

飯山線踏切事故の教訓を踏まえ 原因を究明し対策を打ち立てよう!



はじめに

2011年2月1日12時12分ごろ飯山線 森宮野原～足滝間の大根原踏切で普通列車と乗用車が衝突し乗用車の運転手が死亡する事故が発生しました。お亡くなりになった運転手とご家族に哀悼の意を表します。

本部と新潟地本は事故発生とともに現地にかかけつけ、現地調査と組合員との職場議論を行ってきました。

今回の事故の直接原因は、手動でしゃ断かんを上昇させ乗用車を踏切内に通し、当該列車と衝突したことによるものですが、背後要因など多岐にわたっており原因を究明し対策を講じていかなければなりません。

特に飯山線は2010年4月に長野支社から新潟支社へ境界変更を行ってきたところであり、雪深い現地の特殊な事情、引継ぎの教育のあり方、支社間の連絡体制及びルール、危機管理体制など多面的に検証していかなければなりません。

今回、運輸安全委員会から「鉄道事故調査報告書」が出されましたので、それを検証し二度と同種事故を発生させないため、全組合員で議論し問題点を確定し、安全確立に向け、議論を巻き起こしていきましょう。

目 次

鉄道事故調査の経過	1
○鉄道事故の概要	
時系列・関係者通話内容	1
運輸安全委員会の報告について	3
○運転士に通告することに関する情報	
○運転通告券の発行に関する分析	
○踏切故障等の異常時における教育	
○教育及び踏切監視員の資格等に関する情報	
○踏切故障時等に自動車等を通行させる取扱いに関する情報	
○本件踏切で警報持続が発生したことに関する情報	
○最近の新潟支社管内での踏切故障等に関する情報	
○新潟信通指令と電気係Bとの通信履歴等に関する情報	
○通行者への配慮等に関する分析	
○所見	
またもや事故発生！	
【新潟支社】踏切で小型雪かき車と自動車が衝突！	9
しゃ断機を上げる事象が発生！	
【横浜支社】踏切鳴動持続時の通行者（車）を通行させる事象	10
今後のたたかい	11
別表	13

鉄道事故調査報告書

飯山線 森宮野原駅～足滝駅間 踏切障害事故概況

鉄道事故調査の経過

鉄道事業者名：東日本旅客鉄道株式会社

事故種類：踏切障害事故

発生日時：平成23年2月1日 12時12分ごろ

発生場所：新潟県中魚群津南町

飯山線 森宮野原駅～足滝駅間（単線）

大根原踏切道（第1種踏切道）

豊野駅起点51 k 215m付近

平成24年1月30日

運輸安全委員会（鉄道部会）議決

○鉄道事故の概要

報告書【抜粋】（P11.1）

東日本旅客鉄道株式会社の信越線長野駅発飯山線十日町駅行き1両編成の下り普通第131D列車は、平成23年2月1日（火）、森宮野原駅を定刻（12時00分）より約10分遅れて出発した。

列車の運転士は、速度約60km/hで惰行運転中、前方（前後左右は列車の進行方向を基準とする）の大根原踏切道内に左側から進入した小型貨物自動車（ライトバン）を認めたため、直ちに非常ブレーキを使用するとともに汽笛を吹鳴したが間に合わず、列車は同自動車と衝突し、同踏切道から約75m行き過ぎて停止した。

