

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6年度は、全国218鉄軌道事業者(令和7年3月末現在)のうち、保安監査を77の鉄軌道事業者に対して計84回実施しました。このうち、計画的な保安監査を計72回実施し、特に必要があると認められる場合に行う保安監査を計12回実施しました。¹
- ・これらの保安監査の結果に基づいて29の鉄軌道事業者に対し、事業改善命令を1件、文書による行政指導を計28件行い、改善を求めました。このうち、特に必要があると認められる場合に行う保安監査については、10の鉄軌道事業者に対し、事業改善命令を1件、文書による行政指導を計9件行いました。¹

¹ この件数とは別に、鉄道事業者から業務の委託を受けた者に対して、特に必要があると認められる場合に行う保安監査を3回実施し、文書による行政指導を計3件行いました。

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6年度)

事業者	文書発出日	行政指導の概要
真岡鐵道	R6.8.5	<p>【関東運輸局】</p> <p>貴社所属の運転士1名が、仕業前に実施する酒気帯びの有無の確認のうち、アルコール検知器を用いた検査(以下「アルコール検査」という。)を適切に行わないまま、列車又は車両(以下「列車等」という。)を操縦していたことが令和6年6月18日に判明した。</p> <p>これを受けて、令和6年6月19日及び7月17日～19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する。</p> <p>改善措置を講ずるにあたっては、当該事項に係る業務の実施方法、実施状況、管理方法等の妥当性について検証する等により、背後要因を含め当該事項が発生した原因を究明したうえで、再発防止に必要な改善策を策定するとともに、鉄道輸送の安全に係る業務が確実に実施できるよう留意すること。</p> <ol style="list-style-type: none"> アルコール検査の実施については、運転取扱心得(令和2年1月改正。以下「実施基準」という。)及び運転作業要領(令和2年7月改正。以下「社内規程」という。)に規定したにも関わらず、以下の状況であることを確認した。 <ol style="list-style-type: none"> アルコール検査において、アルコールが検出しないことを確かめることなく運転士1名を乗務させていたこと。 実施基準及び社内規程に規定した以降も、2名を除く運転士のアルコール検査が継続的に行われていなかったこと。 <p>また、アルコールが検知し、酒気を帯びた状態であるにも関わらず、1名が運転指令業務を行っていたことを確認した。</p> <p>さらに、安全統括管理者及び運転管理者は、上述の実態を把握していながら、必要な措置を講じておらず、輸送の安全の確保に関する業務の統括管理並びに列車の運行、運転士及び車掌の資質の保持その他の運転に関する業務の管理が不十分であることが認められた。</p> <p>このため、アルコール検査及び酒気帯びの有無の確認については実施基準及び社内規程に基づき確実に実施すること。また、安全統括管理者が、輸送の安全を確保するため、現場の状況を掌握し、必要な指示を的確に行う等の現場を確実に統括管理するための業務体制の整備を行うこと。</p> 酒気帯びの有無の確認の実施方法等については、令和2年に実施基準及び社内規程に規定したが、酒気帯びの有無の確認を必要とする運転士に対し、酒気帯びの有無の確認を確実に実施するために必要な教育及び訓練が行われていないことを確認した。 <p>また、運転指令や運転士を新たに業務に従事させる場合の教育及び訓練の実施記録、並びに知識及び技能を保有していることを確認した記録がなく、安全統括管理者兼運転管理者及び乗務員指導管理者(以下「管理者」という。)が職員の資質の管理が十分に行えないことを確認した。</p> <p>よって、教育及び訓練並びに知識及び技能の保有の確認については、管理者が適切に管理できる体制に改善すること。</p> 列車等の運転に直接関係する作業を行う係員の身体機能検査について、検査の結果が「要精密検査」や「要再検査」とされている複数の係員に対し、管理者が作業を行うのに支障がないことを確かめていないことを確認した。 <p>よって、同係員の身体機能検査について、検査の結果が作業を行うのに支障がないことを確認し、管理者が適切に管理できる体制に改善すること。</p> 保安通信設備の車上設備について、当初は列車無線機を搭載することとし、補助的に携帯電話機を運転士に携帯させていたが、運転保安上の問題の有無について検討を行うことなく、列車無線機を取り外していることを確認した。 <p>よって、列車運行に使用する設備の取扱い等を変更する場合には、関係部署と確実に調整するとともに変更後の設備が運転保安上問題ないことを検討できる体制に改善すること。</p>

