p> <p>作業車の逸走は重大な事故に結びつく恐れがあり、このような事案が発生したことは誠に遺憾である。</p> <p>については、同種の事案が発生しないよう、早急に原因を究明し、再発防止を図るための措置を講じられたい。</p> <p>なお、講じた措置等については速やかに報告されたい。</p>                                   | H18.12.19 | <p>(1) ブレーキ装置のないトロは、ブレーキ機能のある軌道用諸車と連結して使用するか、仮設の車止めを設けて逸走防止措置を講じたうえでなければ使用しない。</p> <p>(2) 勾配区間でトロを使用する場合は、事前に軌道工事責任者が施工計画を確認して、トロの逸走防止対策を講じる。</p> <p>(3) トロの使用計画について、事前に名鉄が確認する。</p> <p>(4) 経験の少ない作業員の配置は、軌道工事責任者と下請業者責任者で打合せて決定する。</p> <p>(5) 軌道工事責任者が監督する工事においては、経験の少ない作業員には、ピンク色のヘルベルトを着用させる。</p>   |
| 関東運輸局 | 東京モノレール株式会社代表取締役社長 | 鉄道部長 | H18.11.27 | <p>平成18年11月24日、工事用車両の故障の影響により輸送障害を生じさせ、その結果、始発から長時間にわたって列車運行が不能となり、鉄道利用者に多大な影響を与えるに至ったことは、誠に遺憾である。</p> <p>よって、早急にこの原因の究明及び再発防止対策を講じること。</p> <p>なお、判明した原因及び講じた措置については、速やかに報告されたい。</p>  | H19.4.27  | <p>1 減速機の改良(平成19年7月末頃完了予定)</p> <p>①減速機の潤滑方法を変更し改修する。</p> <p>②潤滑油の粘度を90番からやわらかい80番に変更する。</p> <p>2 補助車輪改良(平成19年7月末頃完了予定(8台分))</p> <p>故障工作車並びに既設工作車の補助車輪固定ボルトを、モノレール車両で採用しているボルト無し構造に取替える。</p> <p>3. 異常時マニュアルの追加</p> <p>駆動装置固滞時の原因発見マニュアルおよび走行用補助車輪使用時のマニュアルを追加し、工作車操縦適任証保持者等への教育を行う。</p> <p>4. 工作車製造時の設計・検査体制の強化</p> <p>(1) 保守用工作車の製造にあたっては、跨座型モノレール車両の特殊性を十分考慮した設計を行う。</p> <p>(2) 各検査段階において設計図書との相違が無いことを確認するとともに、検査時の立会い強化体制が取れるよう徹底を図る。</p> |

| 担当局   | 発出先        | 発出者  | 通知日      | 指導内容  | 回答日      | 主な改善報告の内容  |
|-------|------------|------|----------|---|----------|--|
| 関東運輸局 | 横浜市交通事業管理者 | 鉄道部長 | H18.12.1 | <p>保守作業時の安全確保については、「軌道内等の作業における列車との接触事故防止の再徹底について」(平成17年1月21日付け関鉄一第162号・関鉄二第202号・関鉄安第314号)等により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18年12月1日、3号線センター北駅構内において、保守作業中の係員が触車し、2名が死亡するという鉄道人身障害事故が発生したことは、誠に遺憾である。</p> <p>については、同様な事故が発生しないよう早急に原因を究明し、再発防止を図るための措置を講ずるよう厳重に警告する。</p> <p>また、講じた措置等については速やかに文書をもって報告されたい。</p> | H19.3.30 | <p>1. 緊急的措置</p> <p>(1) 営業時間中の本線線路内での作業を禁止した。</p> <p>(2) 夜間(き電停止後)の線路内作業の安全確保のための措置として</p> <p>① 固定作業(移動がない作業)の場合は、作業区間の前後50m以上離れた見通しのよい位置に警戒灯を設置すること。</p> <p>② モーターカー指揮者は、警戒灯を発見した時は、最徐行もしくは一旦停止し、警笛等で注意を促し、相手方(作業側)の合図を受け徐行し通過すること。</p> <p>③ モーターカー指揮者は、移動作業(移動を伴う作業)が行われている区間に入る場合、予め定めた移動作業員に対し、作業区間に入る前に携帯電話(自営PHS)で連絡すること等を実施した。</p> <p>2. 恒久的対策</p> <p>(1) 保守区(施設区、電気区)において、線路内作業時の列車監視体制の強化、点呼内容の強化、線路内立入り時の総合司令所への連絡等を踏まえ「施設安全作業要領」および「線路巡回要領」等の見直しを行った。</p> <p>(2) 見直した各規程類の内容の教育や実地訓練を、施設区保守係員、電気区保守係員等に延べ10時間程度実施した。