

## 7 輸送の安全に関わる行政指導等に関する事項

### 7.1 保安監査の実施状況

- ・国土交通省では、鉄軌道輸送の安全を確保するための取組が適切であるかどうか、施設及び車両の管理及び保守並びに運転取扱いが適切であるかどうかについて、保安監査を実施しています。
- ・令和元年度は、全国216鉄軌道事業者(令和2年3月末現在)のうち、保安監査を65の鉄軌道事業者に対して計76回実施し、その結果に基づいて24の鉄軌道事業者に対して文書による行政指導を計24件行い、改善を求めました。
- ・なお、JR 北海道に対しては、平成26年1月に発出した事業改善命令等の「JR北海道が講ずべき措置」について、その取組み状況等を確認するため保安監査を継続的に実施しています。

### 7.2 鉄道事業法及び軌道法に基づく行政処分(事業改善の命令)

- ・国土交通省は、鉄軌道事業について輸送の安全、利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実があると認めるときは、鉄道事業法第23条に基づき鉄軌道事業者に対して事業改善の命令を発しています。
- ・令和元年度に発出した輸送の安全に関する事業改善の命令はありませんでした。

### 7.3 事故等の報告に基づく行政指導の実施状況

- ・国土交通省は、鉄軌道事業者に対して、重大な事故が発生した場合や、社会的な影響の大きい輸送障害が発生した場合等には、輸送の安全の確保等のため、事故等の報告に基づいて事故等の原因の究明や再発防止を求める等の行政指導を行っています。
- ・令和元年度は、6の鉄道事業者に対して文書による行政指導を計6件行い、改善を求めました。

表5：事故等の報告に基づく行政指導の実施状況（令和元年度）

事業者	文書発出日	行政指導の概要	改善の概要
弘南鉄道	H31.4.15	<p>平成31年4月14日、大鰐線 中央弘前駅～弘高下駅間において、列車脱線事故が発生した。</p> <p>今回の事故原因については調査中であるが、脱線箇所付近の木まくら木区間では、軌間が拡大していたことが確認されている。</p> <p>軌間の拡大については、平成30年7月に発出した「地域鉄道等における軌間拡大防止策の促進について」により、軌間拡大防止のため、まくら木管理の確認等の指導を行ったところであるが、今回、脱線事故を発生させた。</p> <p>このため、これまでも実施している対策の検証も含めて再発防止策を検討し、必要な措置を講じて、安全輸送の確保に万全を期すこと。</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すること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・R=250m以下の急曲線部については、PCまくら木の設置割合が3本に1本になるまで、計画的にPCまくら木への交換を実施</li> <li>・PCまくら木化が困難な場所については、ゲージタイで対応</li> <li>・まくら木の管理については、まくら木管理台帳を作成し、1本毎の管理を徹底</li> <li>・年1回の軌道検査の他に、降雪期の前後に軌間測定及びレール締結装置の点検を実施（特に春先は融雪箇所ごとに早期に点検）</li> <li>・脱線事故発生前より計画していた道床交換を前倒しで実施</li> </ul>

