

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	運輸局長	H20. 4. 10	<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、本日、首都圏の主要幹線である中央線において、長時間にわたって列車運行に支障を来し、利用者に多大な影響を与えたことは、誠に遺憾である。</p> <p>よって、早急に原因の究明を行い、再発防止の措置を講ずるとともに、障害後の早期復旧対策についても併せて措置するよう嚴重に警告する。</p> <p>なお、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>	H20. 12. 26	<p>1. 変電所火災関係</p> <p>(1) 直流高速度遮断器を振動などにより操作機構が動かない構造とする方式に改良する。</p> <p>(2) 無線通信網を活用した、状態監視のバックアップ通信システムを導入する。</p> <p>(3) 変電所・通信機器室間の通信ケーブルを光ファイバー化することで電気の流れる経路を無くし、電氣的絶縁を強化を図る。</p> <p>(4) 工事設計施工時における接地線の配線接続工法・混触確認について、社内規定で明確化する。</p> <p>(5) 変電所火災知得時における取扱いの周知徹底を図った。</p> <p>2. 復旧関係</p> <p>(1) 列車無線の回線を1経路から2経路に改良した。</p> <p>(2) 変電所建屋の外で、線路側のき電線と容易に切り離せる設備に計画的に改修する。</p> <p>(3) 首都圏の輸送障害の低減</p> <p>① 制御系を2重系にした故障に強い車両への置き換を実施する。</p> <p>② 横須賀線、武蔵野線へA T O S 導入を導入する。</p> <p>③ 迅速な情報伝達を実現するため、在来線デジタル列車無線システムを導入する。</p> <p>④ 信号制御装置を2重系化する。</p> <p>⑤ 電車線路設備の統合化を推進し、地上設備の故障リスクを低減する。</p>
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	H20. 4. 11	<p>平成20年3月31日、貴社の苫小牧運転所において、気動車の要部検査の検査周期を超えて運行させた事実が確認された。</p> <p>同検査は、鉄道に関する技術上の基準を定める省令第3条により定めた実施基準に基づき適正に実施しなければならないにもかかわらず、このような事象が発生したことは誠に遺憾である。</p> <p>よって、早急に原因究明を行うとともに、再発防止対策の確立を図られたい。</p> <p>なお、講じた措置については速やかに報告されたい。</p>	H20. 5. 13	<p>[本社での取組み]</p> <p>1. 事象発覚と同時に検修関係職場に電話による事象の周知、注意喚起を実施するとともに、運用車両課長名での事務連絡「定期検査周期の厳正について」を発出し法令遵守と再発防止を図った。</p> <p>2. 本社担当者が、定期入場車両を定期入場予定表兼工事通告券で指示する際に、全般・要部検査の検査周期を確認する。</p> <p>3. 各手書き台帳からパソコン入力方式に変更し、計画段階で画面上で走行距離を赤色で表示し注意喚起するシステムとした。</p> <p>[現場での取組み]</p> <p>4. 管理者、技術管理リーダーは、運用担当者が作成した定期検査計画について、ダブルチェックする。</p> <p>5. 法令遵守の重要性について、認識の徹底を図った。</p> <p>6. パソコン入力に変更した各表を使用し、定期入出場に関する検査周期の管理を行う。</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
中部運輸局	福井鉄道株式会社取締役社長	鉄道部長	H20. 4. 22	<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、4月19日福武線の市役所前～福井駅前停留場間において、走行中の車両が脱線する事故を発生させた。貴社においては、平成19年10月14日にも分岐部において車両脱線事故を惹起しており、このような事故は軌道の社会的信頼を失墜させるものであり、誠に遺憾である。</p> <p>よって、速やかに原因を究明し、再発防止の処置を講じられたい。なお、講じた処置等については、速やかに報告されたい。</p>	H20. 6. 10	<ol style="list-style-type: none"> 1. 原因と推定されるトングレールの交換を行った。 2. トングレールの摩耗の要因を減らすために、軌道整備を行った。 3. 今後の分岐器の管理体制 軌道整備心得に基づく管理はもとより、当該分岐器のトングレール裏面の摩耗について、管理表により保守管理を徹底する。 4. 安全対策会議の開催 (1) 鉄道部各担当責任者を招集し開催した。 (2) (財) 鉄道総合技術研究所に原因及び対策について調査を依頼し、現地調査を受け、脱線事故についての原因・対策等について逐次指導を受ける。 5. 結果の報告 軌道整備及び軌道管理については完了次第その結果を中部運輸局へ報告する。

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
