

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
中国 運輸局	水島臨海 鉄道株式 会社 安全統括 管理者	鉄道部長	H22. 6. 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、平成22年6月19日、港東線東水島駅構内において、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、運輸安全委員会において調査中であるが、貴社においては、その調査に全面的に協力するとともに、自らも調査を行い、再発防止のために必要な措置を講じられたい。</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>	H22. 7. 21 (中間報告)	<p>1. 水島臨海通運株(コンテナ荷役作業下請会社)における再発防止対策</p> <p>(1)コンテナ積卸等、作業中に異常(コンテナ吊り上げ等)を感じた場合は作業を中止し、必ず直ちに連絡するよう再指導し徹底を図る。</p> <p>(2)フォーク資格を有するトラック乗務員のフォーク作業代務は原則禁止とする。</p> <p>2. 自社における再発防止対策</p> <p>(1)コンテナ積付け検査時に車輪の状態も確認するよう徹底する。</p> <p>(2)異常時の取扱いの再徹底等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運転取扱等の対策運転士が運転時に異常を感じた場合の取扱いについての教育訓練の実施 ・ 運輸指令と運転士の連絡方についての教育訓練の実施

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 代表取締役社長	運輸局長	H22. 7. 21	<p>今般、貴社において、車掌が乗務中の車両から複数回にわたり列車防護無線の予備電源ヒューズを抜き取っていたことが判明した。</p> <p>事故発生時に、二次的な事故を防止するための重要な運転保安設備である列車防護無線の機能が損なわれた状況で、列車が運行されていたことは極めて遺憾である。</p> <p>よって、今回の事案が何故未然に防止できなかったか等の観点から、その背景を含めた原因、車両や乗務員の管理などの安全管理体制の状況等を徹底的に調査及び検証の上、必要な措置を講ずるよう嚴重に警告する。</p> <p>なお、調査及び検証の結果等については、文書により速やかに報告されたい。</p>	H22. 11. 8	<p>1. 社員管理</p> <p>(1) 育成の観点での実態把握と評価について 各支社乗務員区を対象に聞き取りを行い、社員のストレス・悩み等の個人的情報の理解を得るには下記の項目が有効であると確認した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 個人面談 ・ 休憩室でのコミュニケーション ・ 小集団活動、クラブ活動、レクリエーション ・ 産業医、保健師との連携等 <p>これらを踏まえ、より一層の個人事情に応じた指導を充実できる環境づくりに努め、声かけ・フォローの深度化を図る。</p> <p>(2) 専門的知見活用について</p> <p>① 社員のストレスの程度等を把握する取組み 定期健康診断等におけるアンケートにより、産業医等が社員ストレスの程度等を把握し、心身両面のフォローを行う。</p> <p>② 専門家（産業医、保健師）のカウンセリングの実施 上記のアンケート結果や定期健康診断の結果等を踏まえ専門家のカウンセリングを積極的に実施していく。</p> <p>(3) 職場の一体感を高める取組み 乗務員は通常一人で勤務していることから職場の一体感を感じにくい状況にあるので職場内を小グループ化し、職場内の連携を深めることによりチームワークや一体感を高める効果をあげているケースもあることから、今後その深度を図っていく。</p> <p>2. 重要装置の正常動作を維持する仕組みのあり方</p> <p>(1) 重要装置の洗い出し 「当該装置が正常に動作しない、もしくは正しく扱われない場合にお客様の死傷事故につながる恐れのある装置」を「重要装置」と位置づけ、リスク事象の洗い出しを実施している。</p> <p>(2) 今後の改善策 上記リスク事象に対して個別に当該装置の存置状態や阻害行為の実行可能性、発生確立を考察し、具体的な対策を検討している。</p> <p>今後はこの検討結果を踏まえて今回と同様の事象等（ヒュー</p>