列車には、乗客7名、運転士1名及び保線係員2名が乗車していたが、死傷者はいなかった。同自動車には運転者のみが乗車しており、運転者は死亡した。

時系列・関係者通話内容

7時45分 本件踏切付近の住民より十日町駅に本件踏切で警報持続発生の連絡を受ける

7時46分 新潟信号通信指令及び長岡MCの定常状態監視装置で本件踏切故障を検知

7時47分 十日町駅から飯山線CTCへ連絡を行う

7時51分 十日町駅より本件踏切で警報持続発生中との報告を受け、踏切故障通告の打合せを行う

7時57分 新潟信通指令より長野支社輸送指令に踏切故障連絡券送付の連絡を行う

8時00分 新潟信通指令は長岡MCへ出動指示を行う

- 8時10分 新潟信通指令は長岡MCより出動報告の連絡がこないため、再度出動指示を行う
- 8時35分 長岡MCより車2台に分乗し、5名が出動
- 8時47分 作業責任者は新潟信通指令に出動報告を行う
- 9時10分 長岡MCより作業責任者に本件踏切警報持続が復旧完了後、十日町駅に連絡して欲しいことを指示する
- 現地へ向かう際十日町への連絡要請を受ける
- 9時12分 飯山線CTC指令は新潟信通指令に対して本件踏切到着予定時刻の確認を行う
- 10時57分 作業責任者は長岡MCへ本件踏切の到着を連絡及び本件踏切を通りたいマイクロバスがいるので、長岡MCへ列車在線の確認を行い、上り166D列車は十日町駅在線中と回答を受ける。その後、作業責任者はしゃ断かんを手で上げてマイクロバスを通した
- 迂回出来ず、マイクロバスを通行させる
- 11時1分 作業責任者は本件踏切への到着を連絡及び器具箱除雪に時間がかかることを報告する
- 11時7分 作業員は本件踏切への到着を連絡、本件列車が8分遅れであるとの回答を受ける
- 11時9分 新潟信通指令は飯山線CTCへ踏切故障通告の解除依頼を行う
- 信号社員到着後に指令が踏切故障通告を解除
- 11時30分 作業責任者は長岡MCへDPRリレー（踏切制御子の反応リレー）落下を報告する
- 11時33分 作業責任者は新潟信通指令へDPRリレー（踏切制御子の反応リレー）落下を報告する
- 11時37分 飯山線CTCは作業責任者より本件列車の通過後に問い合わせがあるが、除雪車による作業があるかもしれないと回答を受ける
- 11時40分 作業責任者は長岡MCへ本件列車の通過後の除雪車の作業について問い合わせを行う
- 11時44分 長岡MCから作業員へ除雪車の責任者が分からないため、飯山線CTCに直接連絡するように回答をする
- 11時49分 作業責任者は長野信通指令へ除雪車の責任車の連絡先を確認する
- 11時56分 作業責任者は除雪車責任者から森宮野原駅から津南駅までの作業計画の回答を受ける
- 11時58分 新潟信通指令より作業員に本件列車通過後、本件踏切の警報音を止め、遮断かんを上げることを指示、自動車が来たら通すと回答する。
- 12時00分 作業責任者は除雪車の責任者から森宮野原駅から十日町駅までの作業はないとの回答を受ける
- 12時05分 上り列車（166D）が踏切を通過
- 12時12分 作業責任者に本件自動車運転者から「踏切は通行できないのか」との問いがあったため、作業責任者はしゃ断かんを持ち上げ乗用車を踏切内に通した。
作業員は本件列車と本件自動車が衝突したことを報告する

運輸安全委員会の報告に基づき

原因を究明しよう！

運輸安全委員会の報告について

○運転士に通告することに関する情報

報告書【抜粋】（P14 2.7.3）

事故当日は、本件踏切における警報持続が発生した後の7時46分以降に本件踏切を通過した2列車（下り普通第163D列車及び上り普通第164D列車）の運転士には踏切故障に関する運転通告（以下「踏切故障通告」という。）がなされていた。新潟信通指令は、11時9分ごろに現地に到着した電気係Aから、本件踏切に到着した旨の連絡を受けた際に、踏切故障通告の継続依頼がなかったことから、飯山線CTCと協議をした。これにより、上り166D列車の運転士及び本件列車の運転士には、本件踏切が故障中との通告はされなかった。

同社によれば、踏切故障通告の解除に関しては、規定等はなく、運転指令員は踏切故障通告の継続依頼がなければ、運転士に通告を行わなくてもよく、踏切故障通告の継続依頼があれば運転士に通告することになっていた。

○運転通告券の発行に関する分析

報告書【抜粋】（P23 3.7.2）

同社によれば、踏切故障通告の解除に関しては、規程等は設けられておらず、運転指令員は継続依頼があれば踏切故障通告することになっており、継続依頼がなければ踏切故障通告を解除するという運用が行われてきたとのことである。この運用では、もし踏切故障通告の継続依頼を失念した場合でも踏切故障通告が解除されることになるため、適切なルールであるとはいえないものと考えられる。例えば、到着した電気係から現地の踏切保安に関する状況を確認した上で踏切故障通告を継続するか又は解除するのか判断を信通指令員が行うなど、運転通告を行うときと同様に、踏切故障通告の解除に関しても一定のルールを定めておくことが望ましいと考えられる。