事業者	文書発出日	行政指導の概要
熊本市	R6.9.20	<p>【九州運輸局】</p> <p>貴局において、令和6年1月以降、走行中に車両の扉が開いた状態で走行させた重大インシデント事象や軌道信号を確認せずに信号が停止表示の状態にも関わらず信号を冒進した事象など複数の事象が発生しており、当局から貴局に対して、その事象が発生した都度、事象の原因究明及び再発防止対策を指示してきたところであるが、令和6年7月26日に田崎橋停留場から二本木口停留場間において、車両が脱線する事故が発生した。</p> <p>これらを受けて、令和6年7月10日から12日、同年8月5日から7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、改善措置を講ずるよう指示する。</p> <p>なお、改善措置を講ずるにあたっては、現行の安全管理体制の問題について検証した上で必要な検討を行い、安全統括管理者を中心とした確実な安全管理体制の再構築を図り、令和6年9月2日に発生した走行中に車両の扉が開いた状態で走行させた事象を含めた重大インシデントや信号を冒進した事象に係る取り組み状況、下記事項に係る実施計画、実施方法、実施状況等の妥当性について検証を行い、背後要因を含めた原因究明と再発防止対策を策定することにより、輸送の安全に係る業務を適切に実施すること。</p> <p>1. 軌道運転規則第7条の2及び軌道運転取扱心得第7条に規定する動力車を操縦する作業を行う係員に対する教育の実施並びに知識及び技能の保有の確認に関して、次のことを確認した。</p> <p>(1) 上熊本車両工場に所属する運転士(3名)に対する教育の実施に関する令和5年度の実施計画を策定しておらず、同運転士に対する教育が行われていなかったこと。</p> <p>(2) 令和5年4月19日及び同年9月29日に実施した運転士の知識及び技能の保有の確認の結果、一部の運転士(2名)の技能の結果が基準に達していないにも関わらず、動力車を操縦する作業に就かせていたこと。</p> <p>(3) 上記(2)の運転士のうち1名が令和6年5月2日6時29分頃、上熊本停留場において信号冒進を発生させたことから、熊本市交通局の内部規程に基づき、事故防止や運転技術に関する指導等を実施することとしているが、その実施した教育の内容及びその後の改善状況の記録が残されていないため、当該運転士の令和6年7月10日の運転取扱いの状況をドライブレコーダーの映像記録により確認したところ、軌道運転取扱心得第48条に規定する信号等に対する確認呼称を実施せずに動力車の操縦を行っていたこと。</p> <p>よって、動力車を操縦する作業を行う係員に対する教育並びに当該作業を行うのに必要な知識及び技能の保有の確認に関する実施方法を検証した上で必要な見直しを行い、当該係員に対する教育並びに知識及び技能の保有の確認を適切に実施するための管理体制を構築すること。また、管理体制を構築した際は、当該係員を管理する者を含む関係者に対する教育を実施すること。</p> <p>2. 軌道運転規則第7条の2及び軌道運転取扱心得第7条に規定する動力車を操縦する作業を行う係員に対する適性検査(身体機能検査)について、一部の運転士(2名)の視機能(視力)の結果が動力車操縦者運転免許に関する省令第8条の2の別表2に規定する基準に達していないにも関わらず、動力車を操縦する作業に就かせていたことを確認した。</p> <p>よって、動力車を操縦する作業を行う係員が作業を行うのに必要な適性を保有していないおそれがある場合における当該係員への措置を講じるとともに、必要な適性を保有していることを確かめた後でなければ動力車を操縦する作業を行わせないように管理体制の見直しを行うこと。</p> <p>3. 軌道運転規則第8条及び同規則第9条並びに軌道運転取扱心得第8条及び同心得第9条に規定する動力車を操縦する作業を行う係員に対する就業前後に行う心身の状態の確認を行う場である点呼について、令和6年5月の点呼の記録において、次のことを確認した。</p> <p>(1) 点呼を実施していないにも関わらず、点呼の実施内容を記録する点呼簿(以下「点呼簿」という。)に既に点呼が完了した旨の記録が記入されていたこと。</p> <p>(2) 点呼実施後の点呼簿に車両出庫時の点検の結果が記載されていないにも関わらず、点呼執行者及び管理者の確認印がある点呼簿が散見されること。</p> <p>よって、動力車を操縦する作業を行う係員に対する点呼の実施方法を検証した上で必要な見直しを行い、当該係員に対する心身の状態の確認及び当該係員に対する監督を適切に実施するための管理体制を構築すること。また、管理体制を構築した際は、点呼執行者を含む関係者に対する教育を実施すること。</p> <p>4. 軌道運転規則第10条並びに軌道整備心得第10条に規定する軌間の保持及び同心得第14条に規定する軌条の水準の保守について、軌道に関する定期検査の結果、同心得に定める軌間と水準の値が同心得に定める基準値を超過している箇所が複数あったにも関わらず、整備をしていないことを確認した。</p> <p>よって、速やかに同心得に基づき必要な措置を講ずるとともに、軌道の整備が適切に実施されるよう軌道の保守に関する管理体制の見直しを行うこと。</p>

事業者	文書発出日	行政指導の概要
東京地下鉄	R6.10.30	<p>【鉄道局】</p> <p>令和6年9月12日から全国の鉄軌道事業者に対し指示した「鉄道車両における輪軸の緊急点検」の過程において、貴社及びメトロ車両株式会社よりメトロ車両株式会社による作業記録の書き換えなどの不適切事案の報告があった。こうした作業記録の書き換えについては、輸送の安全確保の仕組みを根底から覆す行為であり、到底容認できるものではないことから、国土交通省において鉄道事業法に基づく保安監査を実施したところ、「1. 確認された事実関係」に示す事実が明らかとなったことから、速やかに「2. 講ずべき措置」に示す改善措置を講ずるよう指示する。</p> <p>1. 確認された事実関係</p> <p>(ア) 規程類に関する実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先との契約に圧入力値に関して規定された数値を逸脱した場合の取扱い等についての規定があったにもかかわらず、委託先の規程類にそれらが反映されておらず、委託先において輪軸の圧入作業が適切に実施できる体制となっていなかった。 <p>(イ) 現場における圧入作業の実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先において、規定等から逸脱した輪軸をそのまま使用する運用が、長く職場内で口頭で漫然と踏襲されていた。 ・委託先において、圧入力値の下限を下回ると問題であるが、上限を上回っても問題はないと認識していた。 <p>(ウ) 係員の知識と教育の実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先において、輪軸組立作業の知識に関する教育が体系的に行われていなかった。 <p>(エ) 作業記録の書き換えの実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先において、作業記録の書き換えが可能であり実際に書き換えていた。 ・委託先において、作業記録の書き換えは職場内で口頭で漫然と踏襲されていた。 <p>(オ) 作業の管理の実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・管理的立場にいる者が、輪軸の使用の可否に係る判断に必要な確認を行っていなかった。 <p>以上の確認された事実関係は、鉄道に関する技術上の基準を定める省令第87条第4項及び鉄道事業法第18条の3第2項に抵触する。</p> <p>2. 東京地下鉄株式会社が講ずべき措置</p> <p>「2. 確認された事実関係」を踏まえ、東京地下鉄株式会社が講ずべき措置を以下に記載する。</p> <p>(1) 規程類の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先の規程類ひいては実作業にそれらが反映されるよう、適切に管理できる体制に改善すること。 <p>(2) 教育体制の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先の圧入作業に関する教育及び訓練の管理ができるよう改善すること。 <p>(3) 作業記録の書き換えの防止</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先との協議のもと、作業記録の書き換えが容易に行われのない仕組みを確立するとともに、貴社において必要な確認を行うこと。 ・委託先における内部監査等の仕組みを検証し、不適切な取扱いが見過ごされない体制を整備すること。 <p>(4) 安全管理体制の点検と見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同様の問題が他の作業や部門で無いか点検し、必要な見直しを行うこと。

