

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5年度は、全国218鉄軌道事業者(令和6年3月末現在)のうち、保安監査を62の鉄軌道事業者に対して計68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25件行い、改善を求めました。
- ・このうち、計画的な保安監査を計63回実施し、その結果に基づいて文書による行政指導を計20件行いました。また、計画的な保安監査のほか、特に必要があると認められる場合に行う保安監査を計5回実施し、その結果に基づいて文書による行政指導を計5件行いました。
- ・なお、JR 北海道に対して平成26年1月に事業改善命令で示した「JR 北海道が講ずべき措置」については、平成30年度末までの5年程度の間、常設の監査体制により保安監査を実施し、法令遵守や安全意識が向上したこと等を確認しました。更なる安全確保のため、引き続き通常の保安監査を継続的に実施し、その後の取り組み状況等を確認しています。

表10：特に必要があると認められる場合に行う保安監査の結果に基づく

行政指導の実施状況(令和5年度)

事業者	文書発出日	行政指導の概要
富山地方 鉄道	R5.6.7	【北陸信越運輸局】 令和5年4月11日に本線越中荏原駅～越中三郷駅間において、列車が作業に従事していた貴社の保線作業員に接触し、その後、保線作業員が死亡する鉄道人身障害事故が発生させた。 本事故を踏まえて、貴社に対して、令和5年4月17日及び18日に保安監査を実施したところ、記1. 及び記2. のとおり改善を要する事項が認められたことから、記3. のとおり所要の措置を講ずるよう指示。 1. 貴社は、技術関係従事員の触車事故を防止するため、安全上必要な措置等について、鉄道・軌道事業安全管理規程第24条の関係規程として「技術関係従事員触車事故防止要領」(以下「事故防止要領」という。)を策定している。しかしながら、事故防止要領の遵守状況について確認したところ、以下の事実を確認した。 (1) 列車見張員関係 ① 事故防止要領では、列車見張員は列車見張りの業務に専念し、列車等が接近した場合、直ちに作業責任者に待避の通報又は合図を行わなければならないと規定されているが、列車見張員は合図旗等を携行することなく、レールのジャッキアップやバラストの補充等の軽作業を行っており、作業責任者に待避の通報等を行わなかったこと。 ② 事故防止要領では、列車見張員の見張り位置について、見通し距離を500m確保することと規定されているが、見通し距離は約100m～200mであったこと。 ③ 事故防止要領では、見通し距離が確保できない場合は、中継見張員を配置することと規定されているが、上記②のとおり見通し距離が確保されていないにもかかわらず、中継見張員を配置していなかったこと。 ④ 事故防止要領では、作業集団直近の列車見張員の立哨位置は、作業集団から約10m離れた位置と規定されているが、バラストの補充等の軽作業を行うため、作業集団に近接した約1～2mの位置であったこと。 (2) 作業責任者関係 ① 事故防止要領では、作業責任者は作業表示標を作業箇所的前後200mかつ運転士から見やすい位置に建植しなければならないと規定されているが、作業表示標を建植していなかったこと。 ② 事故防止要領では、作業責任者は列車見張員を兼務してはならないと規定されているが、作業責任者は列車見張員を兼務していたこと。 (3) 点呼執行者関係 事故防止要領では、点呼執行者が乗務員の点呼時において、線路内作業及び作業位置等を周知することが規定されているが、点呼執行者は当該列車の乗務員に周知していなかったこと。 2. 実施基準管理規程第10条に基づく教育及び訓練について、作業責任者等に対して、事故防止要領を網羅した教育及び訓練を実施していなかったことを確認した。 さらに、「作業時における触車事故の防止について」(平成10年1月22日付け中運鉄運第12号、中運鉄技一第2号、中運鉄技二第7号)において、列車見張員は列車見張りに専念させ、その他の作業に従事させないことと通達していたにもかかわらず、列車見張員がバラストの補充等の軽作業を行うことが常態化していたことを確認した。 3. 上記のとおり、今般、貴社において鉄道輸送の安全に影響を及ぼす重大な違反行為が生じたことについて、安全管理体制が有効に機能していないことが認められたことから、以下のとおり所要の措置を講ずることを指示する。 (1) 同安全管理規程第24条に規定する事故防止要領や関係規程が形骸化していないか実態を検証した上で、事故防止要領等を必要により見直すこと。 なお、事故防止要領等を見直す場合にあっては、「軌道内等の作業における列車との接触災害防止のためのガイドライン」(平成11年9月17日付け中運鉄運第187号、中運鉄技一第110号、中運鉄技二第84号)を再認識し、当該ガイドラインの趣旨の徹底を図り対応策を講じること。 (2) 本事故を踏まえ、作業責任者等に対して触車事故防止に関する安全意識の再徹底並びに事故防止要領等の遵守に係る教育を行うこと。 (3) 二度と同種事故を再発させないために、線路内に立ち入る作業等を行う場合の安全確保に係る管理体制について検証し、触車事故防止が確実に遂行されるよう安全管理体制の見直しを図ること。