なお、運転士に踏切故障通告があった際には、本件運転士は実施基準に基づき運転し、当日の状況のように、積雪等のため見通しが悪いときは、当該踏切の遠くから汽笛を吹鳴させて、減速し注意して運転を行うと口述している。このことから、もし本件運転士に本件踏切が故障していたことが通告されていれば、踏切監視をしていた電気係A及び電気係Bが汽笛により本件列車の接近に気付いた可能性や本件運転士が減速し注意して運転を行った可能性があることから、本事故の被害の軽減につながった可能性もあると考えられる。

Point

- ・踏切故障通告及び解除の規定はなく、ルールが明確ではありませんでした。また踏切故障通告の継続依頼は電気係が行なうものなののでしょうか。さらに全支社が統一の取扱いとなっているのか検証しなければなりません。
- ・踏切故障時の取扱いが指令、乗務員、設備・電気社員、または支社ごとの認識が一致していたのでしょうか。

○踏切故障等の異常時における教育

報告書【抜粋】(P15 2.7.4)

踏切故障等の異常時における作業については、規定等はなく、各設備の復旧作業等で注意する項目はOJTによる訓練を行っており、対応に苦慮した際には、新潟信通指令が助言や復旧要員の追加呼出し等の支援を行っているとのことであった。

○教育及び踏切監視員の資格等に関する情報

報告書【抜粋】(P19 2.8.1)

同社によれば、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」に基づき関東運輸局長に届け出ている「実施基準管理規定」の第10条2項により保守等に従事する係員の教育及び訓練を毎年実施しており、直近においての教育内容としては、線路閉鎖工事手続及び触車事故防止等に関する事柄であった。また、新潟信号通信技術センター主催の「過去の事故防止対策の再指導」が偶数月に計画されており、平成22年は踏切に関するものは、年4回行っており、過去の事故事例を基に繰り返し指導を行うことや最近の事故情報を基に各自の職場にて検討を行うなどの取組みを実施しているとのことであった。

また、踏切監視等に関する教育については、関係する社内通達が発出されたときに、周知することや事故事例を基に同種事故防止のための教育を行っているとのことであった。

Point

- ・踏切故障時の取扱いについてのOJT教育は具体的に行われているのでしょうか。検証しなければなりません。また、指令の支援・連携体制が確立されているのでしょうか。

○踏切故障時等に自動車等を通行させる取扱いに関する情報

報告書【抜粋】(P16 2.7.6)

踏切故障時等に自動車等を通行させる取扱いについては同社の社内通達により決められており、概略は次のとおり定められている。なお、計画的な作業と踏切故障等の異常時における作業については、取扱いに差がないとのことであった。

- (1) 遮断かんを常に下ろして自動車等の通行抑止を行っているとき、線路閉鎖の承認を取ら

ず、列車見張員を配置した場合、踏切監視員は、自動車等が来たときのみ列車見張員に列車接近状況の確認を行い、列車の接近がないことの確認が取れば、遮断かんを上げて自動車等を通行させる方法。

(2) 遮断かんを常に下ろして自動車等の通行抑止を行っているとき、線路閉鎖の承認を取らず、列車見張員を配置しない場合、踏切監視員は、自動車等が来たときのみ列車在線確認を行い、列車の接近がないことの確認が取れば、遮断かんを上げて自動車等を通行させる方法

(3) 線路閉鎖の承認を取り、列車抑止を行い、遮断かんを常に上げて、自動車等を通行させる方法

(4) 線路閉鎖の承認を取らず、特殊信号発光機を線路上に設置し、特殊信号発光機を点滅させて列車抑止を行い、遮断かんを常に上げて、自動車等を通行させる方法。

本事故時は、本件踏切で警報持続が発生しており、異常時対応のため列車見張員を配置することができない状況であったため、電気係Aが判断した自動車等を通行させる取扱いは、上記(2)に該当するとのことであった。