事業者	文書発出日	行政指導の概要
京王電鉄	R6.10.30	<p>【鉄道局】</p> <p>令和6年9月12日から全国の鉄軌道事業者に対し指示した「鉄道車両における輪軸の緊急点検」の過程において、貴社及び京王重機整備株式会社より京王重機整備株式会社による作業記録の書き換えなどの不適切事案の報告があった。こうした作業記録の書き換えについては、輸送の安全確保の仕組みを根底から覆す行為であり、到底容認できるものではないことから、国土交通省において鉄道事業法に基づく保安監査を実施したところ、「1. 確認された事実関係」に示す事実が明らかとなったことから、速やかに「2. 講ずべき措置」に示す改善措置を講ずるよう指示する。</p> <p>1. 確認された事実関係</p> <p>(ア) 規程類に関する実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先との契約に圧入力値に関して規定された数値を逸脱した場合の取扱い等についての規定があったにもかかわらず、委託先の規程類にそれらが反映されておらず、委託先において輪軸の圧入作業が適切に実施できる体制となっていなかった。 <p>(イ) 現場における圧入作業の実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先において、規定等から逸脱した輪軸をそのまま使用する運用が、長く職場内で口頭で漫然と踏襲されていた。 ・委託先において、下限値を狙って圧入作業を行っていた。 <p>(ウ) 係員の知識と教育の実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先において、輪軸組立作業の知識に関する教育が体系的に行われていなかった。 <p>(エ) 作業記録の書き換えの実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先において、作業記録の書き換えが可能であり実際に書き換えていた。 ・委託先において、作業記録の書き換えは職場内で口頭で漫然と踏襲されていた。 ・管理的立場にいる者が、輪軸の使用の可否に係る判断に必要な確認を行っていなかった。 <p>以上の確認された事実関係は、鉄道に関する技術上の基準を定める省令第87条第4項及び鉄道事業法第18条の3第2項に抵触する。</p> <p>2. 京王電鉄株式会社が講ずべき措置</p> <p>「2. 確認された事実関係」を踏まえ、京王電鉄株式会社が講ずべき措置を以下に記載する。</p> <p>(1) 規程類の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先の規程類ひいては実作業にそれらが反映されるよう、適切に管理できる体制に改善すること。 <p>(2) 教育体制の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先の圧入作業に関する教育及び訓練の管理ができるよう改善すること。 <p>(3) 作業記録の書き換えの防止</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先との協議のもと、作業記録の書き換えが容易に行われない仕組みを確立するとともに、貴社において必要な確認を行うこと。 ・委託先における内部監査等の仕組みを検証し、不適切な取扱いが見過ごされない体制を整備すること。 <p>(4) 安全管理体制の点検と見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同様の問題が他の作業や部門で無いか点検し、必要な見直しを行うこと。
JR 東日本	R6.10.30	<p>【鉄道局】</p> <p>令和6年9月12日から全国の鉄軌道事業者に対し指示した「鉄道車両における輪軸の緊急点検」に基づき、貴社より、平成20年～平成29年において、規定等から逸脱した輪軸をそのまま使用していた、作業記録を書き換えていた等の報告があった。当該事案の判明を受け、国土交通省において鉄道事業法に基づく保安監査を実施したところ、当該事案が事実であることが確認された。こうした作業記録の書き換えについては、輸送の安全確保の仕組みを根底から覆す行為であり、到底容認できるものではない。</p> <p>また、当局は輸送の安全に関する情報について、その内容等を踏まえ、全国の鉄軌道事業者に共有し注意喚起を図る等必要な対応を行っており、これらの事案について、速やかに当局に報告がされなかったことは遺憾である。</p> <p>貴社においては、輸送の安全に関する情報等の共有について現時点で問題がないか、また、同様の問題が他の作業や部門でないか等の安全管理体制について改めて点検し、不適切な事案が生じた際に、速やかに報告を行うことのできる仕組みを構築すること。</p>