東北運輸局	東日本旅客鉄道株式会社盛岡支社長	鉄道部長	H20. 6. 6	<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、本日、貴支社の大船渡線において、列車と保線作業で使用した運搬用手押し車が衝突し、輸送障害を発生させた。</p> <p>貴支社は、昨年11月22日にも大湊線において、線路閉鎖の取扱い誤りにより列車が運搬用手押し車と衝突する事態を発生させているにもかかわらず、再びこのような保線作業の誤りによる類似の事態を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>かかる事態は、公共交通機関としての社会的信頼を著しく失墜させるものであることから、早急に原因の究明と具体的な再発防止対策を確立し、輸送の安全確保に万全を期するよう警告する。</p> <p>なお、講じた措置等については、速やかに文書で報告されたい。</p>	H20. 6. 30	<ol style="list-style-type: none"> 盛岡支社長から支社内の全ての現場及び同支社管内の軌道の保守管理を請け負っている東日本旅客鉄道株式会社のパートナー会社に対し、「重大事故再発防止に向けた取り組みの再徹底」について通達を発出した。 盛岡支社の設備関係現場長及び同支社管内の軌道の保守管理を請け負っている東日本旅客鉄道株式会社のパートナー会社の支店長による「緊急事故防止会議」を開催し当面の対策を検討した。 盛岡支社長から事故を引き起こした軌道の保守管理を請け負っている東日本旅客鉄道株式会社のパートナー会社に対し、「作業時取扱いの厳正な実施教育の再徹底」について警告を通達した。 盛岡支社管内で行われる東日本旅客鉄道株式会社の子会社による軌道の保守管理作業について、盛岡支社の社員による安全パトロールを実施した。 盛岡支社管内の各地区の運輸部門において「緊急職場長会議」を開催し、基本ルールの遵守を徹底した。 盛岡支社管内の「設備関係現場長会議」を開催し、各現場で実施した事故防止検討会の状況等について検討した。 事故を引き起こした軌道の保守管理を請け負っている東日本旅客鉄道株式会社のパートナー会社及び盛岡支社において事故分析し事故防止対応策を策定した。 盛岡支社の鉄道安全推進委員会において事故防止対応策の再検討を行い次に掲げるとおりとなった。 <ol style="list-style-type: none"> 現行の取扱い内容に付加し、特に経験の少ない軌道工事管理者及び軌道作業責任者を対象に、過去の事故事例と対策等の保安関係の教育を実施し安全レベルの向上を図る。 軌道工事管理者は、現場点呼において跡確認範囲及び手順を含めた作業内容を、事前に把握し、作業員等に周知徹底する。 終了点呼は、原則全員で実施することとし、終了点呼簿に確認事項を追加する。 作業用トロリー取扱者は、作業用トロリーの載線から撤去までを確認するとともに、撤去したことを軌道工事管理者へ報告する。 必要により跡確認者及び建築限界点検者を指定できる列車見張員以上の資格者を対象として、跡確認方法の復習教育及び跡確認実施記録票の作成訓練を実施し、安全レベルの向上を図る。 <p>また、当日使用した大型器具類等については、作業終了時の撤去確認を確実に実施する。</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
四国運輸局	阿佐海岸 鉄道株式 会社代表 取締役社 長	鉄道部長	H20. 7. 3	<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、去る6月30日、貴社阿佐東線穴喰駅構内において、構内入換作業中の車両が車庫洗浄線終端の車止めを超えて、トンネル入り口横の土留壁に衝突、脱線し、当該運転士1名が負傷するという鉄道人身傷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、同種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じ、安全確保に万全を期するよう厳重に警告する。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>	H20. 9. 25	<p>[緊急対策]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 当分の間、車両入換え時には旗（灯）を使用して係員による車両の誘導を行うとともに、可能な限り別の社員を添乗させる。 2. 本線運転と車両入換運転を区別するため、車両入換運転時には立位により運転することとした。 3. 車両入換作業をする際には、運転士と運転指令員間の無線機による所定打ち合わせ後、運転指令員は「進路は引き上げ線」と運転士に対し、注意喚起を必ず行い、運転士は「進路は引き上げ線」と復唱することとした。 4. より万全を期するため、運転指令員が管理する「業務日誌」に運転士及び運転指令員の出勤時の体調確認欄を新たに設けた。運転指令員は、必ず口頭で運転士の体調確認をし、体調不良等が認められる場合は、勤務変更等の措置を速やかに行うものとした。 <p>[恒久対策]</p> <p>1 1号口分岐器の速度制限に対するATS速度照査形地上子（30km/h以上で非常ブレーキ動作）を設置した。</p>
中部運輸局	三岐鉄道 株式会社 代表取締 役社長	鉄道部長	H20. 7. 8	<p>輸送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、7月8日、貴社三岐線東藤原駅構内において、列車脱線が発生させ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、航空・鉄道事故調査委員会で調査中であるが、事故の調査にあつては、関係機関に対し全面的に協力するとともに、貴社においても早急に調査し、必要な処置を講じられたい。</p> <p>なお、講じた処置等については文書により速やかに報告されたい。</p>	H20. 11. 14	<ol style="list-style-type: none"> 1. レール摩耗について、今回購入した普通レール摩耗測定器、トングレーン摩耗測定器、クロッシング摩耗測定器により、数値管理を確実にし摩耗限度値に近づいた時は速やかに交換計画を策定し交換する。 2. トングレーンの密着について、これまでは、経験による勘で行ってきたが、今後は密着力測定器を使用して管理する。運輸安全委員会調査中のため当分の間は、分岐器は定位側に施錠する。 3. 当該分岐器にはポイントガード（脱線防止ガード）を設置する。