なお同社によれば、踏切監視員は、原則2名以上配置することとしており、踏切の両側に踏切監視員が配置されている場合は、どちらか一方の踏切監視員が列車在線確認を行い、他方に伝えることになっていた。

【重要】（別表1参照）

運輸安全委員会の報告書（P16 2.7.6）には、「踏切故障時等に通行させる取扱いについて」は社内通達により決められているとされています。その通達とは本社より平成20年2月5日に出された「本電334号」です。

「本電334号」に具体的に示されているものは、**踏切監視員及び踏切警備員の定義、踏切警報機の一時的停止を伴う工事等における保安要員の配置等**となっており、あくまで工事におけるもので踏切故障時を想定した文書ではないのでしょうか。

Point

- ・踏切故障時に自動車等を通行させる取扱いについて社内通達で定められていることを私たちは認識していたのでしょうか。また、「本電334号」の通達が「踏切故障時に自動車等を通行させる取扱い」と合致しているのか検証が必要です。
- ・踏切故障時に踏切監視員を原則2名配置したり、迂回案内要員など、任務分担を着実にこなすよう教育されているのでしょうか。また、担当に指名されれば、他の作業を行わず、その任務に徹底する体制や要員確保されているのでしょうか。検証が必要です。
- ・上記の(1)から(4)が現場に合致したルールであるか検証が必要です。

○本件踏切で警報持続が発生したことに関する情報

報告書【抜粋】（P18 2.7.10）

同社の本事故後の調査によると、器具箱と踏切制御子が設置されている警報開始点Dとを接続するケーブルが雪圧等の影響により破断をしたことにより、リレー（踏切制御子の反応リレー）が落下した状態のままとなったため、本件踏切で警報持続が発生するとともに遮断かんが降下したとのことであった。

このケーブルは約30年前に敷設されたものであり、同社の取替え基準は約30年としているが、劣化度の判断結果により、取替え時期を調整しているとのことであった。

Point

- ・現場の予算要求に対して老朽取替や設備強化が進んでいたのでしょうか。また、支社間の境界変更での引継ぎ、教育は充分であったのか検証しなければなりません

○最近の新潟支社管内での踏切故障等に関する情報

報告書【抜粋】（P17 2.7.8）

同社によれば、飯山線の新潟支社管内において、踏切故障等及び雪害による列車の長時間停車等により警報持続が発生して遮断かんが下りた事象が、平成22年4月1日から平成23年1月31日まで26回発生している。その内訳としては、踏切故障等に関するものが8回及び雪害による列車の長時間停車等に関するものが18回あった。

警報持続が発生して遮断かんが下りると、新潟信通指令及び十日町駅に対しての通行ができない苦情が寄せられることが多く、個別の電話で苦情対応をするため、新潟信通指令から十日町駅に対して不具合事象及び原因の説明を行う必要があり、専門的な知識が必要である場合は、書面にて回答することもあるとのことであった。また、地域の窓口である警察署及び役所等に説明を行うこともあるとのことであった。なお、本件踏切付近の住民からは、警報持続の発生によるもの及び通行ができないとの苦情を受けたことはないとのことであった。

同社によれば、警報持続の発生による踏切付近の住民及び自動車等が通行できないことにより通行者から苦情を受けることは経験しており、電気係A及び電気係Bは、通行車から抗議を強く受けることが幾度となくあった。

○新潟信通指令と電気係Bとの通信履歴等に関する情報

報告書【抜粋】（P17 2.7.9）

(1) 通信履歴の内容

11時58分に行われた新潟信通指令と電気係Bとの間の通信履歴によれば、概略次のとおりであって

新潟信通指令：本件列車が本件踏切を通過したら、しばらくは列車が来ないので警報音を止

め、遮断かんを上げてくれ。

本件踏切の警報音を鳴動させたままの状態では近隣住民から苦情が寄せられ、新潟信通指令から十日町駅に対して書面にて回答する必要がある。

電気係B：本件踏切に自動車が来ないで警報音を鳴動させていた。自動車が来たら通します。

(2) 同社による確認

同社によれば、上記(1)の判断に至った状況については、概略次のとおりであった。新潟信通指令は、踏切故障等が発生すると、警報持続となり遮断かんが下がるので、十日町駅に対して通行ができないことに対する苦情が寄せられることが多く、新潟信通指令から十日町駅に対して不具合事象等を書面にて回答する必要があるため、できるだけ苦情を受けないようにしたい考えがあったことである。また、自動車等を通行させる際には列車在線確認することが必要であると考えていたとのことである。