事業者	文書発出日	行政指導の概要
東急電鉄	R6.10.30	<p>【鉄道局】</p> <p>令和6年9月12日から全国の鉄軌道事業者に対し指示した「鉄道車両における輪軸の緊急点検」の過程において、貴社及び株式会社総合車両製作所より株式会社総合車両製作所による作業記録の書き換えなどの不適切事案の報告があった。こうした作業記録の書き換えについては、輸送の安全確保の仕組みを根底から覆す行為であり、到底容認できるものではないことから、国土交通省において鉄道事業法に基づく保安監査を実施したところ、「1. 確認された事実関係」に示す事実が明らかとなったことから、速やかに「2. 講ずべき措置」に示す改善措置を講ずるよう指示する。</p> <p>1. 確認された事実関係</p> <p>(ア) 規程類に関する実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輪軸の圧入作業を安全管理規程類(業務の受委託に関する事項)に基づかず、委託していた。 ・委託先において、圧入力値に関する規定や、規定された数値を逸脱した場合の取扱い等についての規程類がなく、事業者から図面を入手して圧入力値を確認したり、図面がない場合は自ら圧入力値を算出したりしていた <p>(イ) 現場における圧入作業の実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先において、規定等から逸脱した輪軸をそのまま使用することが長く職場内で口頭で漫然と踏襲されていた。 ・委託先において、圧入力値の基準範囲を逸脱しても問題はないと認識していた。 <p>(ウ) 係員の知識と教育の実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先において、輪軸組立作業の知識に関する教育が体系的に行われていなかった。 <p>(エ) 作業記録の書き換えの実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先において、作業記録の書き換えが可能であり実際に書き換えていた。 ・委託先において、作業記録の書き換えは職場内で口頭で漫然と踏襲されていた。 <p>(オ) 作業の管理の実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・管理的立場にいる者が、輪軸の使用の可否に係る判断に必要な確認を行っていなかった。 <p>以上の確認された事実関係は、鉄道に関する技術上の基準を定める省令第87条第4項及び鉄道事業法第18条の3第2項に抵触する。</p> <p>2. 東急電鉄株式会社が講ずべき措置</p> <p>「2. 確認された事実関係」を踏まえ、東急電鉄株式会社が講ずべき措置を以下に記載する。</p> <p>(1) 規程類の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・圧入作業に関する社内規程類を整備すること。 ・委託先の規程類については実作業に自社の社内規程類が反映されるよう、適切に管理できる体制に改善すること。 <p>(2) 教育体制の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先の圧入作業に関する教育及び訓練の管理ができるよう改善すること。 <p>(3) 作業記録の書き換えの防止</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先と協議のもと、作業記録の書き換えが容易に行われない仕組みを確立するとともに、貴社において必要な確認を行うこと。 ・委託先における内部監査等の仕組みを検証し、不適切な取扱いが見過ごされない体制を整備すること。 <p>(4) 安全管理体制の点検と見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同様の問題が他の作業や部門で無いか点検し、必要な見直しを行うこと。
伊豆急行	R6.12.13	<p>【中部運輸局】</p> <p>法令で定められた車両の定期検査(状態・機能検査)において、一部の車両で絶縁抵抗試験及び自動列車停止装置の機能検査が、令和5年11月から令和6年6月まで未実施であったことが令和6年7月5日に判明した。また、同月9日に、検査表には未実施であった項目について検査実施済みである旨記載していることが認められたことから、貴社において更なる調査を実施した結果、検査未実施は当該2項目に限られることが同年8月20日に判明した。</p> <p>これを受けて、貴社に対して、令和6年8月27日及び28日並びに9月17日及び18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する。</p> <p>改善措置を講ずるにあたっては、当該事項に係る業務の実施計画、実施方法、実施状況及び管理方法等の妥当性について検証する等により、背後要因を含め当該事項が発生した原因を究明したうえで、このような事象が二度と発生しないよう、再発防止に必要な改善策を策定するとともに、法令の遵守について関係者に徹底すること。</p> <p>1. 車両整備実施基準第7条で定める車両の月検査において、絶縁抵抗試験及び自動列車停止装置の機能検査の一部が未実施であったこと、また、これら未実施であった検査項目が検査表には実施済みである旨の記載がされていたことを確認した。</p> <p>よって、車両の定期検査を適切に実施し、これらの検査結果を確実に記録として保存するよう、必要な措置を講ずること。また、検査の実施状況等を把握するため、管理体制を構築すること。</p>

事業者	文書発出日	行政指導の概要
相模鉄道	R6.12.27	<p>【関東運輸局】</p> <p>法令で定められた車両の定期検査(全般検査・重要部検査)の一部(試運転の検査項目)において、「減速の能力」に係る検査記録の測定データを書き換えた車両(一編成)を事業の用に供していたことが令和6年11月27日に判明した。</p> <p>これを受けて、令和6年12月5日及び6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する。</p> <p>改善措置を講ずるにあたっては、当該事項に係る業務の実施計画、実施方法、実施状況及び管理方法等の妥当性について検証する等により、背後要因を含め当該事項が発生した原因を究明したうえで、再発防止に必要な改善策を策定するとともに、法令やルールの遵守について関係者に徹底すること。</p> <p>車両実施基準第55条で定める定期検査の記録において、試運転に係る検査項目の一部(減速の能力:減速度測定記録)の結果の数値が書き換えられていることを確認した。また、書き換えを行った測定記録は雨天時の試運転によるものであったが、雨天の場合を含めた試運転における減速度の確認方法や規定値について、社内規程やマニュアル等への体系的な定めがなく、口頭による伝承により引き継がれている等の実態であることを確認した。</p> <p>よって、測定記録の書き換えが容易に行われない仕組みに改善すること。また、試運転における減速度測定の実施方法や規定値に関する社内規程等を体系的に整備するとともに、これに基づき教育を実施し、試運転の適切な実施を管理できる体制に改善すること。</p>
JR北海道	R7.3.31	<p>【北海道運輸局】</p> <p>令和6年11月9日、函館線砂川駅構内において、滝川保線管理室の職員が保安体制をとらずに線路内に立ち入り貨物列車から気笛吹鳴を受ける待避不良を発生させ、さらに当該事象を上部組織に報告する際、保安体制をとっていたという虚偽の報告をしていたことが判明した。こうした虚偽報告については、輸送の安全確保の仕組みを根底から覆す行為であり、到底容認できるものではないことから、鉄道事業法に基づく保安監査を実施したところ、記1. から記3. のとおり改善を要する事実が認められた。</p> <p>さらに、令和6年11月16日に函館線森駅～石倉駅間において貨物列車の脱線事故が発生した際、安全確認の実施を指示することなく対向列車に対し当該脱線現場を通過させたほか、池田保線管理室においては徒歩巡視の際、線路閉鎖の手続きを適切に講じることなく線路内に立ち入ることが常態化するなど、記4. のとおり安全の根幹に関わる不適切な行動を繰り返し発生させていることも認められた。</p> <p>貴社においては、これまで2度の事業改善命令を受け、現在は「安全計画2026」に基づき安全確保に係る取組を進めているところであるが、こうした事象が多発している状況を勘案すると、これまでの取組が適切に進捗しているとは言い難い状況であり、記5. に掲げる措置について速やかに講ずるよう指示する。</p> <p>1. 貴社においては、令和6年11月9日に函館線砂川駅構内で、滝川保線管理室の職員が保安体制をとらずに線路内に立ち入りレール締結装置の交換作業中に貨物列車から気笛吹鳴を受ける待避不良を発生させた。</p> <p>貴社は、保守作業等を行う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安全管理規程第43条の関係規程として「工務関係触車事故防止マニュアル」(以下「触車事故防止マニュアル」という。)を策定しているが、11月9日の作業において以下の事実を確認した。</p> <p>(1)列車見張員関係</p> <p>触車事故防止マニュアルでは、建築限界内の移動を伴わない作業において、線路閉鎖工事以外で作業を行う場合、列車見張員を配置することを規定しているが、列車見張員を配置していなかったこと。また、他の作業班においても、列車見張員の指定を受けた者がレール締結装置の交換作業に従事しており、結果として列車見張員を配置していない状態で作業を行っていたこと。</p> <p>(2)作業責任者関係</p> <p>① 触車事故防止マニュアルでは、作業責任者は作業等の開始前に従事員に対して保安体制について指示を行うことと規定しているが、可搬式特殊信号発光機の使用や列車見張員の指定等、必要な保安体制の指示を行っていなかったこと。</p> <p>② 触車事故防止マニュアルでは、作業開始前に駅長等と運転状況の確認を行うこと、また、一旦線路から離れたり、運転状況を確認した区間が変わるとき等の場合においては、再度、駅長等と当該区間の運転状況を確認することを規定しており、さらに社内通達において、線路内に立ち入る際の具体的な確認方法を定めているが、作業責任者は触車事故防止マニュアル及び社内通達に定められた運転状況の確認を行っていなかったこと。</p> <p>③ 触車事故防止マニュアルでは、運転状況を確認した際、確認時刻や内容等を「列車運転状況確認簿」に記録することとしているが、作業責任者は「列車運転状況確認簿」に記録を行っていなかったこと。</p> <p>④ 触車事故防止マニュアルでは、作業責任者は作業の開始前に従事員に対して、可搬式特殊信号発光機の設置位置や列車見張員の立哨位置、待避箇所及び待避禁止箇所等について指示等を行うことと規定しているが、触車事故防止マニュアルに規定されている指示等を行っていなかったこと。また、社内通達において、当日の作業内容や役割分担等を記載した「作業計画表」及び「現場点呼簿」を作成し、従事員に対して具体的に周知することとしているが、作業責任者は、口頭での周知のみで、作業前までに「作業計画表」及び「現場点呼簿」を作成していなかつ</p>