					<p>ズ断線。抜取）が発生した場合はブザーを鳴動させる機能を追加するなど実行可能なものから順次対策を実施していく。</p> <p>3. 会社全体としての安全管理体制の確立</p> <p>(1) 安全管理体制の検証</p> <p>これまでもグループ全体として安全管理体制の確立に努めてきたが、改めて全グループ会社23社に対して「安全管理体制」「リスクマネジメント」「クライシスマネジメント」「危機意識の共有」の各項目についてアンケート形式による聞き取りを行うとともに、下記の項目について意見交換を行っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全に関する基本的な方針の策定 ・安全を確保するための組織体制 ・リスクを洗い出し、報告させるしくみ ・有事の連絡体制 ・社員教育・研修の定期的な実施 ・安全意識高揚に向けての取り組み <p>(2) 今後の改善策</p> <p>各社それぞれが安全に関する方針を掲げ安全施策を推進していますがJR西日本とグループ会社が安全に関して共有の価値観を持ち、危機意識の共有をはじめ、情報の共有化の仕組みを再構築するとともに、協力会社社員からもリスク報告を求めることを含め、鉄道事業に関連するグループ総体としての安全管理体制を確立させていく。</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
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	H22. 7. 22	<p>鉄道の安全・安定輸送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、貴社、山陽新幹線新神戸駅～西明石駅間において、保守用車同士の衝突脱線により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>よって、貴社においては、原因を究明し、再発防止対策を講じ、安全・安定輸送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、速やかに文書をもって報告されたい。</p>	H22. 11. 8	<p>1. 保守用車追突事故の対処方</p> <p>(1) 保守用車の運転</p> <p>① 全保守用車にドライブレコーダーを新たに設置する。</p> <p>② 保守用車責任者等に対し、見通し不良時の減速や速度遵守など役割に応じた教育を実施する。</p> <p>③ レール削正の影響があるトンネルでは、救援保守用車等やむを得ない場合を除き後続保守用車を計画しないこととする。やむを得ず計画する場合は前保守用車が作業区間から出発したことを確認したうえで進入するルールとする。</p> <p>④ 工程に遅れが生じる恐れのある場合の連絡体制について連絡時期をルール化します。</p> <p>⑤ 支援装置に関する機能の基本について、DVD等わかりやすい教材を使用し、教育を実施します。</p> <p>2. 施工体制における課題の検証</p> <p>(1) 計画</p> <p>① 反復移動に該当する作業を明確化した上で、当該区間に他の保守用車を侵入させないダイヤとします。</p> <p>② 保守用車の数や個々の保守用車の編成両数に応じた入れ換え時間をダイヤに反映させる。</p> <p>(2) 施工当日</p> <p>① 工程に遅れが生じるおそれのある場合の保守用車責任者から地区施設指令への報告、次に保守用責任者への報告について連絡時期を明確化する。</p> <p>② 保守用車の停止と移動を知らせる合図の方法をルール化する。</p> <p>3. JR、グループ会社、協力会社の役割分担・連携のあり方</p> <p>(1) グループ会社の土木部門の保守用車業務を保線部門に委託します。なお、土木部門の検査に使用する保守用車については、当社社員が立ち会いしていることや、当該グループ会社の使用頻度も高いことから、対象外とする。</p> <p>(2) 保守用車運転者への教育を充実することで、とりわけ協力会社運転者の異常時対応能力の向上や危機意識の共有化を図ります。</p>

					<p>(3) 電気工事における保守用車責任者と設備機能確認者の資格の見直しを行い、各々の職務に応じた資質管理を実施していく。</p> <p>4. 会社全体としての安全管理体制の確立</p> <p>(1) 安全管理体制の検証 これまでもグループ全体として安全管理体制の確立に努めてきたが、改めて全グループ会社23社に対して「安全管理体制」「リスクマネジメント」「クライシスマネジメント」「危機意識の共有」の各項目についてアンケート形式による聞き取りを行うとともに、下記の項目について意見交換を行っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全に関する基本的な方針の策定 ・安全を確保するための組織体制 ・リスクを洗い出し、報告させるしくみ ・有事の連絡体制 ・社員教育・研修の定期的な実施 ・安全意識高揚に向けての取り組み <p>(2) 今後の改善策 各社それぞれが安全に関する方針を掲げ安全施策を推進しているがJR西日本とグループ会社が安全に関して共有の価値観を持ち、危機意識の共有をはじめ、情報の共有化の仕組みを再構築するとともに、協力会社社員からもリスク報告を求めることを含め、鉄道事業に関連するグループ総体としての安全管理体制を確立させていく。</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
