

資料4 重大な事象が発生した場合等、特に必要がある場合に実施した特別保安監査  
 における行政指導に対する主な改善報告

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
北海道 運輸局	北海道旅 客鉄道株 式会社	鉄道局長	H23. 6. 18	<p>1. 減速機吊りピン取付けナットの締め付け力の管理が一部区所で実施されていないこと、推進軸について探傷検査等の一部が実施されていないことなどが認められたので、車両整備マニュアルに具体的な検査の方法を明確に記載するとともに、当該マニュアルに基づき、検査の実施、記録を確実に行うこと。</p> <p>2. 同型式の他車両において、減速機吊りピン脱出止め割ピンの異常摩耗が認められたので、当該部位の構造や検査方法を改善すること。</p> <p>3. 減速器吊りピン取付け部の、ナットのゆるみに対する増し締めを行った実績が車両保守管理システムに多数蓄積されていたが、当該システムが活用されていなかったことから、車両の不具合については、車両保守管理システムを確認、分析するとともに、外部委託作業の情報等を総合的に活用するなどして、リスク管理を適切に行うこと。</p> <p>4. 1. から3. までを適確に実施できるよう、責任者や担当部署の役割を明確化し、技術管理体制の確立・強化を図ること。</p> <p>5. 石勝線の列車脱線火災事故のほか、6月8日の居眠り運転、同月14日から16日にかけての不正な信号の現示等、事故等が相次いでいることから、社内の安全管理体制を徹底的に見直し、必要とされる措置を早急に講ずること。</p>	H23. 9. 16	<p>改善指示に対する取り組みの要点</p> <p>1 減速機吊りピン取付けナットの締め付け力の管理及び推進軸等の探傷検査等の一部未実施</p> <p>①減速機吊りピン取付けナットの締め付け力管理の継続</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・取付状態の緊急点検の実施</li> <li>・締め付け力管理の全車実施</li> <li>・関係現業部門に対し、確実なトルク管理の徹底</li> </ul> <p>②推進軸等の探傷検査の確実な実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・示方書の記載部位に対する磁粉探傷の施工</li> <li>・探傷未実施部品の探傷済部品への取替の継続</li> <li>・ボールスプライン型推進軸検査記録への探傷検査部位全てと十字軸手寸法の記入欄の追加と記録の確認</li> </ul> <p>2 減速機吊りピン脱出割ピンの異常摩耗に伴う当該部位の構造</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・検査方法の改善</li> </ul> <p>①減速機吊りピン脱出防止割ピン交検毎（3ヶ月、約8万km）での取替</p> <p>②仕業検査での推進軸、減速機及び減速機支え装置の打音検査の継続</p> <p>3 車両保守管理システムと外部委託作業の情報の活用</p> <p>①臨時の外注担当者会議を開催し、「作業中等でいつもと異なると感じた時は速やかに申告する」よう周知徹底</p> <p>②外部委託作業中等において、異常状態を確認した場合は、速やかに監督員に報告することを示方書に追記、異常状態の把握と情報の活用</p> <p>③外部委託作業に関わる外注担当者会議を定期的で開催し、本社・現場及び外部委託会社間の情報の共有化を図ることで適切なリスク管理</p> <p>④新たな要員確保と専任化により、データ活用による予防保全と品質管理を充実させる体制と仕組み整備</p> <p>4 技術管理体制の確立・強化</p> <p>①計画部門における予防保全と品質管理を充実させる部署の新設と体制の整備</p>

					<ul style="list-style-type: none"> <li>②現業部門におけるデータ検索・活用の充実による品質管理及び外部委託作業に関わる情報の共有化</li> <li>③車両検修・電気設備等の技術者を育成する研修体系・育成体系の再構築</li> </ul> <p>5 連続した事故等を受けた安全管理体制の徹底的な見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①運転士の資質管理強化による居眠り防止</li> <li>②重要な保安装置である連動装置の機能変更工事は、必ず両切りとすることと設計監督体制強化で不正信号の現示防止</li> <li>③「安全性向上のための行動計画」の策定</li> </ul>
--	--	--	--	--	---