		<p>たこと。</p> <p>(3) 本事象に係る虚偽の報告関係</p> <p>① 作業責任者が、見張員の配置など適切な保安体制をとらずに線路内に立ち入っていたにもかかわらず本事象を発生させたことに対し、作業責任者の上司に対して、「列車待避をしていたが自分が工具を取りに線路内に立ち入り、列車を止めた」と虚偽の報告を行ったこと。</p> <p>② 作業責任者の上司も、同日、当該箇所とは別の作業現場において自身が列車見張員に指定されたにもかかわらずレール締結装置の交換作業に従事していたことから、本事象と自身の作業の事実を隠すため、適切な保安体制で作業を行っていた内容の虚偽の「作業計画表」及び「現場呼簿」等を作成し、滝川保線管理室の上部組織である岩見沢保線所に報告していたこと。</p> <p>2. 滝川保線管理室においては、11月9日の作業に限らず「作業計画表」及び「現場呼簿」を作業前までに作成しておらず、「列車運転状況確認簿」への記録も行われていないことを確認した。</p> <p>3. 上記1. 及び2. のような状況を捕捉し、適切に改善させる仕組みとして現業部門の管理者による「安全パトロール」や「自主監査」を行っているが、有効に機能していないことを確認した。</p> <p>4. また、貴社においては、今回の保安監査において確認した事実のほか、定められた基本的な確認作業を怠るような不安全な事象を繰り返し発生させている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和6年8月5日、函館線岩見沢駅～峰延駅間において作業が終了していないにもかかわらず、線路閉鎖責任者が線路閉鎖工事の終了通告を行った。 ・令和6年11月8日、函館線小樽駅構内において車両の併結作業の際、当該車両の運転士が入換合図を受けずに車両を移動させた。また、11月21日においても同じ運転士が同様の行為を行った。 ・令和6年11月16日、函館線森駅～石倉駅間において貨物列車の脱線事故が発生した際、函館支社輸送指令は、当該貨物列車の運転士から無線連絡を受けたものの、貨物列車が脱線している認識に至らず、安全確認の実施を指示することなく隣接線で停止させていた列車の運転再開を指示し当該脱線現場を通過させた。 ・令和6年12月18日、函館線鷲ノ巣信号場構内において輸送指令との作業開始打合せを行わずに除雪作業を開始した。 ・令和7年1月10日、宗谷線南稚内駅～兜沼駅間において南稚内駅の駅長が駅間の承認打合せを失念したまま進路構成を行い、排雪モーターカーの着手承認を行った。 ・池田保線管理室において、主に徒歩巡視の際、線路閉鎖の着手前や終了後に保安体制をとらずに線路内に立ち入ることが常態化していた。等 <p>5. 上記1. から4. を踏まえ、貴社が講ずべき措置は以下のとおりであり、改善措置状況については定期的に報告すること。</p> <p>(1) 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、触車事故の防止が確実に遂行されるよう自社で定めたルールが確実に実行されていることを確認できる仕組みを構築するなど、本社及び現業部門の管理体制の見直しを図ること。</p> <p>(2) これらの事象が発生していることを踏まえると、貴社の一部の社員においては安全意識が欠如していることが懸念される。よって、社内教育の見直しを含めコンプライアンス及び安全意識の再徹底を図ること。</p> <p>(3) 鉄道の安全輸送に係る社内全般の規程等の遵守状況について本社が適切に把握するとともに、必要な措置を講ずることのできる安全管理体制を構築すること。</p> <p>(4) これまでの事業改善命令等※を踏まえた、措置の実施状況等を点検し、必要な見直しを行い、それに基づき着実に実行すること。</p> <p>※ これまでの事業改善命令等</p> <p>①「安全輸送の確保に関する事業改善命令」(平成23年6月18日付 国鉄安第26号の2)</p> <p>②「輸送の安全に関する事業改善命令及び事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」(平成26年1月24日付 国鉄事第328号の2・国鉄技第104号の2・国鉄施第96号の2・国鉄安第66号の2)</p> <p>③「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」(平成26年7月23日付、同年12月26日付 北海道旅客鉄道株式会社)</p> <p>④「JR北海道再生のための提言書」(平成27年6月26日付 JR北海道再生推進会議)</p> <p>⑤「JR北海道 安全の再生」(平成27年6月付 北海道旅客鉄道株式会社)</p> <p>⑥「安全計画2026」(令和6年4月付 北海道旅客鉄道株式会社)</p>
--	--	--