</p> <p>(3) 保守係員等を対象に、外部専門家による安全研修を実施した。</p> <p>(4) 徒歩巡回等により線路内に立ち入る場合の携行品を必要人数分整備した。</p> <p>(5) 列車運行状況等の確実な把握、適切な監視体制の確立、待避方法等について計画書を作成した。</p> <p>(6) 保守係員等からの聞き取り及び現地調査により、列車監視員による列車視認状況を踏まえ、線路内の営業時間中における立入禁止区域及び作業禁止区域を定めた。</p> <p>(7) 待避合図から作業位置に列車が進来する時間と、待避に要する時間を測定し、待避の余裕時間が小さい箇所については、今後さらに現地で調査を行い、巡回時等に注意が必要となった場合は、その区域を設定し列車接近警報器設置等の安全対策を検討する。</p> <p>(8) 平成19年3月1日および26日に開催した「横浜市高速鉄道安全管理規程」に基づく、安全管理委員会(委員長・総務部長)を行って、前記の内容について、確認した。</p> <p>3. その他</p> <p>(1) 保守点検・巡回作業の実施状況について「安全管理規程」に基づく、内部監査を行う。</p> <p>(2) 巡回時に注意が必要となった区域については、現地の状況を踏まえた上で、列車接近警報器等の安全対策機器の設置を平成20年度を目途に整備する。</p> <p>(3) 以下の期間において、列車監視員に加え、予備監視員を前方駅に配置し、列車接近情報を列車監視員に伝達する体制とする。</p> <p>① 全区間において、待避に十分な余裕を持って、列車監視員が列車接近を感知できることが確認されるまでの間(1ヶ月程度)</p> <p>② 列車接近警報器等の安全対策機器が必要な区域は、その整備されるまでの間</p> <p>(4) その他</p> <p>神奈川県警察署及び労働基準監督署の事故検証結果により原因が明らかになった際は、その内容を確認のうえ、必要に応じて対策等の見直しを図る。</p> |

| 担当局     | 発出先               | 発出者    | 通知日      | 指導内容  | 回答日      | 主な改善報告の内容   |
|---------|-------------------|--------|----------|---|----------|---|
| 九州運輸局   | 平成筑豊鉄道株式会社代表取締役社長 | 鉄道部長   | H18.12.7 | <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、去る12月6日、貴社の伊田線人見駅構内において乗客が列車の扉に足を挟まれ、車外手摺りにつかまった状態で次駅まで走行する事態が発生した。</p> <p>このような事態は、乗務員の基本的取扱いの不履行も一因と推察され、安全に対する意識が欠如していたものと言わざるを得ず、誠に遺憾である。</p> <p>については、原因究明の結果を踏まえ、確実な基本動作の徹底等により同種事態の再発防止を図るよう具体的な対策を講じるとともに、今後、年末年始の多客輸送期を迎えることも鑑み、全役職員が一体となって乗客の安全確保に万全を期す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> | H19.2.1  | <p>【緊急に講じた措置】</p> <p>(1) 点呼時にドア確認の徹底及び掲示により全社員へ周知した。</p> <p>(2) 全乗務員に対し個人面談を実施した。</p> <p>(3) 全乗務員に対し、ドアスイッチ取り扱い手順を重点に添乗指導を実施した。</p> <p>(4) 全乗務員に安全指導教育を実施した。</p> <p>【恒久対策】</p> <p>(1) 着発時のドアスイッチ取り扱いの作業手順を具体化した取り扱いに見直して、乗務員へ周知徹底した。</p> <p>(2) 車外ミラーの曇り止め対策を講じた。</p> <p>(3) 全駅ホームの照明の照光度調査を実施し、照光度の低い箇所については改善する。</p> <p>(4) 駆け込み乗車を行わないよう啓蒙活動を実施する。</p> |
| 北陸信越運輸局 | 北陸鉄道株式会社鉄道部長      | 安全指導課長 | H19.1.18 | <p>鉄道輸送の安全確保については、機会あるごとに注意を喚起しているところであるが、平成19年1月13日石川線野町駅～西泉駅間1k330m付近のレール継目部において、レールが破損するという事態が発生した。</p> <p>幸いにして大事に至らなかったものの、今回の事態は列車脱線事故等の大惨事を惹起することさえ懸念されるものである。</p> <p>については、早急に同種箇所(ガス火炎によってレール穿孔した継目部)を把握し、当該箇所を総点検するとともに、再発防止のための対策を講じ、その結果について速やかに文書で報告されたい。</p>  | H19.1.19 | レール継目部の目視による緊急点検を実施し、実施結果を確認した。   |