平成22年度に実施した特別保安監査に基づく行政指導に対して、平成23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
関東運輸局	ひたちなか海浜鉄道株式会社	関東運輸局長	H23. 4. 5	<p>1. 運転士7名が定められた列車の運転速度である50km/hを10km/hから13km/h超過して列車を操縦していたことを確認した。</p> <p>よって、運転士全員が速度超過した背後要因を検証し、必要な措置を講ずること。</p> <p>2. 平成22年2月の当局の保安監査に基づく改善指示について、係員の教育・訓練の計画の報告があったが、計画通り実施されていないことを確認した。</p> <p>また、速度超過に関して、添乗指導者の一部は、運転士が定められた列車の運転速度を超過して列車を操縦していると感じていたと口述しているが、添乗時に速度計を確認することや、運転士に対する指導を行っていないことを確認した。</p> <p>よって、管理者や運転士等に対する、規程の遵守等の具体的な教育計画を立てるとともに、これを確実に実施すること。</p>	H23. 7. 4	<p>【1. の指示事項が発生した原因】</p> <p>聞き取り調査により、運転士7名全員の速度超過を確認しました。精査した結果、要因として、「①PCマクラギ化率が高いことによる安全への過信」、「②新型車は高加速であるためすぐに最高速度に到達、その後の漫然運転」、「③当社線遅延によってJR線接続を欠くことのプレッシャー」、「④金上駅行き違い開始に伴う運転時分の増加への対応」及び「⑤指導教育体制の不備」の5点が確認できました。</p> <p>【1. に対する措置状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・要因①及び②について           <p>事実判明後、直ちに運転士7名全員について研修計画を策定し、1人当たり延べ5日間の日勤教育を実施しました。内容は、運転取扱心得ほか社内諸規程の遵守についてはもとより、同僚運転士による添乗なども含め、速度超過そのものについては特に福知山線事故報告書を教材に、大事故に至るまでの運転士の心理的要因などについての講習を実施しました。</p> <p>今後も、定期的に規定の遵守等について教育してまいります。[[指示事項2]と共通]</p> </li> <li>・要因③について           <p>単線運転でのダイヤ編成上、あちらを立てればこちらが立たずの接続となるのはやむを得ず、遅延の最終責任は会社にあるので、何よりもコンプライアンス意識を最優先することについて、運転士の教育を行いました。</p> </li> <li>・要因③及び④について           <p>定常的に発生する遅延は金上駅での30秒程度であり、平成24年3月でのダイヤ改正を考慮して、現時点ではダイヤ改正での対応はせずに、そのままの遅れで運行することとしています。</p> <p>なお昨年来、全線において最高速度を60km/hに引き上げるべく準備を進めており、これが実現すれば、列車の運行時間に余裕時分が生まれることから、この時にダイヤ改正を行い、余裕を持ったダイヤといたします。実施の目途をJR常磐線の</p> </li> </ul>

					<p>次期改正時（平成24年3月見込み）として作業を進めています。全線を通して現行ダイヤから1分強の時間短縮を見込んでおり、金上駅での遅延の解消に加え勝田駅でのJR線接続時間に余裕を持たせたいと考えています。</p> <p>・要因⑤について  指導教育体制に対する措置は、[指示事項2]の措置と共通しますので、そちらに合わせて報告します。</p> <p>【2.の指示事項が発生した原因】  過去において同様のご指摘を受けながら、小所帯であるため集合的な教育・訓練を行なうことが難しく、集合なら1~2回で済むところ、少人数の場合何度も行なうこととなり、人材の乏しいなかで計画倒れに終わることも多くありました。集合的にできない分、個別に指導や助言などは適宜行なっていましたが、集合教育でないということから計画はもとより記録さえ残しておらず、結果として十分な教育・訓練がなされていませんでした。</p> <p>【2.に対する措置状況】  1. 教育・訓練の実施体制について  実施計画の策定及び実施については運輸部長の責任で行うものとします。なお、実施状況の確認に当たっては危機管理室長が参画し、チェック体制の強化を図ります。</p> <p>これらの実施に当たっては、1講習について全員参加できるよう2回に分け、1回あたり2時間を目安として計画します。少人数でも確実に実施できる内容とし、些細と思われる内容でも必ず記録に残すこととします。</p> <p>また、教育を実施した後は、実施者が社長に報告することとします。</p> <p>なお、これらの講師役については、基本的に管理駅長や機関区長など所属長が行います。運転法規・理論等については基本的なことなので毎年実施しますが、外部機関の協力を得て進めるものについては年度ごとに相手方との調整のもと進めます。</p>
--	--	--	--	--	--