事業者	文書発出日	行政指導の概要
高松琴平 電気鉄道	R5.6.30	【四国運輸局】 令和5年4月11日に長尾線花園駅から林道駅間の上福岡踏切道において、踏切遮断機が遮断していない状態で列車が踏切内に進入し、停止した事象を発生させた。 貴社においては、令和3年1月28日、同年12月3日、令和4年2月8日及び同年4月14日にも同種事象を発生させ、再発防止対策を進めていたにもかかわらず、今般、本事象を発生させた。 このことを踏まえて、貴社に対して、令和5年4月13日、14日及び26日に保安監査を実施した。その結果、下記のとおり改善を要する事項が認められたことから、所要の措置を講ずるよう指示。 1. 本事象の原因は、踏切制御用の電源を供給している柱上変圧器の2次側ヒューズが破断したため、踏切遮断機が遮断しなかったとの報告があった。 電気設備実施基準第67条に規定する電気設備の定期検査の実施状況等について、以下の事実を確認した。 (1) 令和3年度のヒューズの検査結果記録を確認したところ、すべて「良」との記載であった。しかしながら、本事象の緊急の再発防止対策として全数交換を行った同型のヒューズを確認したところ、本事象で破断したヒューズ以外にも4個のヒューズに損傷があったこと。また、メーカー推奨のヒューズの耐用年数を大幅に超えて使用しているものが多数あったこと。 (2) ヒューズの検査の際に流用している「柱上変圧器取替時のマニュアル」について、ヒューズ自体を検査するように規定されていなかったこと。 (3) 電気係員に対する教育及び訓練について、令和2年1月に同マニュアルを用いた柱上変圧器の取替訓練を実施したものの、それ以降、同訓練を実施していなかったこと。 よって、同種事象が多発しているなか、踏切障害事故を発生させる前に、確実にヒューズが破断した原因を追究するとともに、ヒューズの検査方法及び管理方法を見直すなど、適切に電気設備を維持管理すること。この際、ヒューズの交換の基準等を検討すること。 この検討結果を踏まえ、同マニュアルの内容を見直し改正するとともに、電気係員に対して電気設備の検査等が適切に行えるよう必要な教育及び訓練を実施すること。 2. 電気設備の定期検査について、実施基準に従った取扱いが以下のとおり行われていない事実を確認した。 (1) 改正前の運転保安設備実施基準第71条に規定する定期検査関係 ① 令和4年度の踏切保安装置の定期検査(検査周期3ヵ月)のうち一部の踏切保安装置について、検査基準日から起算した許容期間に至る前に検査を実施していたこと。 ② 令和4年度の信号装置の定期検査(検査周期3ヵ月)について、一部の信号機の検査結果が記録されていなかったこと。 ③ 令和元年度及び令和3年度の無線装置の定期検査(検査周期5年)について、検査結果が記録されていなかったこと。 (2) 電気設備実施基準第67条に規定する配電線路の定期検査(検査周期3ヵ月)について、同実施基準第67条別表第10「電力設備検査方法」に規定する「避雷器の異常の有無」の検査項目が3ヶ月配電線路点検簿に記載されておらず、同項目の検査結果が記録されていなかったこと。 よって、定期検査の許容期間内での実施及び検査結果の確認について、実施基準に従った取扱いが確実に行われるよう管理方法及び体制を改善すること。
高松琴平 電気鉄道	R5.12.19	【四国運輸局】 令和5年4月11日に長尾線上福岡踏切道において、踏切遮断機が遮断していない状態で列車が踏切内に進入した事象(以下「踏切無遮断」という。)の発生を受け、貴社に対して、同年4月13日、14日及び26日に保安監査を実施した結果、同種事象の再発防止ための対策を講ずるよう指示したところである。 これに対する再発防止の検討を進めていたにもかかわらず、令和5年7月13日に琴平線下所川第一踏切道で、同年8月19日に琴平線円座踏切道で同種事象を発生させた。 これを受けて、貴社に対して、令和5年8月23日、24日及び25日に保安監査を実施したところ、下記のとおり過去に発生させた踏切無遮断の対策に関し、改善を要する事項が認められたことから、所要の措置を講ずるよう指示。 1. 令和2年度に保安監査を実施し、令和3年3月31日付け四運鉄監第22号「保安監査の結果について」で改善措置を講ずるよう指示したところ、令和3年6月30日付け高琴鉄技電発第14号「保安監査結果の改善指示事項に対する措置について(報告)」において、踏切保安設備の検査は、運転保安設備実施基準第72条に基づく別表「信号通信設備検査方法」に加え、新たに作成した「踏切点検マニュアル」(以下「マニュアル」という。)に基づき実施するとしていたが、踏切無遮断の再発防止対策であり、マニュアルの一部である「遮断桿最大上昇時の回路制御器点検方法」を実施していなかったことを確認した。 また、マニュアルに関する教育・訓練については、マニュアル作成時の臨時教育1回のみの実施であり、その後、定期的な教育・訓練が実施されていなかったことを確認した。 よって、現時点で未実施の検査がある場合には速やかに実施するとともに、検査に関する教育・訓練の実施方法についても検討し、適切な検査を今後も継続的に実施するための体制を構築すること。