関東運輸局	京王電鉄株式会社安全統括管理者	鉄道部長	H22. 7. 30	<p>鉄道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7月27日、回送列車が、停車駅である井の頭線久我山駅を通過し、踏切遮断機が遮断を完了していない踏切道を通過するという事象が発生した。</p> <p>貴社においては、先月14日、京王線で同種の事象が発生したにもかかわらず、今回の事象を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>よって、今回の事象について速やかに原因を究明するとともに、先月14日の事象について再発防止対策を検証されたい。また、インシデント等を把握する体制についても点検し、適切な再発防止対策を講じて、鉄道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、文書により速やかに報告されたい。</p>	H22. 9. 15	<p>【H22. 6. 14発生の事象の再発防止対策】</p> <ol style="list-style-type: none"> 乗務交代駅では、前任および後任の両者でTNS装置が正常に起動したことを確認する。 担当運転士は、TNS装置が正常に起動したことを担当車掌に通告する。また、担当車掌は通告を受けるまでは、出発合図を行わない。 全運転士に対し事実の周知徹底を行い、列車種別を錯覚しやすい危険箇所を再徹底する。 <p>【H22. 7. 27発生の事象の暫定対策】</p> <ol style="list-style-type: none"> 会社全体で非常事態と認識し、緊急特別点検を8月6日まで実施すると共に、夏季安全輸送推進運動の実施期間を8月31日まで延長し、社長・鉄道事業本部長をはじめ会社幹部による職場巡視や点呼立会を行い安全への意識を再徹底した。 毎月27日を「安全再確認の日」と定め、安全統括管理者以下、本社管理職による職場巡視を行い、安全意識の継続と事件の風化防止に努め、事故の再発防止を図る。 「なぜミスが発生したか」を連関図法により分析を行い、背景、原因を含めて分析を行う。 6月14日の事象についての対策1、2、3を全乗務員に再徹底した。 基本動作に「次駅停車喚呼」を追加し、列車種別・停車駅の意識付けを全乗務員に徹底した。 異動者・昇格者に対して、線区の特徴・運転方・車両関係・報告書の記入方の教育を行い、知識向上を行う。 臨時回送列車用のTNS装置カードを今までは点呼時に乗務主任に渡していたが、勤務中は常時所持することを徹底した。 回送列車が久我山駅を通過駅と間違えた要因のひとつである「京王線の回送列車の特殊扱い（めじろ台駅通過）について」の取扱いを廃止した。
					H23. 3. 31	<p>【再発防止対策（追加対策）】</p> <ol style="list-style-type: none"> 正しい作業を確実に実施する業務管理体制の整備 <p>(1) 守りにくいルールや必要性の薄いルールの見直し</p> <p>① ルールを守らなくても良いという意識を払拭するため、</p>

					<p>アンケートで指摘のあった守り難いルール、事故対策上の追加乗せの必要性などについて、現場代表が参加する「乗務区運転事故未然防止委員会」（既存）において、現場と本社が一体となって、新ルール（新基本動作）の策定を平成23年9月目途に行う。</p> <p>②新ルールは守られるルールとするため、シンプルで明確なこと、現業の実態とあっていること、理論的に納得できること、社員の日常生活とかけはなれていないことを留意する。</p> <p>③新ルールの周知にあたっては、書面による周知に留めず、ルールとして決めた理由やルールを守らない場合の影響などを説明し、ひとりひとりの納得感を得るように努める。</p> <p>④新ルールは継続的に実行可能なルールとするため、平易な用語で具体的に表現し、ルール化後は、ルール違反をする5つの理由、ア. ルールを知らない、イ. ルールを理解していない、ウ. ルールに納得していない、エ. みんなも守っていない、オ. 守らなくても注意を受けたり罰せられたりしない、を発生させないよう、業務指導する。</p> <p>⑤新たに列車種別を錯覚しやすい危険箇所を整理し、運転士に錯覚しやすい場所を注意喚起するため、種別確認板を駅に設置する。</p> <p>(2) 現業の職場風土の改善（報告しない文化の解消）</p> <p>①報告様式を改良して、簡略化する。（平成23年6月を目途）</p> <p>②報告すべき事柄を精査し、報告要綱の策定を行う。（平成23年6月を目途）</p> <p>③ヒヤリハットや事故・規則違反に至らないミスに対して処罰やマイナス評価をしないと明言し、報告者が不利益を被らないようにする。</p> <p>④現業社員を交えて、現業の視点、社会の視点、本社の視点から安全対策の議論を重ね、リスクが高い被害や影響度の高い情報ほど、早く報告して、事後の被害拡大防止を図ることの必要性和重要性を説き、</p>
--	--	--	--	--	--