|         |                   |        |          |   | H19.2.10 | レール継目部の超音波探傷検査の実施を指示した。   |
|         |                   |        |          |   | H19.5.31 | 超音波探傷検査の結果について確認した。(亀裂が確認されたレールについては、緊急にレールを交換した。)  |
|         |                   |        |          |   | H19.8.20 | (指導中)<br>1. ガス火炎による穴が確認されたレールについては、年度計画によりレール交換を実施する。<br>2. ガス火炎施工確認継目箇所の線路巡回強化を実施する。<br>3. ガス火炎施工確認継目箇所は、半年に一度の超音波探傷検査を実施する。   |
| 近畿運輸局   | 阪急電鉄株式会社代表取締役社長   | 運輸局長   | H19.2.9  | <p>鉄道の最大の使命は安全な輸送であり、その業務は厳正な執行が求められることは言うまでもないことである。</p> <p>しかしながら、平成19年2月8日に大阪市内において、貴社の運転士が覚せい剤所持で逮捕されたことは、安全輸送を最大の使命とする鉄道事業における社会的信頼を著しく失墜させるものであり、誠に遺憾である。</p> <p>については、事の重大性を十分に認識し、覚せい剤等の薬物乱用防止を図るため、再発防止対策を講じるよう厳重に警告する。</p>  | H19.4.26 | <p>1. 社内に同種事例防止のため達示を発出</p> <p>2. 乗務員に対する懇談指導の実施</p> <p>3. 係員に薬物使用に関する弊害等について教育を実施</p> <p>4. 出退勤時の点呼を強化する。</p>  |

| 担当局   | 発出先                 | 発出者  | 通知日     | 指導内容  | 回答日      | 主な改善報告の内容   |
|-------|---------------------|------|---------|---|----------|---|
| 関東運輸局 | 東日本旅客鉄道株式会社代表取締役副社長 | 運輸局長 | H19.3.6 | <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、貴社において、平成19年3月5日、田町駅構内の信号保安設備の不具合により、京浜東北線及び山手線という首都圏の交通を支える幹線が夕方の混雑時間帯から翌朝にわたって列車運行に支障を来し、鉄道の利用者に多大な影響を与えるに至ったことは、誠に遺憾である。</p> <p>よって貴社において、早急に原因を究明し、再発防止の徹底を図るための措置を講ずるよう厳重に警告する。</p> <p>また、講じた措置等については速やかに文書をもって報告されたい。</p> | H19.6.20 | <p>1. 緊急対策</p> <p>(1) 同種構造の分岐器の点検<br/>同種構造の可動シーサスクロッシング(71箇所)における絶縁板の有無及び点検を平成19年3月21日までに完了した。<br/>絶縁板のある14箇所について、全て新品と交換した(平成19年3月30日までに完了した)。</p> <p>2 恒久対策</p> <p>(1) 設備の安定性向上</p> <p>①故障しにくい設備への改良<br/>簡素・統合化を湘南新宿ラインに計画中。これにあわせ万一の設備故障の被害を少なくするため横浜・戸塚・大船駅連動設備を極力分離する計画。故障しにくい設備のあり方(簡素・統合化)、1つの設備故障が発生した場合に他線区へ与える影響が少なくなるような設備のあり方(連動設備の分離)について検討を継続していく。</p> <p>②保全品質の向上<br/>新たな設備を導入する場合には、取替周期や検査方法を十分に検討し、確定したうえで導入を行う。</p> <p>③定期交換による予防<br/>今回故障箇所と同種設備の絶縁板は、年1回交換とする。また、定期検査で絶縁板の劣化の有無を確認する。(平成19年3月27日にマニュアルに記載し、年1回の取替を周知徹底している。)</p> <p>(2) 輸送障害発生時の早期復旧</p> <p>①早期復旧のための体制整備<br/>信号メーカーとの24時間即応体制の整備、指令における信号通信設備の監視機能の強化など、早期復旧のための体制整備を進める。</p> <p>②訓練設備の拡充<br/>新たな設備の取扱いに要する知識、技能を向上させるため、現場に適した訓練設備の拡大、充実を図る。新しい訓練設備については、平成19年度末までに首都圏7支社で開設できるよう計画を進めている。</p> <p>③設備取替部品の増配備<br/>故障した部品を迅速に取替え、復旧までの時間を短縮するため、取替部品を増配備する。首都圏7支社への予備品の増配備については、平成19年度末までに完了するよう計画を進めている。</p> <p>(3) 情報提供の強化</p> <p>①輸送障害発生時における振替乗車線路の表示や、大規模災害時におけるニュース放送を可能とする異常時案内用ディスプレイの整備拡大を図る。平成20年度末までに首都圏の主要駅(約90箇所)に増配備をする計画を進めている。</p> <p>②社員間での情報伝達を円滑にするための無線機器を整備し、輸送障害対応の質の向上を図る。平成20年度末までに首都圏の主要駅(約150箇所)に配備をする計画を進めている。</p> |