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	東京地下鉄株式会社安全統括管理者	鉄道部長	H20. 7. 18	<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20年7月16日、半蔵門線半蔵門駅構内で発生した車両トラブルにより車両機器から発煙し、約2時間にわたって列車運行に支障を来した。</p> <p>貴社においては、6月14日に開業した副都心線においても多くの輸送障害を発生させ利用者に多大な影響を与えたことから、当局から徹底した原因の究明と対策の検討を指示していたところであるにもかかわらず、再びこのような輸送障害を引き起こしたことは誠に遺憾である。</p> <p>よって、夏期輸送における施設、車両等に対する総点検を更に強化するなど、安全・安定輸送の確保に万全を期すよう警告する。</p> <p>なお、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>	H21. 4. 7	<p>1. 点検強化</p> <p>(1)車両製作時及び定期検査時の点検方法の見直しとして、それぞれのねじに対して専用のトルクドライバを使用することとし、トルク管理の徹底を図る。</p> <p>(2)点検・作業後の確認方法として、ダブルチェックが確実にされるようチェック表による管理を実施し出荷点検を強化する。</p> <p>(3)分電箱の検修について、作業要領書を作成し、作業方法と役割分担を明確にすることで作業の確実性を図る。</p> <p>2. 輸送対策</p> <p>(1)管理・監督者による巡回パトロールを毎月1回以上実施し、点検の強化を図る。(工務・電気部門)</p> <p>(2)保守点検の強化として検修作業を見直し、発煙・発火の恐れがある箇所の点検項目を具体的に指示した。(車両部門)</p> <p>(3)ポイント点検の強化として、ポイントの点検回数を増加した。</p> <p>(4)事業者間の連携強化として、相互直通他社と推進会議をを定期的に行い、情報の共有及び課題への対応を実施した。</p>
中部運輸局	近畿日本鉄道株式会社安全統括管理者	鉄道部長	H20. 8. 13	<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、8月12日、貴社鈴鹿線三日市駅構内において、列車火災事故を発生させ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、航空・鉄道事故調査委員会で調査中であるが、事故の調査にあつては、関係機関に対し全面的に協力するとともに、貴社においても早急に調査し、必要な処置を講じられたい。</p> <p>なお、講じた処置等については文書により速やかに報告されたい。</p>	H21. 7. 21	<p>1. 緊急点検</p> <p>(1)断流器箱点検を行った。</p> <p>(2)断流器箱吊ボルト及び碍子点検を行った。</p> <p>(3)断流器ブローアウトコイル点検を行った。</p> <p>2. 暫定対策</p> <p>恒久対策が完了するまでの間、断流器及び断流器箱の点検強化を行う。</p> <p>3. 恒久対策</p> <p>(1)断流器の絶縁破壊を防止するため、25年以上使用した絶縁支柱を更新する。</p> <p>(2)断流器箱取付部の絶縁強化を図るため、吊ボルトを絶縁強化タイプに取替る。</p> <p>(3)断流器箱へのアーク放電を防止するため、箱内部に絶縁シートを貼付する。</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	東日本旅客鉄道株式会社安全統括管理者	鉄道部長	H20. 9. 18	<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、9月17日に中央線吉祥寺～三鷹駅間における信号トラブル、9月18日には、常磐線我孫子駅構内において、架線切断による輸送障害を発生させた。</p> <p>連日の輸送障害により朝の通勤・通学時間帯の利用者に多大な影響を与えたことは、誠に遺憾である。</p> <p>よって、早急に原因の究明を行い、再発防止の措置を講じるとともに、早期復旧対策も併せて措置を講じるよう厳重に警告する。</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>	H21. 3. 26	<p>1. 信号トラブル関係</p> <p>(1)コネクタ接続時の注意事項について信号関係社員に対して教育を実施する。</p> <p>(2)作業後においては、コネクタ接続後の写真撮影及び接続した以外の者によるダブルチェックを実施する。</p> <p>2. 架線切断関係</p> <p>(1)天候等により、滑走が予想される場合は、余裕を持ったブレーキ距離を確保するよう指導を行う。</p> <p>(2)列車がセクションに停止しないよう、セクション位置を計画的に変更する。</p> <p>3. 復旧関係</p> <p>(1)横須賀線、武蔵野線へA T O S導入する。</p> <p>(2)迅速な情報伝達を実現するため、在来線デジタル列車無線システムを導入する。</p>