					<p>社員に浸透させる。</p> <p>⑤先輩・上司は積極的に自分の失敗談を語り、職場に報告しやすい雰囲気を作る。</p> <p>2. コミュニケーションの活性化</p> <p>(1) 現場の意見を継続的に収集する仕組みの構築</p> <p>①乗務区管理職と乗務員で構成する「乗務区運転事故未然防止委員会」から出された意見・提言を踏まえたルールの検討・見直しを定期的に行う。</p> <p>②まず、現場からのヒヤリ・ハットおよび提言に対し、必ず1ヶ月以内に返事を返す体制を整える。将来的には社内ネットワークシステムで情報を収集し、返答までの期間を1ヶ月から更に短縮する。</p> <p>③現業・本社間の連携強化を図るため、平成23年1月から実施中の「運転課かわら版」による本社からの情報(回答)の配信を継続するとともに、各種会議体のあり方を見直し、現業係員の意見・要望が本社まで届く会議体の構築を目指す。</p> <p>④安全推進部において集約したヒヤリ・ハット情報、鉄道各現業部署の改善活動の取り組みはポスターを作成し、現業職場への配布を引き続き行うとともに、平成22年12月から社内報に職場での良い取り組み事例など、当社の活動状況他を「安全の泉」欄にて配信しコミュニケーションの活性化を図る。</p> <p>3. 人材育成とモチベーション向上、管理職の実務能力向上、改善活動の活性化</p> <p>(1) 社員のモチベーション向上</p> <p>①自分が電車を止めるという気持ち、お客様の命を預かる心構えの基本をしっかりと教え、安全行動を確実にできる従業員に育成する。</p> <p>②乗務員着任3年後までに留まっている乗務員追指導制度を、5年、7年、10年に拡大して実施する。</p> <p>③現在ある運転シミュレーターを有効活用し、その仕様の中にある誤停車や停止位置過走を通じて、TNS装置に頼らない訓練を行う。</p> <p>④更にヒューマンエラー仮想事</p>
--	--	--	--	--	--

					<p>故教材（JR東日本編集のCAI教材）の追加導入を行うとともに、乗務区へのCAI設備増設を検討する。</p> <p>⑤事務所管理職全体としての役割分担を見直し、更に速報などの資料作成を簡素化することで、乗務主任の事務処理時間を短縮して、教育および添乗指導する時間を捻出する。</p> <p>(2) 新任および異動乗務主任の実務能力の強化</p> <p>①乗務主任マニュアルを新設した。必要に応じてマニュアルの改定を行い、内容の充実を図る。</p> <p>②新任管理職養成教育については、新任・異動乗務主任の業務遂行に不安が発生しないよう、教育体制を再構築する。またその効果を試問箋、確認試験を実施して確認する。</p> <p>③乗務主任訓練規程を制定し、運転技量維持のため、定期的に訓練するダイヤを設ける。訓練実施記録を付け、訓練漏れのないようにする。</p> <p>(3) 事故・インシデント取扱方の改善・改善活動の活性化</p> <p>①現業職場から得られる「事故の芽」情報、「ヒヤリ・ハット」情報について、収集に留まらず、他社事例を参考に、分析、内容の共有、対策の実施、提案者へのフィードバックを行う仕組みを平成23年9月目途に構築する。そのなかで、優秀な提案を表彰するなど、モチベーション向上策を取り入れる。</p> <p>②事故・インシデント等の原因究明・分析・対策立案を、現業職場の意見を取り入れてより多面的に実行するため、平成23年9月目途に、鉄道安全管理委員会の小委員会、あるいは安全衛生委員会の拡大により、ワーキンググループを設立する。</p> <p>③新年度から、鉄道部門が個別に実施している小集団活動の成果発表を、「安全に特化したテーマ」にして部門全体で実施する（5/10実施予定）。また、社員の創意工夫を会社の施策に反映できる小集団活動を活性化する。（平成23年度活動分から）</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	福岡市交通局 安全統括管理者	鉄道部長	H22. 8. 20	<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、貴局において、視機能の基準に適合しない運転士を長期間にわたり列車の運転業務に従事させ、安全に支障を及ぼすおそれを生じさせたことは誠に遺憾である。</p> <p>については、運転管理者の職務が適切に行われていたかどうか等について、貴局における安全管理体制を点検し、必要な措置を講ずるよう厳重に警告する。</p> <p>なお、講じた措置については、速やかに文書により報告されたい。</p>	H22. 8. 31	<ol style="list-style-type: none"> 1. 安全統括管理者が関係部門に再発防止の訓示をおこなった。 2. 当該乗務員に再教育をおこなった。 3. 視機能基準不適合時の乗務停止と矯正眼鏡の確認について、必要な規定の整備をおこなった。 4. 運転管理者が管理部門及び全乗務員に教育を実施するために必要な規定の整備をおこなった。