JR 東日本	H31.4.29	<p>平成 31 年 4 月 28 日、上越新幹線において変電所のトラブルにより最大 4 時間にわたり列車の運転を休止する輸送障害が発生した。</p> <p>大型連休の多客期において、輸送障害が発生すれば、社会的影響が甚大となる。</p> <p>今回の大型連休において、4 月 26 日にも、東北・山形新幹線において車両故障による輸送障害を発生させている。また、平成 30 年 12 月 30 日には、東北新幹線において車両故障による輸送障害、平成 31 年 1 月 22 日の新潟県内私立高校入学試験実施日には、新潟地区の在来線において変電所火災による輸送障害、2 月 25 日の国公立大学第二次試験実施日には、中央線において電力ケーブル損傷による輸送障害と、いずれも影響が極めて大きい時期に輸送障害を発生させている。</p> <p>それぞれの原因は異なると考えられるが、社会的影響の大きい事象が連続している状況に鑑み、事象の検討・検証の上、結果を文書で報告すること。</p>	<p>1. 平成 31 年 4 月 28 日 上越新幹線の輸送障害の再発防止対策を検討</p> <p>①装置故障に関する対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・制御装置が故障した際に、設備全体に波及しない装置・プログラムの構築を検討するとともに、制御装置の更新時期を検討</li> <li>②早期復旧に向けた対策</li> <li>・新幹線に専門化した電力関係の総合技術者を育成</li> <li>・「変電設備故障時の復旧対応マニュアル」を拡充し、関係社員に教育</li> </ul> <p>2. 輸送障害を防ぐための体制整備等を行っていたにもかかわらず、輸送障害が続いていることについて、以下の事象を検証</p> <p>&lt;平成 30 年 12 月 30 日 東北新幹線東京駅での車両故障&gt;</p> <p>&lt;平成 31 年 1 月 22 日 信越線新潟変電所での火災&gt;</p> <p>&lt;平成 31 年 2 月 25 日 中央線水道橋駅～飯田橋駅間でのケーブル火災&gt;</p> <p>&lt;平成 31 年 4 月 26 日 東北新幹線福島駅での車両故障&gt;</p> <p>3. 今後の異常時対応や体制等の改善点を検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ゴールデンウィーク期間中に電力関係社員の増配置。その他の部門においても、一部箇所にて即応可能な技術を有する社員の増配置。</li> <li>・新幹線に関わる業務を一元的、専門的に統括する新たな部門として、平成 31 年 4 月に「新幹線統括本部」を設立。</li> <li>・繁忙期前の重点検査については、必要に応じて輸送影響を考慮した検査項目の追加を検討。「変電設備故障時の復旧対応マニュアル」を拡充し、関係社員に教育。</li> <li>・実際の映像やVRを使用したシミュレータ等の徹底した活用。</li> <li>・外国語を含む案内やホームページやソーシャルネットワーク等を活用した情報発信を今後継続して対応能力の充実に努める。</li> </ul>
横浜シーサイドライン	R1.6.2	<p>令和元年 6 月 1 日、金沢シーサイドライン 新杉田駅構内において、本来進行すべき方向と反対の方向に進行し、線路終端部の車止装置に衝突し、多数の乗客が負傷する鉄道人身障害事故が発生した。</p> <p>このため事故の原因の究明を行い、同種事故の再発防止のための措置を講じ、鉄道の安全輸送の確保に万全を期すこと。</p> <p>なお、講じた措置等については、文書により報告すること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・モーター制御装置に進行方向を伝える指令線(F 線/R 線)が断線等により無加圧となった場合に、列車が発しないようにするとともに、地上側の ATO (自動列車運転装置)で、断線等を検知できるよう回路を変更</li> <li>・モーター制御装置について、F 線又は R 線の加圧入力があるときのみ、力行制御等を行うようソフトを変更</li> <li>・ATC(自動列車制御装置)について、F 線又は R 線が断線等により、共に無加圧となった場合に非常ブレーキが動作するようソフトを変更</li> <li>・停止位置後方修正リレーの誤作動による逆走のリスクを解消するため、当該リレーを撤去</li> </ul>

<p>横浜市交通局</p>	<p>R1.6.6</p>	<p>令和元年6月6日、1号線 下飯田駅構内において、作業ミスに起因する列車脱線事故が発生した。 このためミスが発生した原因を徹底的に究明するとともに、同種事故の再発防止のための措置を講じ、鉄道の安全輸送の確保に万全を期すこと。 なお、講じた措置等については、文書により速やかに報告すること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・横取り装置の検査手順書の作成</li> <li>・横取り装置を取り扱う作業時の役割分担の明確化</li> <li>・横取り装置取扱いチェックシートによる跡確認の実施</li> <li>・トロッポ運行表への横取り装置作業の追記と電気司令によるダブルチェックの実施</li> <li>・横取り材への塗装(定位側:白色、反定位側:橙色)</li> </ul>
<p>岡山電気軌道</p>	<p>R1.11.25</p>	<p>令和元年11月24日、東山本線 岡山駅前停留場において、停止車両に追突するという車両衝突事故が発生した。 平成31年4月12日にも、東山本線 西川緑道公園停留場において運転士の取扱い誤りによる車両衝突事故を発生させており、再びこのような事故を発生させている。 同種事故の再発を防止するため、原因を特定し当該事故の背後要因を詳細に調査するとともに、再発防止の対策を緊急に講ずること。 なお、講じた措置等については、文書により速やかに報告すること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両が他の車両に追従する場合において、先行車両が停止した時は、12メートル以上の距離を置いて一旦停止することとし、再始動の後は、最徐行(5 km/h以下)で進行し、3m以上の距離を置いて停止。(運転取扱心得第57条を変更)</li> <li>・追従時の制限速度を遵守させるため、先行車両との間隔が100m以内になった場合は、「先行車両100m以内、スピード制限15 km/h」を喚呼。</li> <li>・落葉に対応するため、「落葉による滑走防止マニュアル」を作成、全運転士に机上教育を実施。</li> <li>・滑走時の対応を訓練により習得するため、車庫内で落葉を軌道上に置いて車両を走らせ、滑走及び制動操作を体験する「滑走対応教育」を実施。</li> <li>・これまでの添乗指導及び定点観測指導などに加え、ドライブレコーダーを確認し、先行車両が100m以内の追従速度15 km/h以下を遵守しているかなどの日常の運転動作を見て必要に応じ教育を実施。</li> <li>・ダイヤ改正を行い、運行時間をより余裕を持った内容に変更。これにより、運転士の心理に余裕を持たせ、基本動作の徹底を図る。</li> </ul>
<p>会津鉄道</p>	<p>R1.12.25</p>	<p>令和元年12月24日、会津線 塔のへつり駅～弥五島駅間において、列車脱線事故が発生した。 早急に原因を究明するとともに、同種事故の再発防止のための措置を講じ、鉄道の安全輸送に万全を期すこと。 なお、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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・R=250m以下の曲線8箇所のうち7箇所は、まくら木3本に1本以上のPC化を実施。残り1箇所はトンネル内敷設箇所でありレール交換及びレール継目部以外のまくら木全数PC化を実施(それまでは当該箇所の軌道点検を再度行い必要に応じてゲージタイを取り付ける)。</li> <li>・R=250m以下の各曲線部については、PC化計画が完了するまでは通常の軌道検査の他に3ヶ月毎に軌間測定及び締結装置の点検を実施(特に降雪期の前後は重点的に行う)。</li> <li>・制限速度について、R=250m以下の曲線部に対する負荷の軽減を目的として実施基準等の改正を行い制限速度「40km/h」の定常化を実施。</li> <li>・定期的な軌道検査、その結果に基づくまくら木の1本管理台帳の更新及び動的な軌道検査を確実に実施し、検査結果に基づき、まくら木交換、軌間整正など適切な軌道整備を実施。判断を適格に実施するためマニュアルを作成、個人差をなくし、技術力を継承。</li> <li>・施設の保守管理体制について複数で確認できる体制の確保。</li> </ul>