近畿運輸局	阪急電鉄株式会社安全統括管理者	鉄道部長	H20. 9. 21	<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、本年9月20日、甲陽線甲陽園駅構内において、列車脱線事故を発生させ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、航空・鉄道事故調査委員会において調査中であるが、事故の調査にあつては、同調査委員会の調査に全面的に協力するとともに、貴社においても同種事故の再発を防止するために、早急に調査し必要な措置を講じられたい。</p> <p>なお、講じた具体的措置等については速やかに文書により報告されたい。</p>	H21. 2. 16	<p>1. 緊急対策</p> <p>(1)甲陽園13分岐器ポイント部鎖錠により分岐線側を使用停止とした。</p> <p>(2)甲陽線でのセラジェット（増粘着材）を使用停止とした。</p> <p>2. 同種事故の再発防止対策工事計画</p> <p>(1)カントの改良</p> <p>脱線防止ガード欠線部である曲線内分岐器手前での乗り上がり脱線を防止するため、内方分岐器手前でカントを低減している箇所について、カントを一定にする工事を実施する。</p> <p>(2)急曲線外軌ゲージコーナー部への潤滑</p> <p>脱線防止ガード欠線部である曲線内分岐器手前および分岐付帯曲線での潤滑を行うため、摩擦調整材塗布器の設置を実施する。</p> <p>(3)脱線防止ガード類の設置</p> <p>脱線防止ガードの欠線部である曲線内分岐器のポイント部、リード部に脱線防止ガードを設置する。</p> <p>(4)厳正な軌道管理</p> <p>整備基準値を超過している箇所については、速やかに適正な整備を実施する。</p> <p>3. 甲陽園駅に対する抜本対策および今後の予定</p> <p>甲陽園駅については分岐器撤去・配線変更を含めた抜本対策を検討中である。</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	東日本旅客鉄道株式会社代表取締役副社長	運輸局長	H20. 9. 28	<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、本日、東北新幹線東京駅～大宮駅間で発生した信号トラブルにより、長時間にわたり、東北・上越・長野新幹線の列車の運行に支障を来し、利用者に多大な影響を与えたことは、誠に遺憾である。</p> <p>よって、早急に原因の究明を行い、再発防止の措置を講じるとともに、早期復旧対策も併せて措置を講じるよう厳重に警告する。</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>	H21. 3. 26	<p>1. 発生事象の対策</p> <p>(1)ハードウェアの交換を行った。</p> <p>(2)ハードディスクソフトウェアの改修 ハードディスク故障が発生した場合、自動的に予備系に切替わるよう改修を行った。</p> <p>(3)リモート（指令所・駅制御端末）による強制リセット機能を追加する。</p> <p>2. 復旧関係</p> <p>(1)機器室内の各機器誤扱い防止のために稼働等状況別色分け表示を行った。</p> <p>(2)機器立ち上げ訓練を技術センターの全社員に対し実施した。</p> <p>(3)機器立ち上げ簡単マニュアルの作成・掲示を行った。</p> <p>(4)旅客の最善な救済方法の検討を行う。</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
北陸信越運輸局	富山地方鉄道株式会社代表取締役社長	鉄道部長	H20. 9. 30	<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20年9月30日、貴社本線中加積駅構内において、列車脱線事故を発生させ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、航空・鉄道事故調査委員会で調査中であるが、事故の調査にあつては、同調査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、早急に調査し、必要な措置を講じられたい。</p> <p>なお、講じた具体的措置等については速やかに文書により報告されたい。</p>	H21. 3. 4	<p>[緊急対策]</p> <ol style="list-style-type: none"> 当該箇所付近の補修 <ol style="list-style-type: none"> 枕木15本を更換。 (1)以外の枕木43本の犬釘を打替え。 軌間拡大防止のため、ゲージタイを7本新設。 構内通路踏切の点検 <p>他の駅の構内通路踏切についても、踏切板下の枕木及び犬釘の状態を点検し、枕木の更換、犬釘の打替えを実施。</p> 板張り踏切道の点検 <p>全数の板張り踏切道の内、5年以内に設備改修を実施したもの以外の踏切道について、踏切板下の枕木及び犬釘の状態を点検した結果、踏切板下の枕木の更換。また、犬釘の緩みがあった箇所について打替えた。</p> 軌道検測の実施 <p>軌道の軌間・高低・通り・水準・平面性の測定について結果をまとめ、軌道の保守管理に活用することとした。</p> 列車脱線事故の分析及び対策 <p>列車脱線事故に伴い安全委員会を開催し、枕木と踏切の検査体制の見直しを行った。