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6年度は、全国38動力車操縦者養成所(令和7年3月末現在)のうち、10の動力車操縦者養成所に対して監査を実施しました。なお、下表のとおり、文書による行政指導はありませんでした。

表11： 行政指導の実施状況(令和6年度)

事業者	文書発出日	行政指導の概要
なし		

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6年度は、輸送の安全に関する事業改善命令を1件発しました。

表12: 鉄道事業法に基づく事業改善命令^{※1}の発出状況(令和6年度)

事業者	文書発出日	概要	改善報告日	改善の概要
JR 貨物	R6.10.31	<p>令和6年9月11日から、JR 貨物に対して保安監査を実施した。</p> <p>監査の結果、「規程類の未整備」、「係員への体系的な教育の未実施」、「作業管理の不備」など、輸送の安全を阻害している事実があると認められた。</p> <p>このため、鉄道事業法第23条第1項の規定に基づき、改善措置を速やかに講ずるよう命令した。</p>	<p>R7.1.31</p> <p>R7.3.28</p>	<p>令和6年10月31日付け、事業改善命令を受け、以下の処置を講じた。</p> <p>(1)規程類の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輪軸組立作業に関し、規程類を体系的に整備した。 ・規程類を適切に管理できる体制に改善した。 <p>(2)教育体制の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輪軸組立作業、コンプライアンスに関し、体系的、計画的な教育体制とした。今後、当該教育を継続的に行っていく。 <p>(3)作業記録の書き換えの防止</p> <ul style="list-style-type: none"> ・作業記録の書き換えが容易に行われないうシステム改修を行った。 ・作業記録の重要性を周知するとともに、圧入作業に関する作業記録の管理体制を改善した。 ・内部監査等の仕組みを検証し、不適切な取扱が見過ごされない体制を整備した。 <p>(4)安全管理体制の点検と見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同様の問題が他の作業や部門で無いか点検したところ、記録を書き換える等の不適切な行為は確認されなかったが、社内のルールどおりに作業できていないことが一部確認されたことから、安全マネジメント制度に基づく監査等を通じて、再発防止に努める。

※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6年度は、下表の通り、文書による行政指導を計16件行いました。

表13：行政指導の実施状況（令和6年度）

事故等の報告に基づく行政指導の実施状況※1	3件
事故等の再発防止のための行政指導の実施状況※2	13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6年度)

事業者	文書発出日	行政指導の概要	改善の概要
JR 東海	R6.7.24	<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、令和6年7月22日(月)始発から長時間にわたり、東海道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。</p> <p>については、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。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>	<p>【緊急対策】</p> <p>①軌道モーターカー、碎石運搬散布車(使用禁止措置)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・7月22日の事故発生以降、原因の調査が完了する8月5日までの間、軌道モーターカー及び碎石運搬散布車を使用禁止とした。 ※対象の保守用車 軌道モーターカー:129両、碎石運搬散布車:30両 <p>②全ての保守用車(使用前のストローク量の調整、入念な仕業点検、保守用車作業従事者への教育)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・8月7日までに、全ての保守用車に対して使用前までにストローク量を確認し、必要により納車時の状態に調整した。 ・仕業点検においてストローク量等のプレーキに関する項目を入念に確認した。仕業点検時にストローク量の調整が必要であることを確認した場合は、ストローク量の調整を行うこととし、その調整が完了するまでは当該の保守用車を使用しないこととした。 ・全ての保守用車作業従事者に対し今回の事故内容の詳細や最大プレーキ圧でストローク点検をすること等に関する教育を実施し、8月23日までに完了した。ただし、教育を受講した保守用車作業責任者、保守用車運転者のみ保守用車運行業務に従事させることとした。 ・なお、調査を進めるなかにおいて、最大のプレーキ圧でストローク量の確認を行っていないことを認識した時点までの間は、仕業点検時に適切なプレーキ圧でストローク量を確認していなかったものがあったが、全ての保守用車に対して使用前までにストローク量を納車時の状態に調整していたことから、調整が必要となる範囲までには十分な余裕があり、結果として問題はなかったことを確認している。 <p>【恒久対策】</p> <p>①社内ルールの整備</p> <p>以下の2点について、社内マニュアル等に明文化を行い、関係する全ての保守用車従事者等に周知した。</p> <p>i)本線出場禁止値の設定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本線出場を禁止するストローク量の値を厳格に設定した。仕業点検時にはストローク量は数値で確認することとし、この値を超過していることを確認した場合は、本線での使用を不可とすることとした。また、仕業点検簿にその値を明記した。なお、ストローク量について、より確認しやすい方法があれば適宜見直しを図る。 (参考)碎石運搬散布車:従前:使用禁止値 130mm/要調整 120mm⇒今回設定:本線出場禁止値 115mm <p>ii)最大プレーキ圧によるストローク量の確認</p> <ul style="list-style-type: none"> ・仕業点検においては、最大プレーキ圧をもってストローク量の確認を実施することとし、その旨、仕業点検簿や関係する規程類またはマニュアルに明記した。 ・甲検査、乙検査や、仕業点検での調整依頼に基づくストローク量の調整時には、最大プレーキ圧をもってストローク量の確認を実施することとし、全ての検修専門会社に対し指示を行った。 <p>②ルール順守の徹底に向けた取り組み</p> <p>i)仕業点検マニュアル等の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・仕業点検の具体的な方法を取りまとめ、マニュアルとして整備し、保守用車作業従事者が参照できるようにする。 <p>ii)保守用車作業従事者への教育</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たに設定する社内ルールも含め、全ての保守用車作業従事者に対して教育を実施する。 ・21日の日中の仕業点検においてストローク量の確認を省略していたことを踏まえ、保守用車作業に従事する全ての関係者に対し、仕業点検、とりわけプレーキ点検の重要性を含めた教育を実施する。教育は、資格取