また、電気係Bが、本件列車が本件踏切を通過した後でなく、上り166D列車が通過した後に警報音を止めたことについては、近隣住民への迷惑を少しでも減らして苦情がこないようにという考えや周辺が静かになれば本件踏切の故障原因究明のための打合せが容易にでき、また、周囲の気配も察知できるとの考えがあったとのことである。

○通行者への配慮等に関する分析

報告書【抜粋】(P21 3.4)

電気係Bと新潟信通指令との会話で新潟信通指令が、警報持続のままだと近隣住民から苦情がくるので、本件列車が本件踏切を通過したら警報音を止め、遮断かんを上げてくれと指示をしていたことにより、通行車から抗議を受けた経験のある電気係Bには、本件踏切を通行する自動車等から抗議を受けないようにしないといけないという考えが生まれた可能性があると考えられる。

新潟信通指令は、近隣住民から苦情が寄せられると、新潟信通指令から十日町駅に対して書面にて回答する必要があるため、苦情を受けたくないとの考えがあったと考えられる。また、新潟信通指令から指示したことについては、列車在線確認を行わなくても良いという意図は含まれていないものと考えられ、安全が確保されることを前提として行われたものであり社内通達を逸脱するものとは言えないと考えられる。

Point

- ・冬期における要員体制、現地にかける体制が整えられていたのでしょうか。また、除雪のあり方は適切であったのか検証しなければなりません。
- ・十日町への苦情対応について苦慮している状況が見うけられますが、具体的な対策が検討され改善されていたのでしょうか。また、あくまでも安全第一の教育が充分になされていたのか検証しなければなりません。

○所見

報告書【抜粋】（P26 5）

本事故は、鉄道事業者はもとより通行者にとって重要であり、かつ、横断等にあっては最も注意を要する施設である踏切において、発生したものである。

同社は、以下の考え方を踏まえて同種の事故の再発防止対策等を進めていく必要がある。

- (1) 安全意識は、日頃からの教育及び実際の現場での作業等により身に付くものであるため、保守等に従事する係員の教育や訓練及び定例会議等について安全確保のための基本動作を繰り返し徹底させ、また、ときには訓練設備の利用及び実地訓練を行うなどして、十分にその動作を定着させる必要がある。その際には、踏切監視を行う担当者同士が、列車在線状況の確認を行ったことを相互に確認し合うなどお互いにヒューマンエラーの発生を防止し合えるような仕組みについても検討するべきである。
- (2) 踏切は、故障発生時の速やかな対応が必要である保安装置であるため、係員が現場に到着するまでの所要時間を短縮し、故障の早期復旧を図ることなどにより、通行車への迷惑を減らす方策などについて検討することが望ましい

Point

- ・所見(1)で「安全意識は日頃からの教育及び実際の現場での作業等により身に付くもの」と指摘しているように、支社境界の変更教育、この区間が豪雪地帯であることなど現場の特殊な事情が考慮された教育が行われていたのか検証が必要です。
- ・所見(2)で「踏切故障時の速やかな対応が必要であり、係員が現地に到着するまでの所要時間を短縮し、故障の早期復旧を図るなどにより、通行車への迷惑を減らす方策について検討」が必要と指摘しています。2010年4月の支社境界変更により、保守エリアが変更となり現地に到着するまでの所要時間が拡大をしていることから、足ロスや冬期の体制及び要員の増強について検討しなければなりません。同時に通行車、通行人への苦情対策についても早急な検討が必要です。