</p> <p>安全委員会の中で、今回の事故の原因は、踏切下の枕木検査を確実に実施する体制となっていなかったことを改めて確認するとともに、確実に検査を実施するため、枕木と締結装置に対する検査方法と記録様式及び実施時期を会議で取り決めた。</p> レールアドバイザーによる訪問アドバイス <p>レールアドバイザーより、軌道整備上の保線に関する着眼点及び効率的な補修方法等についてアドバイスを受けた。</p> <p>[恒久対策]</p> <ol style="list-style-type: none"> 枕木及び締結装置検査の管理体制構築 <p>枕木及び締結装置は1年に1回検査実施後、その結果を1ヶ月以内に技術管理者を通じ、安全統括管理者へ報告する。</p> <p>なお、踏切板設置箇所及び不可視部となる箇所についての検査方法を改善する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 枕木の締結装置の検査 枕木の検査 接続軌道踏切の締結装置の検査 軌道検査の管理体制構築 <ol style="list-style-type: none"> 年間検査計画の策定と確認 <ol style="list-style-type: none"> 毎年3月に次年度年間検査計画を策定し、技術管理者が管理する。計画は安全統括管理者へ報告する。 検査結果は、検査終了後1ヶ月以内にとりまとめて、技術管理者を通じ安全統括管理者へ報告する。 整備について <ol style="list-style-type: none"> 技術管理者は、検査の結果、必要な整備について指示し、整備を管理する。 整備結果は6ヶ月毎に技術管理者を通じ、安全統括管理者へ報告する。 保線グループ長は、緊急を要するもの及び整備計画に齟齬を来すもの等について、技術管理

					<p>者に速報し、対処及び整備する。</p> <p>(3) 軌道検査項目</p> <p>① 軌道の検査 トラックマスターにより、全線に渡り軌間・水準・高低・通り・平面性を測定・記録する。</p> <p>② 列車動揺検査 転倒駒を使用し、列車の動揺測定を実施し記録することにより、軌道状態を把握し、軌道整備箇所の指標とする。</p> <p>③ 遊間検査 レール遊間を測定し、結果を記録する。</p> <p>④ レール検査 レールの損傷・腐食の検査並びにレールの摩耗を測定し、結果を記録する。</p> <p>⑤ ロングレール検査 ロングレールの温度変化による伸縮状態を管理するため、レール温度、道床余盛状態を測定記録する。</p> <p>⑥ 伸縮継目検査 ロングレール区間のふく進量と伸縮継目の状態を測定記録する。</p> <p>⑦ 分岐検査 分岐器の軌間・高低・通り・水準を測定記録する。</p> <p>⑧ 道床・路盤状態検査 道床及び路盤の状態を検査記録し、噴泥箇所の状態及び碎石の必要箇所を把握する。 以上それぞれの検査基準日を基準として年1回実施。</p> <p>⑨ 分岐細密検査 年2回分岐器の細密検査を実施記録し、使用部品の交換時期を見逃さないようにする。</p> <p>3. 技術係員の研修強化</p> <p>(1) 技術係員研修会の開催 技術係員に対し研修会を6ヶ月に1回開催し、事故の再発防止を図る。</p> <p>(2) 若年層係員に対する研修会 入社6年未満の係員に対して研修会を6ヶ月に1回開催する。</p> <p>(3) リーダー・チーフ会議 保線のリーダー・チーフ会議を毎月1回開催し、各担当区での検査状況及び結果をもとに、今後の整備計画・課題について協議する。</p> <p>4. 情報の共有化 従事員が経験したヒヤリ・ハット情報を職場で毎日とりまとめ、各職場長から技術管理者に報告し、安全統括管理者まで報告する。 実施した対策は、3ヶ月毎に技術管理者より安全統括管理者に報告する。</p> <p>5. 超音波式レール探傷器の活用 新たに購入した超音波式レール探傷器を使用し、レール保守作業の向上を目的として、従前は目視に頼っていたレール損傷の早期発見に活用する。</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
中部運輸局	名古屋臨海高速鉄道株式会社代表取締役社長	鉄道部長	H20. 10. 23	<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、10月23日、貴社西名古屋港線名古屋駅構内において、列車脱線が発生させ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、事故の調査にあっては、関係機関に対し全面的に協力するとともに、貴社においても、同種事故の再発を防止するため、早急に調査し、必要な処置を講じられたい。</p> <p>なお、講じた処置等については文書により速やかに報告されたい。</p>	H20. 12. 2	<p>1. 運転士関係</p> <p>(1) 出区点検時の手歯止め撤去失念の防止を目的に、助役が各運転士に基本動作・基本作業の実行を徹底した。</p> <p>(2) 助役もしくは係長以上の役職者が運転士の出区点検に立ち会い、実際の作業状況を把握する。</p> <p>(3) 個人面談を区長が運転士一人ひとりに行い、運転士の職責や基本動作の重要性、点呼の厳正等について事故防止教育を行った。</p> <p>2. 今後の事故防止対策</p> <p>(1) 手歯止め撤去確認のWチェックを実施する。</p> <p>(2) 電話報告の実施について、手歯止め撤去が確実に行われ出区点検が完了した旨を当直助役に電話報告を行う。</p> <p>(3) 出区点検チェック票を導入する。</p> <p>(4) 教育訓練の見直しについて、運転士の教育訓練（2ヶ月に1回）において、出区点検の訓練を年1回行う。</p> <p>(5) 手歯止め材質の変更について、乗り上げた場合、確実に破壊できるプラスチック製に変更し、留置場に備える。</p> <p>(6) 最終列車留置場所を、名古屋駅から潮風車庫に変更し安定輸送を確保する。</p> <p>(7) 接客態度の再教育について、駅社員、運転士にかかわらず、乗客から支持が得られるように再教育をする。</p> <p>(8) 運輸安全委員会の報告を待って更なる対策を実施する。</p>