九州運輸局	福岡市交通局 交通事業管理者	運輸局長	H22. 10. 8	<p>運転士の執務の厳正については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、昨年10月7日貴局1号線において、運転士が列車走行中に漫画本を読み、前方への注意が疎かになるという安全上重大な影響のある行為があった。</p> <p>貴局については、視機能の基準に適合しない運転士を長期間にわたり列車の運転業務に従事させたことから、本年8月20日に安全統括管理者に対して警告したところであるが、重ねてこのような事案を発生させたことは極めて遺憾であり、厳重に警告する。</p> <p>については、運転士の運転取扱いの実態把握及び運転士に対する教育の検証を行い、執務の厳正が確保されるよう必要な措置を講じられたい。また、安全統括管理者及び運転管理者の職務が適切に行われていたかどうか等について、貴局の安全管理体制を厳格に点検し、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、速やかに文書により報告されたい。</p>	H22. 11. 4 (中間報告)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 安全統括管理者と運転管理者は、定期的に乗務員との面談及び添乗指導を実施した。 2. 当該乗務員に再教育をおこなった。 3. 乗務員指導管理者は全乗務員に個人面談を実施した。 4. 管理監督者は全乗務員に対し、グループ面談及び添乗指導を実施した。 5. 運転室と客室の間の仕切り扉に乗務員の名札を掲示した。 6. 運転中に漫画を読まない等の規定類の改正をおこなった。
					H23. 8. 11 (最終報告)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 運転室助手席側の背面窓のカーテンを開放した。 (2000系車両のみ)

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	H22. 10. 22	<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、平成22年10月21日に大浦支線 大浦海岸通停留場～石橋停留場間において、保安方式の取扱いを完了しないうちに、対向車両が当該区間に進入するという事態を発生させた。</p> <p>貴社においては、本年1月9日にも同区間において信号冒進等を2件続けて発生させており、極めて遺憾である。</p> <p>については、これらの事態に関し、安全管理体制の検証等を含め原因を徹底的に究明し、同種事態の発生防止のため必要な措置を講ず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、速やかに文書により報告されたい。</p>	H22. 11. 4	<ol style="list-style-type: none"> 1. 事故情報及び緊急通達の掲出 2. 運輸係員及び運転士に対する緊急特別業務研究会の開催 3. 運転部門管理職に対する研修会を開催 4. 通票式施行時の保安要員の配置 5. 通票式施行記録簿の作成 6. 保安方式変更の情報伝達 7. 運輸係員に対する保安方式取扱い等の研修会を実施 8. 施設対策については検討中
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	H23. 1. 17	<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喚起してきたところであるが、平成23年1月15日、東北新幹線において小山駅構内の電気設備の故障により、また、同月17日、貴社の新幹線全線において新幹線総合システムの故障により、輸送障害を発生させ、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、これらの事象について、速やかに原因を究明するとともに、適切な再発防止対策を講じ、鉄道の安全・安定輸送の確保に万全を期するよう警告する。</p> <p>なお、講じた措置等については、文書により速やかに報告されたい。</p>	H23. 10. 18	<ol style="list-style-type: none"> (1) 小山駅構内の電気設備の故障 <ol style="list-style-type: none"> 1. 断線したAT保護線と同程度の経年のものを点検し、1箇所補修。その他異常なし。 2. AT保護線の点検強化。 3. AT保護線の支持方式の改良。 4. 誘導電圧対策として、AT保護線と変圧器の接続箇所を変更。 (2) 新幹線総合システムの故障 <ol style="list-style-type: none"> 1. プログラムの改修。 2. 運行管理システムにおける上限値設定の管理強化。 3. 指令員の取扱い方法の見直し。