| 担当局   | 発出先                | 発出者  | 通知日      | 指導内容  | 回答日            | 主な改善報告の内容   |
|-------|--------------------|------|----------|---|----------------|---|
| 近畿運輸局 | 西日本旅客鉄道株式会社代表取締役社長 | 運輸局長 | H19.3.13 | <p>鉄道輸送の安全性及び安定性の確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、3月10日天王寺駅構内において、土木工事作業中に火災を発生させ、信号・通信ケーブルを焼損させたことにより長時間にわたり列車の運行に支障をきたす事態を発生させたことは極めて遺憾である。</p> <p>御社では最近、工事施工に伴う輸送障害が相次いでいるが、これは御社の施工管理に問題があったものと推定される。</p> <p>よって御社においては、社会的責任を十分に認識し、このような事態が発生した原因を究明するとともに、再発防止策を講じ、安全・安心な輸送の確保に万全を期するよう警告する。</p> <p>なお、講じた具体的な措置を速やかに報告されたい。</p> | H19.8.16       | <p>1. 個別対策</p> <p>①列車とき電線が接触し地絡したことによる輸送障害(19.1.11 片町線京橋駅)<br/>建築限界の範囲についての再教育。建築限界に構造物等が接近している箇所の一覧表を作成し、当該箇所では設計時の現地測量と施工後の限界測定を実施。</p> <p>②橋梁工事遅延による輸送障害(19.2.2 阪和線浅香駅)<br/>現地調査に基づき施工計画を作成。余裕のある量の材料準備。</p> <p>③変電所装置故障による停電(19.2.28 大阪変電所)<br/>予備電力の確保。メーカーから搬入時の確認。元請会社と図面による委託内容の確認。</p> <p>④保守用車両脱線による輸送障害(19.3.4 福知山線黒井駅)<br/>分岐器転換時のロック状態の確認。反対側開通を示すパトライトの点検。設備の不具合を報告する仕組みの構築。</p> <p>⑤レール交換作業の遅延による輸送障害(19.3.10 関西線木津駅)<br/>現場調査と図面等でダブルチェック。分岐タイプレートの構造を変更。</p> <p>⑥信号ケーブル焼損による輸送障害(19.3.10 阪和線天王寺駅)<br/>監視人の配置及び防火シートの使用。工事後確認の実施。ケーブル収納管の材質変更。</p> <p>2. 全般的対策</p> <p>①「工事に起因する輸送障害防止委員会」を設置し、発生した輸送障害を整理、分析し、対策の検討を実施。</p> <p>②「工事に起因する輸送障害防止委員会」に分科会を設置し、今後も発生する恐れのあるものについて過去の対策の評価、検討を実施。</p> <p>③各種手引き、教材等を作成し、作業員に対する事故防止に向けた作業手順等の徹底。</p> <p>④設計、施工計画時においては、過去の事故事例を参考とした防止策を組み入れ。</p> <p>⑤着工準備会において、間接部門からも参画を得て、関連して派生する恐れのある事故の排除に努める。</p> |
| 関東運輸局 | 上信電鉄株式会社代表取締役社長    | 鉄道部長 | H19.3.14 | <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19年3月12日、貴社上信線赤津信号所・下田駅間において、走行中の回送列車が脱線し、鉄道利用者に多大な影響を与えるに至った。</p> <p>貴社においては、平成18年9月に入換中の車両を脱線させる事態が発生し、安全確保については、十分留意するように注意してきたにもかかわらず、このような事故を再び発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>原因は、航空・鉄道事故調査委員会が調査中であるが、貴社においても、自ら原因を究明し、早急に再発防止の措置を講ずるよう厳重に警告する。</p> <p>また、講じた措置等については速やかに文書をもって報告されたい。</p>  | H19.3.30(中間報告) | <p>1. 30kgレールから37kgレールに交換し、同区間に脱線防止ガードを設置する。</p> <p>2. 噴泥箇所を中心とした区間について、バラスト補充による道床突き固め、軌道整正工事を実施する。</p> <p>3. 更なる走行安全性の向上策として、平面線形の改良を検討する。</p> <p>4. 当該事故車両は原因が究明され対策が講じられるまでの間は使用しない。</p>  |