事 業 者	文書発出日	行 政 指 導 の 概 要
弘南鉄道	R6.1.23	【東北運輸局】 令和5年8月6日に大鰐線大鰐駅から宿川原駅間において列車脱線事故を発生させた。原因は運輸安全委員会が調査中であるが、事故後に貴社が軌道状態を確認する中でレール摩耗量が交換基準に達していたことが確認された。 これを受け、貴社に対し令和5年12月13日、14日及び15日に保安監査を実施したところ、下記1.から4. のとおり改善を要する事項が認められたことから、改善措置を講ずるよう指示 1. 軌道施設実施基準第10条に規定する軌道の定期検査について、以下の(1)から(5)の事実を確認した。 (1)一部区間におけるレール摩耗の検査について、レール摩耗測定器を使用することなく目視のみで実施していたため、レール交換基準に達していたにもかかわらず、適合と誤った判定をしていたこと、また、同測定器を用いていた箇所では同実施基準第6条に基づく軌道整備心得第63条に規定するレールの摩耗が限度値に達していたにもかかわらず、必要な補修を実施していなかったこと。 (2)レール遊間の検査について、同心第34条に規定する1遊間が15mmを超過した箇所又は無遊間が3ヶ所以上連続した箇所が複数あったにもかかわらず、必要な補修を実施していなかったこと。 (3)列車動揺検査について、「月1回実施するものとする。」とされているにもかかわらず、令和4年1月及び2月、同年12月から令和5年2月まで実施していなかったこと。 (4)軌道の変位、レール遊間及び分岐器のレール摩耗の検査について、許容期間内に検査を実施していなかったこと。 (5)同実施基準第14条に規定する軌道の整備基準値に達した箇所を再測定した結果や修繕した結果について、同実施基準第13条に記録、保管するものとされているにもかかわらず、一部を記録していなかったこと。 よって、上記(1)から(5)について、実施基準等に基づく検査等が適切に実施されるよう改善を図ること。また、軌道の維持管理体制を見直すこと。 2. 土木施設実施基準第9条に規定する施設の定期検査のうち、プラットホームの検査について、以下の(1)及び(2)の事実を確認した。 (1)曲線に沿うプラットホームに対する建築限界について、軌道施設実施基準第23条に規定する建築限界を支障していたこと。(弘前東高前駅、弘前学院大前駅、千年駅、義塾高校前駅、石川駅及び鯖石駅) (2)(1)のほか、軌道施設実施基準第23条に規定する建築限界を支障していたこと。(津軽尾上駅及び平賀駅) よって、上記(1)及び(2)について、プラットホームが建築限界を支障しないよう、速やかに必要な措置を講ずること。また、実施基準等に基づく施設の保守管理が適切に実施されるよう改善を図ること。 3. 軌道施設実施基準第8条に基づく軌道整備心得第4条に規定する線路巡視について、「本線路は毎週少なくとも1回巡視しなければならない。」とされているにもかかわらず、令和4年12月から令和5年2月まで実施していなかったことを確認した。 よって、線路巡視について、実施基準等に基づく巡視が適切に実施されるよう改善を図ること。 4. 上記のとおり、施設の保守管理において複数の改善を要する事項を確認した。 また、施設の保守管理を行う工務区の係員の経験が浅いこと、現場の責任者が不在となっていたこと、さらに本社には保線関係の専門的知見を有した職員が在籍していなかったことから、施設の保守管理体制が脆弱であることを確認した。 よって、施設の保守管理を確実に実施するため、管理者及び施設係員に対し必要な教育及び訓練を実施するとともに、社内の保守管理体制を強化すること。なお、今後、管理者及び施設係員に対する教育及び訓練の実施にあたっては、管理者及び施設係員の経験及び知悉度に応じて内容の見直しを図るとともに、外部組織が主催する研修や会議への参加及び専門機関等の積極的な活用を検討すること。