## 7.4 事故等の再発防止のための行政指導の実施状況

- ・国土交通省は、事故等の再発防止を図るため、当該事故等を発生させた事業者のみならず、必要に応じて関係する全国の鉄軌道事業者に対しても、安全確保のための行政指導を行っています。
- ・令和元年度は文書による行政指導を4件行いました。

表6：事故等の再発防止のための行政指導の実施状況(令和元年度)

行政指導の概要	発出日
<p>鉄道の安全・安定輸送の確保徹底については、従来から機会あるごとに指導してきているところであるが、ここ2ヶ月において、運転士・作業員等の取扱いが原因と想定される事故や事象が続発している。</p> <p>については、鉄軌道事業者の安全統括管理者に対し、このような事故や事象が発生した場合には、その要因をしっかりと分析し再発防止に努めるよう指導。</p>	H31.4.18
<p>令和元年6月1日、株式会社横浜シーサイドラインの金沢シーサイドライン新杉田駅構内において、運転士が乗務していない自動運転の列車が、本来進むべき方向とは逆の方向に進行し、線路終端部の車止装置に衝突して多数の乗客が負傷する鉄道人身障害事故が発生した。</p> <p>原因等については、現在、運輸安全委員会等において調査中であるが、現時点における事故概要に基づき、鉄軌道事業者に対し、本事故について周知するとともに、引き続き鉄軌道の安全・安定輸送の確保に努めるよう指導。</p>	R1.6.2
<p>令和元年6月6日、横浜市交通局1号線の下飯駅田駅構内において、作業に起因すると考えられる列車脱線事故が発生した。</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、夜間に横取り装置の点検後、当該横取り装置の撤去を失念したことが判明した。</p> <p>については、鉄軌道事業者に対し、周知するとともに、注意するよう指導。</p>	R1.6.6
<p>令和元年9月5日、京浜急行電鉄 本線 神奈川新町駅～仲木戸駅間の神奈川新町第1踏切道において、快速特急列車とトラックが衝突し、多くの死傷者を生じる列車脱線事故が発生した。</p> <p>原因等については、現在、運輸安全委員会や京浜急行電鉄等において調査中であるが、11月12日、京浜急行電鉄において、本事故に関して、発光信号を現示する装置(発光信号機)の増設や発光信号機現示時のブレーキ操作の見直しを行うとする現時点の対応が公表されたところである。</p> <p>発光信号機については、鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準について(平成14年3月8日付け国鉄技第157号)などに基づき、設置位置や停止信号が現示された場合等の取扱いについて指導してきたところである。</p> <p>については、列車の運行の安全確保に万全を期し、同種事象の再発を防止する観点から、鉄軌道事業者に対して同社の対応を周知するとともに、発光信号機の設置状況や停止信号現示を認めた場合の取扱いについて再点検を行い、必要に応じ対策を講じるよう指導。</p>	R1.11.15

## 7.5 踏切道改良勧告の発出状況

- ・国土交通省は、鉄道事業者及び道路管理者又は鉄道事業者が正当な理由がなく地方踏切道改良計画又は国踏切道改良計画に従って踏切道の改良を実施していないと認めるときは、踏切道改良促進法に基づき、当該踏切道の改良を実施すべきことを勧告することができます。
- ・令和元年度に発出された勧告はありませんでした<sup>10</sup>。

---

<sup>10</sup> 踏切道の改良に向けた取組みについては、「9.2 踏切保安設備の整備状況」をご覧ください。

## 7.6 運輸安全マネジメント評価の実施状況

- ・国土交通省は、鉄軌道事業者に対して、経営トップや安全統括管理者等の経営管理部門が行う安全管理体制への取組状況について評価し、更なる輸送の安全の確保に資する改善方策等の助言を行う「運輸安全マネジメント評価」<sup>11</sup>を実施しています。
- ・令和元年度は、26の鉄軌道事業者に対して、26回の運輸安全マネジメント評価を行いました。

---

<sup>11</sup> 運輸安全マネジメント評価の詳細については、運輸安全に関するホームページ <http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/index.html> をご覧ください。