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	東日本旅客鉄道株式会社安全統括管理者	鉄道部長	H23. 2. 1	<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、平成23年2月1日、貴社飯山線大根原踏切道において、故障した遮断機を係員が開閉していたときに、列車が自動車に衝突し、自動車の運転者が死亡する踏切障害事故を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>本事故に関して、運輸安全委員会の調査等について、関係機関へ全面的に協力するとともに、貴社においても早急に原因の究明を行い、同種事故の再発防止のために必要な措置を講じ、安全確保に万全を期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文書により速やかに報告されたい。</p>	H23. 6. 16	<p>現行ルールへの遵守について、関係社員への指導・徹底を実施した。</p> <p>今後は、原因究明をしっかりと行なった上で、ルールの内容や周知・教育手法なども含め、見直す必要があるかどうか十分に検討を行っている。</p> <p>現在検討を行っている事項に関しては、決定次第速やかに、北陸信越運輸局及び運輸安全委員会に報告します。</p>
関東運輸局	東京モノレール株式会社安全統括管理者	鉄道部長	H23. 2. 4	<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喚起してきたところであるが、本日、東京モノレール羽田空港線において発生した列車及び変電所からの発煙により、多数の乗客を乗せた列車が、長時間停車した状態で駅間に停止するという輸送障害を発生させ、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、早急に原因究明を行い、再発防止対策を講ずるとともに、復旧方法を検証して、早期復旧のための必要な措置を講ず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、文書により速やかに報告されたい。</p>	H23. 9. 30 (中間報告)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 既設変電所の転流スイッチについて緊急点検を実施し、異常箇所については交換済。 2. 直流地絡発生時には整流器一次側の交流遮断器以下を全て開放するよう、変電所の保護機構の改修を実施した。 3. 電力指令者の要請により運転指令者は、列車運行表示盤を確認しながら運転士にノッチ制限を指示する内規に、今回発生区間を新たに要注意区間として追加し、電力指令者及び運転指令者に当該内規の取り扱いの再徹底を行った。 4. 今回モノレール軌道近傍で作業を行った事業者は、今後は事前に打合せを行うように申し入れた。定期的に沿線自治体及び事業者に対し、事前に打合せを行うように、過去の事故事例等を示し、協力を得ているが、今後も継続して実施していく。 5. 駅間に長時間停車した際の旅客の早期救済対策として、①車両脱出シューターの導入、②車内換気性能の向上、③非常用簡易トイレの車両搭載を行う。

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	東海旅客鉄道株式会社 代表取締役社長	運輸局長	H23. 2. 10	<p>平成23年2月10日、貴社豊橋運輸区の運転士が大麻取締法違反容疑で逮捕された。</p> <p>貴社においては、去る2月4日にも同運輸区の運転士が同容疑で逮捕されており、このような事案を複数の運転士が引き起こしたことは極めて遺憾である。</p> <p>このような事案は、輸送の安全を脅かすものであり、また、鉄道事業への社会的信頼を著しく失墜させるものである。</p> <p>については、事案の重大性を十分に認識し、事実関係を適切に把握の上、運転士の管理体制について検証し、徹底的な再発防止対策を講ずるよう厳重に警告する。</p> <p>なお、講じた処置等については、速やかに文書をもって報告されたい。</p>	H23. 6. 20	<p>1. 事実関係について 大麻取締法違反容疑で逮捕された豊橋運輸区の運転士2名について、本人たちは職場での使用はもちろん、乗務前の使用はなかったと供述している。</p> <p>さらに、日々の点呼等での心身状況の確認や添乗時には、異常はなかったことから、輸送の安全を脅かすような状況はなかった。</p> <p>2. 運転士の管理体制について 運転士2名が所属する豊橋運輸区における運転士の管理体制は、以下の通りであった。</p> <p>(1)「運転取扱実施基準規程（社内規程）」第5条第2項に定める「動力車を操縦する係員は、酒気を帯びた状態又は薬物の影響により正常な操縦ができないおそれがある状態で列車に乗務してはならない。」ことを、運転士養成の際に全運転士へ教育している。</p> <p>(2)出勤時の点呼で健康状態について申告をさせているほか、乗務前の対面点呼で行路内容や注意点の確認、乗務後の対面点呼で運転状況や車両状態の報告を受ける際、乗務員の表情、言動から、心身状態の把握を行っている。