					<p>2. 教育・訓練の内容等について</p> <p>(1) 運転士について  運転業務に必須である知識として、当社の運転取扱心得のほか運転関連諸規程について講習を行うほか、速度超過があったことから、コンプライアンスの重要性についての教育も外部団体の研修会等に参加させることも含め強化して参ります。</p> <p>(2) 工務、駅員等の運転取扱者となる社員について  工務区員については外部研修の機会があるので、積極的に参加させることとします。駅務係員については基本的に自社研修とし、運転取扱い心得を中心に講習を行います。  なお社外研修として、茨城県内の他社線を1日フリーで乗車可能な「ときわ路パス」を利用し、他社線区を見て体で感じることで社内研修に役立てる研修を、随時実施します。これは過去何度か実績があり、管理者及び運転士についても同様に行います。</p> <p>(3) 管理者について  社内で行う研修のほか、外部団体の研修会、機会があれば同業他社の社内研修会にも参加させ研鑽を積ませたいと考えています。</p> <p>(4) 添乗指導について  添乗指導が仲間意識により有名無実化していましたので、今後は指導を徹底するとともに、指摘を受けた乗務員については速やかに再添乗を行い、指摘事項が改善されない場合には、日勤教育を行うこととします。</p> <p>(5) 全体的な訓練について  今般の大地震に関しては当社線も甚大な被害を受けましたが、駅構内および列車からの乗客の誘導や一部区間での運行再開においての代用閉塞扱いによる運転など、図らずも訓練以上の成果を実習によって得ることとなりました。  今後も定期的に異常時訓練を実施して参ります。</p> <p>3. 教育・訓練の記録について  教育・訓練の記録、保管及び活用については、危機管理室長のもとで一元的に行うこととします。なお、教育・訓練を行いましたら必ず記録に残すこととします。</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	九州運輸局長	H23. 5. 30	<p>[改善指示事項]</p> <p>1. 運転取扱心得に規定する「乗務員交代時の引継ぎ」が行われていない事実が確認された。</p> <p>よって、乗務員に対する指導監督の強化を図るとともに、乗務員の安全意識向上に資する教育の充実を図ること。</p> <p>[改善勧告事項]</p> <p>1. 平成20年12月11日及び同月12日に連続して発生した車両衝突事故の再発防止対策として行うこととしている個人指導形式の教育を実施していないことが確認された。</p> <p>よって、教育担当者の業務状況などを検証したうえで、係員の教育及び訓練を適切に行うための体制の見直しを図るなど、必要な措置を講ずること。</p> <p>2. 非常ブレーキを使用すべき時に、デッドマン装置によろうとした事実があった。</p> <p>非常ブレーキはブレーキハンドルの操作によるべきものであり、デッドマン装置の機能によってはならないことの再徹底を図ること。</p> <p>3. 緊急時の連絡体制について、運転士からの第1報は、運転取扱心得第142条に「配車係（営業所）、指導係（本社）」と規定されているが、配車係（営業所）へ第1報をした場合は、本社の指導文書である「電車部における緊急時の連絡体制」では、配車係以降の連絡体制が整っていないことが確認された。</p> <p>また、「電車部における緊急時の連絡体制」には、通信手段や消防機関への連絡先が記載されていない等、適切な内容となっていないことが確認された。</p> <p>よって、緊急時の連絡体制を再確認し、現場の実態に即したものとなるよう、運転取扱心得の改正や指導文書の見直しを行うなど必要な措置を講ずるとも</p>	H23. 8. 29	<p>[改善指示事項]</p> <p>1. 乗務員の指導強化及び安全意識の向上</p> <p>①添乗等により基本動作の指導を徹底</p> <p>②規程類に関する教育を定期的実施及び理解度の把握の実施</p> <p>③安全意識を向上させるため全乗務員の班毎のミーティングを2ヶ月1回の実施</p> <p>④電車内に「お客様アンケート箱」を設置し日頃の乗務員の執務状況を確認</p> <p>[改善勧告事項]</p> <p>1. 教育及び訓練の実施体制の見直し</p> <p>①教育担当部署を組織改正し教育に専念できる体制の構築</p> <p>②今後、安全に関する部署等の業務内容を把握し必要に応じ要員及び組織の変更を実施</p> <p>2. 非常時の制動操作の徹底</p> <p>①全運転関係係員に対し年1回非常時制動操作の訓練の実施</p> <p>②運転経験3年未満者に対する研修会の場でデッドマン装置の教育を年2回の実施</p> <p>3. 緊急時の連絡体制の再確認、運転取扱の改正見直し及び指導</p> <p>①緊急時の連絡体制は過不足のあったものに変更を実施し周知</p> <p>②指導文書発出の決裁時に関係法令等の資料を添付し運転課全体で取扱いの整合が確認できることとした</p> <p>4. 指導文書の再発防止対策の運転取扱規程化</p> <p>①指導文書発出の決裁時に運転課全員で運転取扱心得と整合を確認する体制とした。</p> <p>②乗務員の班毎ミーティングの場を活用して運転取扱心得等との整合を検討させその結果を見直しに反映</p>

			<p>に、その講じた措置に基づいた内容により乗務員に対する指導を行うこと。</p> <p>4. 停留場通過について、貴社の運転取扱心得第24条に基づく電車部長指示である作業基準では、停留場を最徐行にて通過することが出来る場合を定めている一方で道路障害事故の再発防止対策の指導文書（平成22年12月4日付け電車部第22-090号）では、停留場においては必ず一旦停止することなどの内容を定めていることが確認された。</p> <p>貴社においては、この指導文書による再発防止対策を、恒久的な取扱いにしていることから、その内容を運転取扱心得又は作業基準に規定するなど、必要な整理を行うこと。</p>	
--	--	--	---	--