事業者	文書発出日	行政指導の概要
小湊鉄道	R6.3.8	【関東運輸局】 貴社所属の運転士1名（以下「当該運転士」という。）が、仕業前のアルコール検知器を用いた検査を行わないまま、他の者が検査を替わり不正に合格として、列車又は車両（以下「列車等」という。）を操縦していた旨、令和6年1月15日に貴社から当局に報告があった。 これを受けて、令和6年1月17日に保安監査を実施したところ、下記のとおり改善を要する事項が認められたことから、改善措置を講ずるよう指示。 1. 運転取扱実施基準第9条の2に酒気帯びの有無の確認は、点呼執行者が運転士に対して仕業前後に対面で目視等によるほか、アルコール検知器を用いることと規定しているが、仕業前の点呼の際のアルコール検知器を用いた検査について、以下のとおり適切に行うことなく、当該運転士に列車等を操縦させていたことを確認した。 (1) 当該運転士は、点呼執行者が駅ホームで出発指示合図等のために駅務室を離れている間に、車掌にアルコール検知器を用いた検査を身替わりさせ、これを長期間繰り返し行っていた。 (2) 令和5年10月19日、当該運転士は、アルコール検知器を用いた検査を行った際、アルコールが検出される可能性があるため当該検知器の電源を切った。この行為を確認した点呼執行者から、再検査を指示されたにもかかわらず、これを拒否した。点呼執行者は、運行に支障をきたすと判断し、自らアルコール検知器を用いた検査を替わりに行った。 よって、関係係員に対して、飲酒に関する安全意識の徹底並びに法令及び規程等の遵守に係る教育を実施するとともに、本社が現場の状況を的確に把握する体制を整備した上で、現場の実施状況を定期的に検証して、課題を整理し、必要な改善を行うとともに、改善の実効性が確保されるよう安全管理体制の強化を図ること。 2. 通達「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」Ⅱ－1第10条関係4において、鉄道に関する技術上の基準を定める省令第10条に規定する列車等の運転に直接関係する作業を行う係員（以下「運転係員」という。）に対する教育及び訓練の実施並びに知識及び技能の確認（以下「教育及び訓練等」という。）は、実施要領を定めて行うことと規定しているが、実施要領に実施に関して必要な事項を規定していないことを確認した。また、教育及び訓練等の記録が保存されておらず、実施状況を把握し、管理できる状況でないことを確認した。 よって、運転係員に対する教育及び訓練等に関する内容を実施要領に規定すること。また、教育及び訓練等の記録を保存するとともに、適切に実施状況を把握し管理すること。

7. 2 動力車操縦者養成所監査の実施状況

- ・国土交通省では、国土交通大臣が指定した動力車の操縦に関する講習を行う施設（以下「動力車操縦者養成所」という。）の管理及び運営が的確に行われているかどうかについて、動力車操縦者養成所監査を実施しています。
- ・令和5年度は、全国38動力車操縦者養成所(令和6年3月末現在)のうち、9の動力車操縦者養成所に対して監査を実施し、その結果に基づいて文書による行政指導を計1件行い、改善を求めました。

表11：行政指導の実施状況(令和5年度)

事業者	文書発出日	行政指導の概要
神戸市交通局	R5.8.10	【近畿運輸局】 令和5年7月7日に開講した第一類甲種電気車運転講習課程の受講者8名のうち2名が動力車操縦者養成所の入所前に動力車操縦者運転免許に関する省令第8条の2に基づく身体検査を実施していないことを確認した。 よって、動力車操縦者養成所の入所前に身体検査が確実に行われる体制を確立すること。 また、当該受講者2名に対する身体検査を速やかに実施し、当該課程を受講するのに必要な基準に適合していることを確認すること。

7. 3 行政処分の実施状況

- ・国土交通省では、鉄軌道事業について輸送の安全やその他公共の利益を阻害している事実があると認める場合は、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5年度は、輸送の安全に関する事業改善命令はありませんでした。

表12：行政処分の実施状況(令和5年度)

事業改善の命令※1	0件
-----------	----

※1 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、鉄道事業法第23条に基づき鉄軌道事業者に対して発出する命令。

7. 4 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。
- ・また、国土交通省は、事故等の再発防止を図るため、当該事故が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5年度は、下表の通り、文書による行政指導を計25件行いました。

表13：行政指導の実施状況（令和5年度）

事故等の報告に基づく行政指導の実施状況※1	4件
事故等の再発防止のための行政指導の実施状況※2	21件

※1：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、輸送の安全の確保等のため行う、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。

※2：事故等の再発防止を図るため、当該事故等が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行う、安全確保のための行政指導。