</p> <p>(3)新任者等は月2回以上、その他でも月1回以上を目安に頻繁に添乗指導を行い、運転操縦の指導だけでなく、運転士の執務中の表情、言動に留意している。</p> <p>さらに時期・区間を定めて運転情報記録装置のデータ解析を行い、正常な運転取扱が行われているか否かを確認し、必要により指導を行うなどして運転士の勤務状況の把握に努めている。</p> <p>(4)乗務員は単独勤務となるので、小規模のグループに分けて担当の管理者を指定し、多客期の事故防止面談、年2回の個別面談、職場の取組の説明のほか、業務研究や職場のQC活動についても相談を受けるなど、管理者が乗務員と一対一で話をする機会を数多く設けている。このようなコミュニケーション環境の中で、業務の状況はもちろん、心身状態や生活態度の変化にも気を配っている。</p> <p>以上のように、日常的に社員</p>

					<p>の管理・把握を職場内で最大限行っている。</p> <p>3. 講じた処置について</p> <p>(1) 関係社員に対する処分 法令から逸脱し、社会的な信用を失墜させた社員を懲戒解雇とするなど、管理監督責任を含めて懲戒処分等を行った。 これにより、法令遵守の重要性を社員に対して明確に示した。</p> <p>(2) 法令遵守に係る通達の発出と全乗務員への指導等 同種事象の再発防止を図るため、「法令の遵守及び執務の厳正の徹底について（平成23年2月5日安第384号）」を通達し、掲示・点呼等において全乗務員に対し指導を行った。 なお、研修等においても、規範意識を高める教育を行っていく。</p> <p>(3) 緊急現場長会議（区長）の開催（2月6日） 在来線乗務員の所属する全現場長を招集し、発生事実の周知、及び社会人としての法令遵守、自立的行動に対する指導の再徹底を指示した。 今回の事象は乗務員である以前に、社会人として全く問題外の行為である。 また、限定された個人の人間関係の中で発生した犯罪という面が強く、社内・職場での蔓延とは考えていないが、引き続き、社員管理の観点から再発防止に努めたい。</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	四国旅客 鉄道株式 会社 安全統括 管理者	鉄道部長	H23. 2. 22	<p>運転士の執務の厳正については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、去る2月12日徳島線において、運転士が列車走行中に携帯電話を使用し前方への注意が疎かになるとともに、曲線区間における制限速度を超過するという事案があった。</p> <p>このような事案は、輸送の安全に重大な影響を及ぼすおそれがあるものであり、誠に遺憾である。</p> <p>については、事案の重大性を十分認識し、運転士の運転取扱いの実態を把握するとともに、運転士に対する教育を検証した上で、執務の厳正が確保されるよう必要な措置を講じられたい。</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>	H23. 2. 28	<p>1. 通達を運輸部長から運転区所長に発出し、全運転士に対し再指導するとともに、執務の厳正について注意喚起を行った。</p> <p>2. 会社幹部が乗務員訓練に出席し、運転士に対し直接指導するほか、訓練においては、執務の厳正について、より一層指導を強化する。</p> <p>3. 運転士が携帯する乗務員執務要領について、動力車操縦者運転免許の行政処分の対象となる違反行為を犯さないよう明記し、乗務員訓練等で指導徹底する。</p>
関東 運輸局	京王電鉄 株式会社 安全統括 管理者	鉄道部長	H23. 3. 11	<p>鉄道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、昨日、京王線で踏切遮断機が遮断を完了していない踏切道を列車が通過するという事案が発生した。</p> <p>貴社においては、平成22年7月30日付けによる警告を受けて、原因究明及び再発防止に向けた取り組みを行っている中、同種事象を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>よって、今回の事象についても速やかに原因を究明するとともに、適切な再発防止対策を講じて、鉄道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、文書により速やかに報告されたい。</p>	H23. 5. 12	<p>【暫定対策】</p> <p>1. 相模原線以外の踏切（全72踏切） 従来の踏切制御装置（リレー方式）が残っているため、平成23年3月14日から4月16日までに従来の踏切制御（リレー方式）に戻す。</p> <p>2. 相模原線の踏切 電子化された新しい踏切制御装置については、論理部の主系または従系の一方が故障した場合においても片系のみで列車運行の安全が担保されるため、故障した論理部の電源入れ直し（リセット操作）を行わない。 ただし、主系及び従系共に故障した場合にあっては、運輸指令所と打合せを行ったうえで、当該装置制御区間の列車を停車させる（論理部処理データを変化させない）措置を講じ、論理部のリセット操作を行う。</p> <p>3. 同一プログラムを使用している装置 問題が確認された論理部のプログラムについては、連動装置でも使用しているため、2.と同様の措置をする。</p>

