

# 「福知山線列車脱線事故の鉄道事故調査報告書」に対する取り組み(建議・所見に対する主な取り組み状況)

航空・鉄道事故調査委員会(現 運輸安全委員会)による「建議」・「所見」に対する取り組み状況は以下のとおりです。

調査報告書の建議・所見等(H19.6)	主な取り組み状況
<p>【建議に対する措置】</p> <p>建議関連-1 インシデント等の把握及び活用方法の改善</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 報告しやすい環境整備のための報告制度の改善(H19.9)、事故概念の見直し(H20.4)</li> <li>● 事故等に対して、ハード面、ソフト面等広い視点で原因分析を行う多面的分析手法の導入(H19.8)</li> <li>● リスクを組織的、体系的に把握し低減させていくための具体的手法として、リスクアセスメントを導入(H20.4)</li> <li>● 運転状況記録装置の整備(H25.12整備完了)</li> </ul>
<p>建議関連-2 列車無線による交信の制限</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 走行中における運転士の無線交信を禁止(H19.5)</li> <li>● 走行中のメモの禁止(H19.12)</li> <li>● 運転通告伝送システムの導入(H26.5)</li> </ul>
<p>建議関連-3 メーカー担当者等への関係法令等の周知徹底</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 製作メーカーに担当者等への周知徹底を要請、実施状況を確認(H19.9～)</li> <li>● 信号機器等の仕様書に関係法令集を明記(H19.11)</li> </ul>
<p>【所見に対する措置】</p> <p>所見関連-1 運転技術に関する教育の改善</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● シミュレータ等を活用した実践的訓練や効果的教育の実施</li> <li>● 安全研究所の研究成果の活用</li> <li>● 再教育の方法等を全面見直し(H17.7)</li> <li>● 指導操縦者のためのマニュアルの制定(H24)</li> <li>● 運転士養成に関わる教科書の見直し完了(H26.3)</li> </ul>
<p>所見関連-2 ブレーキ装置の改良</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 車両形式の違いによるブレーキ性能等の差を解消するため、207系・321系753両全てのブレーキ装置を改修、その他の車両についても、必要な調整・改修を完了(H23.3)</li> </ul>
<p>所見関連-3 人命の安全を最優先とした運行管理</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「鉄道安全管理規程」を制定し、安全統括管理者等を選任(H18.10)</li> <li>● 鉄道安全考動館を活用した安全教育など「安全最優先」の意識の徹底(H19.4～)、マニュアル類を見直し・整備</li> <li>● 関係機関との列車事故総合訓練や津波に対する対応訓練などを実施</li> <li>● 関係指令間での情報共有化の促進を目的に情報共有システムを導入(H21.2～)</li> </ul>
<p>所見関連-4 標識の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 曲線速度制限注意喚起標(1,216箇所)(H18.3)・曲線指示標整備(1,001箇所)(H20.3)・速度制限標識再整備(4,843箇所)(H20.3)・下り勾配制限標識整備(2,239箇所)(H20.8)・セクションゾーン・クリア看板整備(848箇所)(H20.9)</li> </ul>
<p>所見関連-5 事故発生時における車両の安全性向上方策の研究</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 車体の構造を見直し、衝突安全性を向上させた車両を投入(H20.7～)</li> <li>● 207系、117系の全車両および115系の一部車両に吊り手を増設・新設(H22.9)</li> <li>● 吊り手の形状や色調を見直した車両を投入(H22.3～)、321系・207系へも水平展開(H24.3)</li> <li>● 車両異常挙動検知システムの導入(H25.11～)</li> </ul>
<p>【その他に対する措置】</p> <p>その他改善事項-1 列車ダイヤに関する事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 遅れに対して弾力のあるダイヤとするため、全社的なダイヤ改正を実施(H18.3)、以後も継続して定期的にダイヤを検証し、必要があれば速やかに修正</li> </ul>
<p>その他改善事項-2 ATSに関する事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 速度超過防止対策として、曲線・分岐器・行き止まり線用ATSを安全性向上計画の中で整備</li> <li>● 「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」の改正で新たなATSの基準が示され、整備期限に関わらず早期に対応(H25.3整備完了)</li> <li>● 「ATS設計時のデータ取扱手引」を作成、周知(H19.4)</li> </ul>
<p>その他改善事項-3 運転士の勤務、行路の見直し等に関する事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● より適正な乗務行路とすべく、JR宝塚線行路の見直し及び連続乗務時間、乗務距離の制限を見直したのをはじめ、ダイヤ改正時などに乗務エリア、乗務車種などを見直し(H19.3～)</li> <li>● 列車時刻見直しや担当列車持ち替えによる乗務行路変更などにより夜間休養時間の拡大(H21.3)</li> <li>● 睡眠時無呼吸症候群(SAS)対策として全運転士に原則3年に一度の簡易検査を実施(H18.4～)</li> </ul>
<p>その他改善事項-4 車両及び設備管理に関する事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 京阪神地区の予備車両約80両の増備(H19.3)と所要数の継続的検証</li> <li>● 車種設定が不要となるよう、全デジタル式速度計を改修(H18.4)</li> </ul>

※「建議」とは、航空・鉄道事故調査委員会が調査結果に基づき、事故の防止または事故の被害の軽減のため講ずべき施策について、国土交通大臣または関係行政機関の長に対して措置を講じるよう求めたもの。鉄道事業者に対しては、国土交通省から地方運輸局を通じて通達される。

※「所見」とは、航空・鉄道事故調査委員会が事故の調査結果に基づき、事故を発生させた鉄道事業者が講ずべき措置として示したものの。