表14： 事故等の報告に基づく行政指導の概要（令和5年度）

事業者	文書発出日	行政指導の概要	改善の概要
土佐くろしお鉄道	R5.6.9	鉄道の輸送の安全の確保については、機会あるごとに注意喚起してきたところであり、令和5年6月1日付事務連絡「梅雨前線による大雨及び台風第2号に備えた安全輸送の確保について」にて、沿線の降雨状況の把握に努め、気象状況等を適確に判断しつつ、施設等への被害が予想される場合には、適切に運転規制を行うなど事前の対応に万全を期すよう指導したところであるが、6月2日中村線土佐白浜駅から有井川駅間において、斜面から流入した土砂に列車が乗り上げる列車脱線事故を発生させたことは誠に遺憾である。 本件事故については、現在、運輸安全委員会において原因調査中であるが、土砂が流入し、脱線事故が発生した現場は、災害時の運転規制手続きを定める社内規程「災害時運転規制手続」において、降雨時の斜面崩壊に対し設定された規制区間内に位置しているが、当該社内規程に基づく雨量計警報装置の監視が適切に行われなかったことが要因のひとつであると考えられる。 雨量計警報装置の監視が適切に行えなかったのは、当該列車を最終列車とし、以後の運転を中止するための手配に追われ、雨量計警報装置への注意を欠いていたこと、また運転規制を要請する施設車両区長が、打合せのため雨量計警報装置が設置された執務室を離れていたため、結果的に当該区間を規制する雨量計の雨量が運転中止の値に達していたにも関わらず、当該列車は、現場付近を通常で走行し脱線している。 本件事故は、幸い乗客が全て下車した後に発生したが、一歩間違えば多くの負傷者が生ずる恐れのある事態であった。 現場最徐行等の緊急対策を講じた上で運転を再開するとしているところであるが、多雨期を迎えていることを踏まえ、引き続き、万全の対応を継続するとともに、同種事故防止のため、背後要因を含む原因を究明のうえ、適切な運転規制を行えるよう運転規制に係る規程や実施体制の見直しを行うとともに、現場斜面の恒久対策の検討を速やかに行うよう厳重に警告する。 なお、講じた措置については、文書により速やかに報告されたい。	1. 緊急対策 (1)雨量が規制値に達する恐れがある場合には、規程に基づき施設車両区長が必ず雨量監視装置前に在籍し、監視を行うことを基本とすることを徹底した。施設車両区長が不在の場合には、運転課長又は鉄道部長のどちらかを代務者とし常時監視できる体制をとることとした。 列車運行開始前後の早朝や最終列車前後の夜間の時間帯については、運転指令員（当直者）が指令室の雨量計確認 PC モニターで監視を行い、施設車両区長に状況の確認を行うことを徹底した。また、豪雨や悪天候が予想される場合には別途当直者を置き対応し、これらの体制を徹底することとした。 (2)斜面からの土砂流入により呑口に転石・土砂等が流れ込み、流路が塞がれ、更に線路内へ土砂等が流入したことから、当該箇所において暗渠上部に転石落下防止として鉄筋を格子枠状に組んだ簡易柵を設置した。 更に簡易柵より上流側に、流入防止のため、点在している転石等の落下を防止するロックネットを設置した。 (3)中村線における当該現場と類似する箇所（斜面直下に呑口のある現場）について、緊急点検を実施した。 (4)当該現場は、雨量規制区域内であるため、規制区域範囲の土佐白浜～有井川駅間において、徐行運転を行った。 (5)規程に基づき、第3次態勢施行により運転中止を施行した場合、雨が小康状態となり次第、全線にわたり線路点検を実施しているが、規制区域については、暗渠周辺の状態、排水状況、また斜面の状態の目視確認を合わせて行うこととした。 2. 恒久対策 (1)雨量が規制値に達する恐れがある場合には、規程に基づき施設車両区長が在席し、雨量計監視装置の監視を行うことを徹底した。また、施設車両区長が不在の場合は、緊急的に運転課長又は鉄道部長のどちらかを代務者としていたが、3者とも不在となる場合も考えられるため、助役職以上のものが常時監視できる体制をとることとし、監視者が席をあげるまたは不在の際の代務者を明確にした。 列車運行開始前後の早朝や最終列車前後の夜間の時間帯については、これまでも運転指令員（当直者）が運転指令の雨量計確認 PC モニターで監視を行い、施設車両区長に状況の連絡を行っていたが、「災害時運転規制手続」に条項を追加し明確化した。また、豪雨や悪天候が予想される場合には、非番の指令員を別途当直者として置き対応し、「災害時運転規制手続」を改正し、これらの体制を徹底することとした。このほか、通常1名体制の運転指令について、豪雨や悪天候時にはあらかじめ増員体制を徹底した。 (2)1. 緊急対策(2)に加え、鉄道用地内の暗渠前面及び暗渠の呑口上部の2箇所に転石等を防護できる落石防護柵（ストンガード H=2.0m、H=1.5m）を設置した。 (3)高知県と現地調査を実施し、当該現場上部に「ネイチャーネット工法」により防護ネットを設置する。 (4)運輸安全委員会の調査結果を受け、必要な対策を講じる。