平成21年度の行政指導を行ったもので平成22年度に改善報告があったもの

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
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	H22. 3. 4	<p>鉄道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、平成22年3月3日、山陽新幹線西明石駅～新神戸駅間において車両の走行装置の故障による輸送障害を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>よって、貴社においては、高速走行する新幹線における車両故障の重大性を十分認識し、原因を究明するとともに再発防止対策を講じられたい。</p> <p>なお、原因究明の結果及び講じた再発防止対策については、速やかに文書をもって報告されたい。</p>	H22. 4. 30 (中間報告)	[当面の対策] 1. 歯車箱の一斉点検を実施した。 2. 潤滑油汚損確認後の磁気栓を確認する。 3. 小歯車軸受蓋にサーモラベルが貼付されていることを確認する。 4. 磁気栓の一斉点検を行った。
					H22. 10. 25 (最終報告)	<p>1. 軸受け不良対策 ころ及び内製製造時の抜き取り検査の精度向上及びころ製造時の全数完全検査化</p> <p>2. 異物混入対策 研修時、開口部分の塞ぎ処置と輪軸組立て後の洗浄</p> <p>3. 未然防止対策 ・軸受け損傷時の予兆把握策 ・歯車装置潤滑油の油脂管理強化 ・台車検査時の小歯車軸受けのエンドプレー値の管理強化 ・小歯車軸受け部のサーモラベルによる温度管理</p>
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. 8. 26	<p>運転士の執務の厳正については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、去る8月21日、湖西線マキノ駅～永原駅間において、運転士が高速運転中に携帯電話で乗客を撮影し、信号及び前方への注意が疎かになるという安全に重大な影響のある行為を行ったことは誠に遺憾であり、厳重に注意する。</p> <p>貴社におかれては、事柄の重大性を十分認識し、運転士の運転取扱いの実態を把握するとともに、運転士に対する教育を検証したうえで、執務の厳正が確保されるよう必要な改善措置を講ずること。</p> <p>なお、講じた改善措置等については、文書により速やかに報告されたい。</p>	H22. 10. 28 (第2回)	<p>1. 職責の重要性の理解、安全意識の高揚に向けた教育の見直しをする。</p> <p>(1) 運転士運用の対象となる社員の質の向上</p> <p>① 運転士養成までの教育（駅係員、車掌に対する教育）で安全意識の更なる高揚を図る。</p> <p>② 運転士養成教育を充実させる。</p> <p>(2) 技能講習終了後から運転士登用までの教育</p> <p>① 故意のルール違反に対する教育でワーキング形式の教育、ディスカッションを追加した。</p> <p>② 過失によるルール違反に対する対策としてワーキング形式の教育、ディスカッションを追加した。</p> <p>(3) 全運転士に対する定例教育においてワーキング形式の教育を導入した。</p> <p>2. 信号注視及び前方確認に関する教育の見直し</p> <p>(1) 運転士養成教育の講義内容を見直す。</p> <p>(2) 技能講習終了後から運転士登用までの教育の中のシュミレータ教育で前方から視線をそらせた踏切事故疑似体験を追加した。</p> <p>(3) 運転士になってからの教育で事故に繋がりがちないかを</p>

					<p>考えさせるワーキング形式の教育を実施した。</p> <p>3. その他の改善措置</p> <p>(1) ルール違反に対する対応としてルール違反に対して厳正に対処していることを事例により周知する。</p> <p>(2) 動力車乗務員作業標準の見直しについての教育を実施した。</p> <p>(3) 安全を脅かす行動等の想定、対策検討として現場の指導担当者を交えて検討を進め対策の検討を行い教育に活用する。</p> <p>(4) 添乗での確認として前方確認・信号注視の実施状況及び携帯電話の保管状況を全運転士添乗して確認した。</p> <p>(5) 指導操縦者が指導する内容をより明確にわかるマニュアルを作成した。また、新任指導操縦者に対する研修の充実を図るため指導方法の講義を追加し、実施した。</p> <p>(6) 他鉄道事業者との情報交換を行った。</p>
--	--	--	--	--	--