近畿運輸局	西日本旅客鉄道株式会社京都支社長	鉄道部長	H20. 12. 12	<p>工事に伴う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、年末年始の輸送等に関する安全総点検の実施期間初日である12月10日、東海道線米原駅上り8番線において、貨物列車が通過時にホーム上に設置していた請負業者施工の工事用フェンスが外れて旅客2名と誘導員1名に当たり負傷させる事故が発生させた。</p> <p>本事故については、工事の施工管理に問題があったものと推定されるところであるが、このような事故が発生させたことは、誠に遺憾である。</p> <p>よって請負業者における安全確保に関する作業員への指導や注意事項の徹底等の教育状況を調査し、同種事故が発生しないよう原因を究明し、再発防止対策を講じ、講じた具体的措置等について速やかに文書により報告されたい。</p>	H21. 2. 18	<p>1. 請負業者の作業員への指導等の調査結果</p> <p>(1) 一部の現場でホーム上における仮囲い等の仮設物に係る注意事項が、作業員にまで詳細に伝わっていなかった。</p> <p>(2) 作業員への教育内容が作業実態に即したものではない点があった。</p> <p>2. 再発防止対策</p> <p>(1) 営業線近接工事の経験の浅い工事管理者に対してはホーム上の工事における特異性や注意事項等について、当社が主体となり教育を実施する。</p> <p>(2) ホーム上の営業線近接工事に新たに従事する作業員については元請社員が教育を実施する。</p> <p>(3) ホーム上における仮囲い等の構造や取り付け方法について作業員の判断で変更しないことを徹底する。</p> <p>(4) 仮設物を順次解体する場合は解体の場面に応じた施行計画を元請社員が策定し当社監督員等が確認する。</p> <p>(5) 仮設物の変更後は仮設物が堅固に取り付けられている事の確認を元請社員が行うことを義務づける。</p> <p>(6) 仮設物の変更は軽微なものを除き当社が承認した場合のみ行う。</p> <p>(7) ホーム上の仮設物等についても列車の運転に支障する恐れがあると認められた場合は躊躇なく列車防護や列車停止手配を行うことを関係者に指導する。</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代表取締役社長	運輸局長	H20. 12. 12	<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、12月1日に公会堂前駐車場において、また、12月12日に銭座町停留場と茂里町停留場間において車両衝突事故を発生させた。これらの事故については、運転取扱いに問題があったものと推定されるところであるが、折しも、年末年始の輸送安全総点検期間中であるにもかかわらず、2日連続して車両衝突事故を発生させたことは誠に遺憾であり、厳重に警告する。</p> <p>については、負傷者に対して誠実かつ万全な対応を期すとともに、早急に社長以下役員が安全に関わる基本的なルールの遵守状況等を検証するなど再度点検を実施し、原因究明を行い、再発防止を講じられたい。</p> <p>なお、判明した原因及び講じた措置については、速やかに文書により報告されたい。</p>	H21. 1. 16	<p>1. 緊急対策</p> <p>(1) 当該事故情報の周知</p> <p>(2) 追従運転の運転取扱いを厳正遵守する緊急通達の発出</p> <p>(3) 出勤点呼における緊急通達の周知</p> <p>(4) 事故防止通達の発出</p> <p>(5) 社長、役員等の管理職及び指導係による車両前頭添乗の実施</p> <p>(6) 運転士等に対する個人面談を実施、運転取扱い心得及び事故防止対策実践の指導</p> <p>(7) 九州運輸局長警告の社内周知</p> <p>(8) 安全パトロールの実施</p> <p>(9) 信号違反及び車両衝突を防止させるための業務研究会の開催</p> <p>2. 恒久対策</p> <p>(1) 緊急対策で実施した出勤点呼の効果を検証。</p> <p>(2) 蛸茶屋営業所の管理体制強化のための蛸茶屋営業所長ポストの新設。</p> <p>(3) 社長、役員等の管理職による定期的な前頭添乗の継続。</p> <p>(4) 停留場への入場規制及び安全パトロールを実施。</p> <p>(5) 距離感をやしなうために、停留場100m手前位置に目印を表示。</p> <p>(6) 停留場内に8m位置の表示を行い、8m以上車両間隔の一旦停止を厳守。</p> <p>(7) 速度感養成訓練を1年に2回実施。</p> <p>(8) 社外モニター制度を更に活用。</p> <p>(9) 業務研究会レポート及びヒヤリハット改善提案を活用し、今後の教育訓練に役立てる。</p>