JR 東日本	R5.8.7	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、令和5年8月5日21時24分ごろ、東海道線 大船駅構内において、走行中の列車が電化柱と衝突し、乗客・乗務員が負傷する鉄道人身障害事故が発生させ、さらにその結果、東海道線、横須賀線、根岸線等において長時間にわたり運転を休止し、また、多数の乗客の降車誘導を要する事態となるなど、利用者に多大な影響を与えたことは誠に遺憾である。 については、本事故の背後要因を含めて原因の究明を行うとともに、同種事故の再発防止のための措置を講じ、鉄道の安全・安定輸送の確保に万全を期すよう警告する。 また、複数の乗客が負傷、熱中症等により救急搬送された事態を踏まえ、本事故の発生からの乗客及び旅客への対応についても検証を行うとともに、その検証の結果を踏まえ必要な場合は適切な措置を講じること。 なお、講じた措置等については、文書により速やかに報告されたい。	【臨時対策】 今回折損した電化柱（単独柱、経年40年以上、架線引留箇所コンクリート柱）と同じ設置条件である電化柱について、傾斜や支線の緩み等を点検し、設備に異常がないことを確認した。 また、当社管内において、電化柱に添架されている設備やその設置条件が当該箇所と類似している 63 本について、ひびの有無などを確認する追加点検を行った。 その結果、電化柱 1 本にひびを確認した。当該の電化柱に傾きは確認されず、列車運行に支障はありませんでしたが、補強を行った。 【恒久対策】 今後、「東海道線大船駅構内電化柱と衝撃 原因究明・対策委員会」等において、原因究明と対策検討を行っていく。また、運輸安全委員会の調査結果を踏まえながら、必要な再発防止対策を講じていく。
JR 西日本	R5.12.8	保守作業時における安全の確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、令和5年12月5日に山陽線里庄駅～笠岡駅間において、線路保守作業中の作業員が列車に接触し、死亡する鉄道人身障害事故が発生した。 貴社では、平成29年2月11日に山陽線糸崎駅構内において同様の死亡事故が発生しており、再びこのような事故が発生させたことは誠に遺憾である。 今回の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、貴社においても、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。 また、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。	(1)事故の周知及び当面の対策の徹底 2023年12月5日に支社等及び関係グループ会社出席の緊急事故防止会議を開催し、線路内作業に従事する者に対して、当該事故の周知及び以下に示す当面の対策を指示した。 ①建築限界および列車見張員の立哨位置に関する教育を改めて実施する。 ②作業責任者から列車見張員への配置指示は、具体的な立哨位置を指示するとともに、列車見張員が正しい位置に立哨できていることを復唱確認する。 (2)再発防止の措置 (1)で実施してきた当面の対策に加えて、再発防止の措置として以下の対策を実施する。 ①列車見張員（停止手配員を含む）の立哨位置が建築限界外であることをより理解しやすいように教育資料を改善し、定期教育を実施するとともに、線路からの離れを体感させる訓練を実施する。 ②停止手配員としての従事に先立ち、施工会社にて停止表示方式の仕組みを教育するとともに、現地現物にて具体的な取扱いを体得させる。 ③停止表示標を、赤表示から白表示への変更の必要がないLED等に変更する。