			<p>得・継続時の講習や、JR が各現業機関で請負会社に対して実施している事故防止会議の場等を活用することとし、保守用車作業従事者に対して指導を徹底する。</p> <p>③メーカーとのコミュニケーション強化による相互理解の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に重要なブレーキ点検関係についてメーカー各社に照会を行い、最大ブレーキ圧での確認が必要であることなどを確認した。今後は他の項目に順次、照会内容を拡大する。なお、ブレーキ点検関係については、今回の調査の過程で、他に認識の異なる点が生じていないことを確認した。 ・メーカー各社と受け入れ検査時等の場でコミュニケーションをとる中で、保守用車を使用するうえで重要な事項についても議論し、必要に応じて取扱説明書に明記するよう調整する。 ・その他、② i) で述べた作業点検マニュアル等の整備などの場面においても、メーカーと連携し、密にコミュニケーションを取りながら実施する。
JR 四国	R6.11.11	<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、令和6年11月10日7時37分ごろ、本四備讃線宇多津駅～児島駅間において、電車線路設備の故障により長時間の輸送障害を発生させ、また、列車が駅間に長時間停車したことにより、乗客を救済するのに相当な時間を要するなど、利用者に多大な影響を与えたことは誠に遺憾である。</p> <p>については、本事象の背後要因を含めて原因の究明を行うとともに、同種事象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。</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>	<p>【緊急対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・管内のトロッコ線について、緊急点検を実施。 <p>【恒久対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●設備関係 <ul style="list-style-type: none"> ①電気抵抗による発熱低下のため、き電分岐装置のうちトロッコ線と繋がる金具(「フィードイヤー」)とトロッコ線との接触面の電気抵抗を少なくするための磨き作業について、トロッコ線側だけではなくフィードイヤー側も実施。 ②引き続き、発熱の発生について現在行っている検査を入念に実施するほか、①の措置の実施、新たな検査手法に関する情報収集に努める。 ●旅客救済関係 <ul style="list-style-type: none"> ①児島駅配備の非常用渡り板の設置箇所については、緊急時に速やかに使用ができて、かつ旅客に影響を及ぼすことのないよう設置箇所を見直し、マニュアルについても改訂。 ②坂出駅、宇多津駅配備の非常用渡り板においても、改めて設置箇所を見直すとともに、緊急時に速やかに使用できる場所に移設し、マニュアルを改訂。 ③明確に定めていなかった非常用渡り板の管理、点検について、年1回の点検においてはチェックリストを用いて実施することで、安全性を維持するなど管理体制を明確化。 ④西日本旅客鉄道(株)と締結している覚書について、会社境界駅間において事故等が発生した場合における両社間の連絡体制、既存の協力範囲を瀬戸大橋上も含む児島駅～宇多津駅間の駅間全体への拡大、旅客の救済・救護に関する役割、当社からの要請に基づくバス手配の協力、供食等の提供において備蓄に不足が生じた場合等における児島駅備蓄品の提供などに関して協力体制を見直し覚書を再締結。 ⑤関係団体と本四備讃線(児島・宇多津間)の異常時及び緊急時における応援協力体制について協議し、連絡体制、旅客を道路階に避難誘導させる場合の道路規制等、可能な範囲における応援協力の内容を定めた推認書(本四備讃線(児島・宇多津間)における異常時及び緊急時の応援に関する確認書)を新たに締結。 (2月19日締結) ●その他 <ul style="list-style-type: none"> ①異常時において運転再開に長時間を要する事態が発生した場合、非常用渡り板の管理及び救済方法の見直しにより、異常時に速やかに対応できる体制としたことに併せて、供食等の手配について、不足が生じた場合等においても、西日本旅客鉄道(株)が保管する児島駅備蓄の供食等の提供を覚書にも新たに記載し、迅速に

			<p>対応できるようにした。</p> <p>②瀬戸大橋上での長時間停電により、トイレが使用できなくなったことから、瀬戸大橋を走行する電車において真空式洋式トイレを設置している車両に簡易トイレを積込むこととし、2025年度第1四半期までに搭載完了を予定。</p> <p>③引き続き、異常時等における旅客への情報提供については、列車無線等により指令からの情報提供を受け、列車の状況や救済方法等の目途などについて、放送設備や車内巡回により声掛けによる情報提供を可能な範囲で繰り返し実施し、旅客の不安解消等に努める。</p>
熊本市	R7.3.25	<p>軌道の安全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り、貴局においては、令和6年9月20日付け九運鉄監第19号「保安監査の結果について」により、輸送の安全に係る業務を適切に実施するよう指示を行い、現在も最終報告に向けて改善に取り組んでいる最中であるにもかかわらず、本日8時31分頃、熊本城・市役所前停留場付近において、乗客6名、運転士1名が負傷する車両衝突事故を発生させたことは、誠に遺憾である。公共共通機関としての社会的信頼を失墜させる事故であり、軌道経営者として事の重大性を十分に認識するとともに、早急に事故の詳細にわたる原因究明を行ったうえで必要な再発防止対策を講じ、安全輸送の確保に万全を期すよう嚴重に警告する。なお、事故原因及び具体的な再発防止対策については、速やかに文書により報告されたい。</p>	<p>【緊急対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・3月25日中に同種構造の車両について緊急点検(オイル漏れの有無)を実施し、運行する車両について問題が無いことを確認した。(オイル漏れが確認された車両1両については使用停止) ・3月25日中に全車両の制動試験を実施し異常がないことを確認した。 ・3月25日中に熊本城・市役所前停留場から郵政局カーブ間以外の軌道に、固着した油のようなものが付着していないことを確認した。 ・3月26日中に熊本城・市役所前停留場から郵政局カーブ間のレール踏面の削正を実施した。 ・3月26日中に熊本城・市役所前停留場から郵政局カーブ間にレール踏面の削正後、試運転を実施し停止制動距離に異常がないことを確認した。 ・3月27日から当面の間、通町筋停留場から熊本城・市役所前停留所間について、上下線の時速15Km以下の制限とした。 ・3月27日から当面の間、1日1回、熊本城・市役所前停留場から郵政局カーブ間の徒歩による巡回を行い付着物の確認を行うほか、全線においても徐行した点検車による軌道敷内の点検を実施し、レール付着物を発見次第、レール踏面の削正を行う。 ・全運転士に対し、始業前の点呼時に先行車両との距離が100m地点まで接近した際は必ず速度を15km/h以下に減速するとともに「車両接近」の確認呼称を行うことの周知徹底を行う。 <p>【恒久対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在、検討中 ・運輸安全委員会の調査結果を踏まえ必要な対策を講じる。