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	H20. 12. 30	<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、年末年始の輸送等に関する安全総点検の期間中であり、年末で利用者が集中する平成20年12月29日に新幹線総合システムのトラブルにより、東北・上越・北陸新幹線の列車の運行が約3時間にわたって支障を来たすなど、利用者にも多大な影響を与えた。これは、輸送障害があった前日(28日)の列車の運行終了後の対応等が不十分であったものと考えられることから、誠に遺憾である。</p> <p>よって、早急に原因の究明を行い、再発防止の措置を講じるとともに、早期復旧対策も併せて措置を講じるよう厳重に警告する。</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>	H21. 3. 26	<p>1. 運用計画作業バックアップ要員の増配置</p> <p>2. 異常時のシステム対応要員の増配置</p> <p>3. 体制の強化</p> <p>運用計画の変更入力時間が2時30分を越える場合は対策本部を設置し、非常呼び出しを実施する体制とした。</p> <p>4. 22時以降の運用計画等の変更手順の変更</p> <p>5時までに日付切替を終了させることを最優先に行うため、運転士の手配も含めた単独運転の計画、留置する箇所確保及び留置箇所までの臨時回送などの輸送・運用計画の検討を行い、必要により翌日の列車運休などを含めた輸送・運用計画を実施する。</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
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	H21. 2. 14	<p>鉄道輸送の安全確保については、機会ある毎に注意を喚起してきたところであるが、平成21年2月14日8時29分頃、貴社釧網線南斜里駅～中斜里駅間において列車脱線事故を発生させた。</p> <p>先月15日には、函館線江部乙駅～滝川駅間において重大インシデントを発生させ、利用者等に対する信頼回復を図る中で、今般、さらに列車脱線事故を発生させたことは、誠に遺憾であり、嚴重に警告する。</p> <p>本件事故については、現在、運輸安全委員会において調査中であるが、原因究明について、関係機関に協力するとともに、自らも原因を究明し必要な措置を講じられたい。</p> <p>なお、講じた措置については、速やかに報告されたい。</p>	H21. 6. 16	<p>[緊急の対策]</p> <ol style="list-style-type: none"> 列車頻度が少ない線区で大型自動車の通行が多くフランジウエイ部が圧雪となるおそれのある6線区33踏切において、湿性で吹き溜まりが発生しやすい気象条件の場合、次の対策を実施する。 <ol style="list-style-type: none"> 初列車前に踏切除雪及び踏切端部の吹き溜まり除去を実施。 列車間隔が長い時間帯における巡回の実施により、吹き溜まり発生時の再確認及びフランジウエイ部の監視強化。 当該踏切に対しては、カメラを設置し、天候状況に合わせ状態監視を実施。 <p>[平成21年度冬期以降の対策]</p> <ol style="list-style-type: none"> 土砂の混入が護輪ラバー機能低下に与えた影響を含め、脱線に至った原因等に関する鉄道総合技術研究所の見解を参考に、冬期における踏切内のフランジウエイ部を確保する対策を検討していく。 運輸安全委員会の事故調査報告書の公表結果により改善項目に不備があった場合、追加の改善を実施する。

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	H21. 2. 20	<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、近運鉄技第219号、近運鉄安第285号）等により、機会あるごとに注意喚起をしてきたところであるが、平成21年2月20日、山陽線明石駅・西明石駅間において、保守作業員1名が列車と接触し、死亡するという鉄道人身障害事故を発生させたことは、誠に遺憾であり、嚴重に警告する。</p> <p>事故の原因については、運輸安全委員会において調査中であるが事故の調査にあたっては同委員会の調査に全面的に協力するとともに、自社においても同種事故の再発を防止するため、早急に調査を行い、必要な措置を講じられたい。</p> <p>なお、講じた具体的措置については速やかに文書により報告されたい。</p>	H21. 6. 18	<p>1. 社員への教育の措置等</p> <p>(1) 「営業線近接工事保安関係標準示方書」に、社員が実施すべき項目や過去の事故防止に関する指導文書も盛り込む。</p> <p>(2) 社員に対する「営業線近接工事保安関係標準示方書」の教育を義務づける。</p> <p>(3) 事故防止・施工打ち合わせ者から監督者への確実な引継ぎを目的に、事故防止・打ち合わせ票の様式を変更する。</p> <p>(4) 自社・グループ会社等共通の「禁止事項」の制定、及び「線路閉鎖工事監督者」資格を新たに取得した社員に対する集合教育を実施する。</p> <p>(5) 社員及び請負者の資格者への資格毎の教育項目を「営業線近接工事保安関係標準示方書」に具体的に明記する。</p> <p>(6) 隣接線に列車が運行されている区間で軌陸バックホウを使用する場合について、作業計画の精度向上及び計画変更を減らす等の取組を実施する。</p> <p>(7) 線路内で工事用重機械等の誘導を行うという職責の重要性に鑑み、誘導員の資格要件を見直す。</p> <p>2. 請負者の管理等の措置等</p> <p>(1) 安全推進部長を責任者とする当該請負者への立入監査を実施する。</p> <p>(2) 当該請負者以外のグループ会社に対しても、自主監査等の結果を勧告し同様の対策の必要性について見極める。</p> <p>3. 加古川保線区西明石出張所エリア（4線区間線路別）で実施する当面の再発防止の措置</p> <p>(1) 保守用車を使用する工事を対象とした触車事故防止の措置</p> <p>① 保守用車に接近中の線別をしらせる「列車接近警報回転灯」を設置。