JR 東日本	R6.1.24	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、令和6年1月23日9時58分頃から長時間にわたり、東北・上越・北陸新幹線の列車が運休し、利用者に多大な影響を与えたことは、誠に遺憾である。 ついては、本輸送障害の背後要因を含めて原因の究明を行い、再発防止のための措置を講じ、鉄道の安全・安定輸送の確保に万全を期すよう警告する。 また、復旧作業中に係員が感電により負傷し、これにより復旧作業に支障を及ぼす事態となったことを踏まえ、復旧作業の妥当性についても検証を行うとともに、その検証の結果を踏まえ適切な措置を講じられたい。 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。	1. 輸送障害関係 (1) 暫定対策(WTB の設備強化) 新幹線の本線に設置されている滑車式自動張力調整装置(WTB)に対して、重錘落下防止金具を。なお、東京～大宮間に設置されている WTB については、新しいロッドに取り替えた上、重錘落下防止金具を取り付ける。 (2) 鉄道総研コンサル中間報告を受けた追加対策 ①WTB の適正な検査方法について、当該設備の保守管理責任者に対し周知徹底 ②WTB の適正な検査方法について、新幹線電気設備保全標準に記載追加 (3) 恒久対策(STB 化) 恒久対策として、2024年度以降のばね式自動張力調整装置(STB)への取替計画を見直し、STB 化を進める。 2. 復旧作業関係 関係社員に対し「架空電線の垂下を認めた場合の取扱い」を新たに制定し周知を行った。 ①垂下した架空電線を認めた場合の徹底事項 ・垂下した架空電線は加圧中の可能性があるため、架空電線の2.0m以内には決して近づかない。 ・垂下した架空電線を認めた場合は直ちに停電を実施し、停電後に復旧対応等を実施する。 ②やむを得ず垂下した架空電線の停電が出来ない場合の徹底事項 関係指令等(対策本部含む)の判断により、やむを得ず垂下した架空電線の停電が出来ない場合は、以下の取り扱いを行う。ただし、垂下した架空電線自体の復旧作業(修繕)については、当該の架空電線を停電して実施する。 電力指令: 現地の電力社員に対して、「安全標識類の設置」又は「作業員等に対する監視及び注意喚起を行うものの配置」を指示し、立ち入り禁止区域の区画が完了したことを確認する。また、立ち入り禁止区域の区画が完了した旨を関係指令に連絡する。 電力社員: 垂下した加圧中の架空電線に対して確保すべき離隔距離以内への立ち入りができないよう、「安全標識類の設置」又は「作業員等に対する監視及び注意喚起を行う者の配置」を行い、立ち入り禁止区域を明確に区画する。なお、立ち入り禁止区域を区画する際は、垂下した架空電線の被害拡大も考慮し、区画すること。 その他社員: 関係指令より立ち入り禁止区域の区画が完了した旨の連絡があるまでは、復旧対応等を行わない。なお、垂下した架空電線の復旧対応等をパートナー会社及びグループ会社等が行う場合は、当社社員から請負会社の責任者に立ち入り禁止区域の区画等を伝達する。
--------	---------	--	--

表15： 事故等の再発防止のための行政指導の概要(令和5年度)