表15： 事故等の再発防止のための行政指導の概要(令和6年度)

文書発出日	行政指導の概要
R6.4.22	<p>令和6年4月21日、鹿児島市交通局谷山線において、停留場に停車中の先行車両に後続車両が追突する車両衝突事故が発生した。</p> <p>同種の事故等が生じないよう、軌道事業者に対して概要を周知するとともに、運転士の注意力により常に最善の注意を払いながら運行し、安全の確保を図ること及び関係法令の遵守に努めるよう注意喚起した。</p>
R6.7.24 R6.8.5	<p>令和6年7月22日、東海旅客鉄道株式会社 東海道新幹線豊橋駅～三河安城駅間において、保守用車同士の衝突・脱線により、保守用車に乗車していた係員4名が負傷する事象が発生し、長時間の運転見合わせが発生した。7月24日に鉄軌道事業者に対して概要を周知するとともに、同種事象の防止に努めるよう注意喚起した。</p> <p>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、8月5日に鉄軌道事業者に対して概要を送付し、注意喚起した。</p>
R6.9.4 R6.10.4	<p>令和6年9月2日、熊本市交通局水前寺線新水前寺駅停留場において、走行中に車両故障でドアが開扉するというインシデントが発生したことから、鉄軌道事業者に対して概要を送付し、注意喚起した。</p> <p>また、運輸安全委員会より事実調査で得られた情報の提供があったため、同年10月4日に鉄軌道事業者に対して資料を送付し、同種事象の発生を防止するため、必要な点検等を行うよう指導した。</p>
R6.10.8	<p>令和6年9月24日、肥薩おれんじ鉄道株式会社 肥薩おれんじ鉄道線野田郷駅構内において、駅への進入時に走行中の列車が脱線する事故が発生した。</p> <p>また、同年10月4日、いすみ鉄道株式会社 いすみ線国吉駅～上総中川駅間において、走行中の列車が脱線する事故が発生した。</p> <p>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。</p>
R6.10.21	<p>令和6年10月20日、東武鉄道株式会社日光線南栗橋駅構内において、入換作業中に入換信号機を冒進し、運転指令に報告することなく退行したため、転てつ器及び先頭車両を破損させたことによる輸送障害が発生した。</p> <p>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、厳正な運転取扱いの重要性を再認識するよう注意喚起した。</p>
R6.11.5	<p>令和6年11月3日、広島電鉄株式会社本線において、停留場に停車中の先行車両に後続車両が追突する車両衝突事故が発生した。</p> <p>同種の事故等が生じないよう、軌道事業者に対して概要を周知するとともに、運転士の注意力により常に最善の注意を払いながら運行し、安全の確保を図ること及び関係法令の遵守に努めるよう注意喚起した。</p>
R6.11.18	<p>令和6年11月16日、北海道旅客鉄道株式会社 函館線森駅～石谷信号場間において、日本貨物鉄道株式会社の列車が脱線する事故が発生した。</p> <p>鉄軌道事業者に対して概要を周知するとともに、同種事象の防止に努めるよう注意喚起した。</p>
R6.12.24	<p>令和6年12月10日、東海旅客鉄道株式会社 東海道線において、線路内作業中に作業員が列車に接触し死亡する事故が発生した。</p> <p>鉄軌道事業者に対して概要を周知するとともに、線路内作業における安全確保に努めるよう注意喚起した。</p>
R7.1.21	<p>令和6年12月12日、九州旅客鉄道株式会社 鹿児島線川内駅構内において、貨物列車が脱線する事故が発生した。</p> <p>鉄軌道事業者に対して概要を送付し、注意喚起した。</p>
R7.2.3	<p>令和6年5月10日、日本貨物鉄道株式会社 仙台貨物ターミナル駅構内の分岐器において、貨物車両が脱線する輸送障害が発生した。</p> <p>同社は外部機関に脱線原因の調査依頼をしていたが、その結果が令和7年1月にまとめられたため、令和7年2月3日、鉄軌道事業者に対して概要を送付し、注意喚起した。</p>
R7.3.27	<p>令和7年3月25日、熊本市交通局幹線において、停留場に停車中の先行車両に後続車両が追突する車両衝突事故が発生した。</p> <p>同種の事故等が生じないよう、軌道事業者に対して概要を周知するとともに、運転士の注意力により常に最善の注意を払いながら運行し、安全の確保を図ること及び関係法令の遵守に努めるよう注意喚起した。</p>

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6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の構築・改善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6年度は、25の鉄軌道事業者に対して、25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：<https://www.mlit.go.jp/unyuanzen/index.html>