</p> <p>② 作業員へ列車接近の連絡の確実性向上を目的としたヘルメットフォンの試行導入。</p> <p>③ 工事管理者等を必要により増配置し、作業員の待避状態の監視体制を強化。</p> <p>④ 作業の着手前に待避動作の演練を実施。</p> <p>(2) 上り電車線及び下り列車線での軌陸バックホウの使用を禁止する。</p> <p>(3) 下り電車線及び上り列車線での軌陸バックホウの使用時は、隣接線を線路閉鎖する。</p> <p>(4) 当該出張所に事故防止・作業計画確認者を配置させ、作業計画の精度向上を図る。</p> <p>(5) 隣接線に列車が運行されている区間で軌陸両用車等を使用する場合に監督等に従事する社員に対して安全対策等に関するルールの教育を行うとともに、ルール違反を認めた場合は直ちに工事管理者等に注意する等の役割があることを徹底する。</p> <p>4. 今後の措置等</p> <p>(1) WGを設置し再発防止措置に反映、実行していく。</p> <p>(2) 4線区間を含むGPS式列車接近警報装置の整備を推進する。</p> <p>(3) 運輸安全委員会の調査結果等に応じて対策を追加実施していく。</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
中部運輸局	近畿日本 鉄道株式 会社取締役 社長	運輸局長	H21. 2. 27	<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、本日（2月27日）、貴社大阪線東青山駅構内において、列車脱線事故を発生させたことは誠に遺憾であり、嚴重に警告する。</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、事故の調査にあつては、関係機関に対し全面的に協力するとともに、貴社においても、同種事故の再発を防止するため、早急に調査し、必要な処置を講じられたい。</p> <p>なお、講じた処置等については文書により速やかに報告されたい。</p>	H21. 3. 11	<p>1. 施設部門対策</p> <p>(1) 横取装置を当面使用禁止し、作業責任者及び係員全員に線路閉鎖手続の再教育を実施。</p> <p>(2) 横取装置の使用チェックシートの整備を実施。</p> <p>2. 運輸部門対策</p> <p>(1) 助役及び係員全員に対して、線路閉鎖手続の再教育を実施した。</p> <p>(2) 横取装置使用後の当該箇所を通過する初列車は、25 km/h以下の速度で、安全に走行する。</p>
					H21. 3. 13	<p>本線に設置された横取装置を、万一、外し忘れた場合にも、踏切制御のため軌道継電器を強制落下させることが出来ない箇所にはATSを新設し、横取装置手前までに列車を停止させる。</p> <p>また、関係軌道回路を落下させることにより関係信号機を停止信号として列車を進入させない対策を行う。</p>
					H21. 7. 16	<p>1. ハード対策</p> <p>本線に設置された横取装置を、万一、外し忘れた場合のハード対策として、ATSの新設及び関係軌道回路を落下させ、関係信号機を停止信号とする対策を完了した。これにともない、横取装置使用後の当該箇所を通過する初列車は、25 km/hの速度で、安全に走行することを廃止する。</p> <p>2. 恒久対策</p> <p>運輸安全委員会の報告を踏まえ実施する。</p>

【参考】平成19年度に行政指導を行ったもので平成20年度に改善報告の追加があったもの

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鉄道事業本部長	鉄道部長	H19.10.22	<p>鉄道輸送の安全確保については、機会ある毎に注意を喚起してきたところであるが、平成19年10月21日12時20分頃、貴社釧網線浜小清水駅構内において列車脱線事故が発生した。</p> <p>幸いにも乗客等に死傷者を生じなかったものの、試験的営業運行中のDMVが脱線したことは、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>本件事故については、現在、航空・鉄道事故調査委員会において調査中であるが、原因究明について、関係機関に対し全面的に協力するとともに、自らも速やかに調査を行い、必要な措置を講じるよう警告する。</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>	H19.10.23	<ol style="list-style-type: none"> 「DMV停止」看板を現在の位置より正規の位置（3m手前）に移設。 「DMV停止」看板を「DMV停止」標識と改める。併せて、取扱いマニュアルに追加し、再度、社員（バス運転手含む）に教育して徹底をする。 モードインターチェンジ内にも停止位置がわかる見やすい目印を設置する。 モードチェンジ後、乗務員が目視により、前後鉄車輪の踏面が確実にレール上に乗っていることを確認すると共に原因特定の間、列車停止位置（列車停止位置目標）まで小移動する際は、鉄道係員による合図と状態確認を行う。 工事発注時においては、建植位置を仕方書等に明示して確実に施行するよう周知方を徹底する。
					H20.3.19	<ol style="list-style-type: none"> 実施基準（DMV運転取扱心得、DMV車両・施設構造心得）、マニュアル等を改善した。 航空・鉄道事故調査委員会の事故調査報告書の公表結果により改善項目に不備があった場合、追加の改善を実施する。