文書発出日	行政指導の概要
R5.4.20	令和5年4月11日、富山地方鉄道株式会社 本線において、線路保守作業中の作業員が列車に接触し死亡する触車事故が発生した。また、同月17日、東急電鉄株式会社 東急多摩川線でも列車見張り員が列車に接触し負傷する事故が発生した。鉄軌道事業者に対して概要を周知するとともに、触車事故の再発防止に努めるよう注意喚起した。
R5.5.19	令和5年5月4日、札幌市交通事業振興公社 電車事業所出入庫線において、出庫しようとした車両が脱線する輸送障害が発生した。また、同月6日には、函館市企業局本線函館どつく前停留場において、同停留場から折り返し運転した車両が脱線する事故が発生した。 同種の事故等が生じないよう、鉄軌道事業者に対して概要を周知するとともに、発条転てつ機についての適切な保守管理を実施するよう注意喚起した。
R5.6.16	令和5年6月2日、土佐くろしお鉄道株式会社 中村線土佐白浜駅～有井川駅間において、走行中の列車が土砂と衝突し脱線する事故が発生した。 同種の事故等が生じないよう、鉄軌道事業者に対して概要を周知するとともに、適切に運転規制を行うなど事前の対応に万全を期するよう注意喚起した。
R5.6.23	令和5年6月16日、東日本旅客鉄道株式会社 内房線において、感電死傷事故が発生したため、鉄軌道事業者に対して概要を送付し、注意喚起した。
R5.7.21	令和5年7月19日、阪急電鉄株式会社 京都線 総持寺～富田駅間において発生した停電及び架線損傷等の影響により、京都線および千里線で長時間の運転見合わせが発生したため、鉄軌道事業者に対して概要を送付し、注意喚起した。
R5.8.7 R5.10.5 R5.10.20	令和5年8月5日、東日本旅客鉄道株式会社 東海道線 大船駅構内において、走行中の列車が電化柱と衝突し、乗客が負傷する鉄道人身傷害事故が発生し、さらに東海道線、横須賀線および京浜東北・根岸線において長時間にわたり運転を休止し、多数の乗客の降車誘導を要する事態が発生した。このため、8月7日に鉄軌道事業者に対して概要を送付し、注意喚起した。 また、同社より原因及び再発防止対策について報告があったため、10月5日に鉄軌道事業者に対して概要を送付し、情報提供した。 さらに、同社より再発防止対策について情報提供があったため、10月20日に鉄軌道事業者に対して資料を送付し、同種事故を未然に防止するため、必要な検査等を行うよう指導した。
R5.8.25 R5.11.10	令和5年8月6日、弘南鉄道株式会社 大鰐線大鰐駅～宿河原駅間において、走行中の列車が曲線半径190mの急曲線箇所脱線する事故が発生した。 同種事故を防止する観点から、鉄軌道事業者に対して概要を周知するとともに、本事故がガードレールの設置されていない急曲線区間で発生していることも踏まえ、類似箇所の軌道管理を厳格に行うよう、注意喚起した。 また、同社より、レールフローが発生した箇所の摩耗測定において、正確な計測ができていなかったことが確認されたとの報告があったため、同年11月10日に、レールフローが発生している箇所のレール摩耗測定について、適切な計測を実施するよう留意するとともに必要に応じてレール交換を検討するよう、鉄軌道事業者に対し周知し、注意喚起した。
R5.10.24	令和5年10月23日、東海旅客鉄道株式会社 東海道新幹線 三河安城駅～名古屋駅間におけるのり面において火災が発生し、同区間の上下線で運転の見合わせを行ったため、鉄軌道事業者に対して概要を送付し、注意喚起した。
R5.10.31	令和5年10月27日、九州旅客鉄道株式会社 鹿児島線 広木駅において、運転士が停止位置を誤り、最後部車両の全ての扉がプラットフォームにかかっている状態で扉を開けたことから、乗客1名が転落して負傷する鉄道人身障害事故が発生した。このため、鉄軌道事業者に対し概要を送付し、注意喚起した。
R5.11.16	令和5年6月5日、東京都交通局 浅草線馬込車両場構内において、また、令和6月12日、しなの鉄道株式会社 しなの鉄道線上田駅構内において、入換車両が脱線する事象が発生した。 同種の事象を防止する観点から、鉄軌道事業者に対して概要を周知するとともに、軌道管理の適正な実施について注意喚起した。
R5.12.19	令和5年12月12日、一般社団法人札幌市交通事業振興公社 山鼻線において、運転士が業務連絡のために車両を降車したところ、勾配により車両が逸走して赤色の灯火の信号が表示された交差点に進入する重大インシデントが発生した。また、令和5年12月18日、長崎電気軌道株式会社 赤迫支線において、運転士が勾配区間で停車中に居眠りをしたため、車両が後退する事象が発生した。いずれの事象も停車時のブレーキの取扱いに起因すると考えられるため、鉄軌道事業者に対し概要を送付し、注意喚起した。
R5.12.26	令和5年12月5日、西日本旅客鉄道株式会社 山陽線において、線路内作業中に列車見張り員が列車に接触し死亡する鉄道人身障害事故が発生した。 鉄軌道事業者に対して概要を周知するとともに、改めて線路内作業における安全の確保の徹底を図るよう注意喚起した。
R6.1.10	令和6年1月5日、熊本市交通局水前寺線交通局前停留場において、車両のドアを開扉したまま走行するという重大インシデントが発生したことから、鉄軌道事業者に対し概要を送付し、情報提供した。
R6.1.25 R6.2.22	令和6年1月23日、東日本旅客鉄道株式会社 東北・上越・北陸新幹線において、架線の張力を調整するための設備が破損し、垂れ下がった架線にパンタグラフ等が接触・損傷したことにより停電が発生し、長時間の運転見合わせが発生した。このため、1月25日に鉄軌道事業者に対して概要を送付し、注意喚起した。 また、同社より原因及び対策について報告があったため、2月22日に鉄軌道事業者に対して概要を送付し、注意喚起するとともに、滑車式自動張力調整装置の重錘等の適切な点検等について対応するよう指導した。
R6.2.2	令和5年12月12日、(一財)札幌市交通事業振興公社 山鼻線における重大インシデントについて、鉄軌道事業者に対し同社等の再発防止策に関する概要を送付し、情報提供した。

R6.2.7	令和6年2月6日、南海電気鉄道株式会社 高野線 西天下茶屋1号踏切において、列車接近により遮断動作が終了していたが、列車が通過する直前で警報機の鳴動が停止し、遮断かんが上昇したため、進入してきた自動車と列車が接触する踏切障害事故が発生した。このため、鉄軌道事業者に対して概要を送付し、注意喚起した。
R6.3.5	令和6年2月23日、熊本市交通局上熊本線において、走行中にドアが開扉するという重大インシデントが発生したことから、鉄軌道事業者に対し同局の対応等に関する概要を送付し、情報提供した。

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、踏切道改良促進法第17条に基づき、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5年度に発出された勧告はありませんでした¹。

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」²を実施しています。
- ・令和5年度は、27の鉄軌道事業者に対して、27回の運輸安全マネジメント評価を行いました。

¹ 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」参照。

² 運輸安全マネジメント評価の詳細については、以下 URL 参照：<http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/index.html>