事故後も繰り返される同種事象について！

またもや事故発生！

【新潟支社】踏切で小型雪かき車と自動車が衝突！

1. 発生日時 平成24年2月27日（月） 11時08分頃 天候 雪
2. 発生場所 上越線 越後川口～小千谷間 山寺踏切
3. 列車影響 列車影響なし
4. 発生事象 10時05分、越後川口～越後滝谷間下り線の排雪保守用車（以下、MR）による排雪作業のため、小千谷基地線から着手した。11時08分頃、排雪作業を終了し、MRを小千谷基地線に收容するため、小千谷駅の越後川口方山寺踏切手前に到着、一旦停止して警笛を鳴らし安全確認後に当該踏切に最徐行で進入した際、進行右側から進入してきたところ、ラッセル翼と自動車が衝突した。なお、自動車運転者と同乗者に怪我はなかった。
5. 付 記 (1) 当該踏切は、保守用車通過時は一旦停止する踏切であり、必要に応じて責任者が降車して安全確認を行う踏切としていた。また、上越線には73箇所の踏切があり、内14箇所に保守用車用踏切制御装置が設置されている。

保守用車用踏切制御装置がすべての踏切に設置されていない

6. 緊急対策

- (1) 踏切の通過時は一旦停止又は、最徐行し安全を確認し、安全を確認できない、場合は、降車して保守用車の誘導を行い通過する。
- (2) 保守用車用踏切制御装置を設置してある踏切については、必ず保守用車踏切制御装置を使用する。

※緊急対策は2月27日17時からの緊急保線技術センター所長会議で周知した。



しゃ断機を上げる事象が発生！

【横浜支社】踏切鳴動持続時の通行者(車)を通行させる事象

1. 発生日時 平成24年3月10日(土) 8時34分頃 天候 雨
2. 発生場所 南武線 中野島駅 中野島第二踏切
3. 列車影響 旅客遅延 1本 2分
4. 発生事象 定常監視にて「南武 中野島第二(電子) OXR」発生を検知。その後輸送指令より「乗務員確認で降下鳴動のまま」の連絡及び、輸送一斉にて「849F 中野島到着の際 40mオーバーラン」の伝達。信号係員が現地出動し、列車抑止のうえ復帰扱いを行い OXR を回復させ、上下列車で異常のない事を確認した。踏切情報メモリーを解析したところ、オーバーランにより下り終止点が動作、退行により一旦踏切が鳴動停止したが、再出発時には上り列車が接近しており踏切は鳴動状態であった。
5. 付 記 踏切故障に伴い警察を要請したが、踏切は交通量が多く踏切で渋滞している車及び通行人を通したいとの警察の強い要請により、2回に渡り列車抑止、踏切責任者の配置・踏切支障報知等を取扱い踏切遮断棒を上昇させた。9時47分に現地踏切に信号社員が到着し9時50分に回復した。

信号社員到着後3分で鳴動持続が回復

【飯山線踏切事故との類似点】

- ・踏切進入の際、列車から車、車から列車が確認しづらい状態であった。
- ・設備投資が不十分であり、保安装置がすべての踏切に設置されていない状況であった。
- ・現場に到着する所要時間の拡大により、迂回を要請しても、通行者(車)からの強い要請によりしゃ断機を上げざるを得ない状況であった。

二度と同種事故を発生させないため

対策を打ち立てよう！

今後のたたかい

踏切故障時のルールについて指令、乗務員、設備・電気社員等の認識を統一するとともに故障した踏切を通過する際のルールを検討！

今回の事故は、指令と乗務員、設備・電気社員の認識のズレから事故に至っています。また、踏切故障時に車を通行させる取扱いは、支社、系統によってもルールが統一されていないことが明らかになりました。ルールの統一はもちろんのこと、安全性をさらに追求するため踏切故障が回復するまで乗務員への通告を継続させるとともに、故障した踏切を通過する際は手前で一旦停止するなど、乗務員と設備・電気社員の意思疎通を図ることが重要です。

踏切故障時及び現場の特殊な事情を踏まえた教育の検討

踏切の教育は実施されているものの、故障時に特化した教育については実施されていません。今後は教育のあり方についても見直しが必要です。今回の事故を踏まえ指令と乗務員、電気・設備社員が連携した訓練や、豪雪地帯における現場の特殊な事情を踏まえた教育が必要です。

設備投資計画についての検討

今回の踏切故障は、設備の老朽化により発生しています。また、当該踏切は支障報知装置等が設置されておらず、踏切内で異常が発生した場合に列車を停止させる手段がなく、踏切事故防止の観点からも設備改良が不十分といえます。当該箇所は日本有数の豪雪地帯でもあり、移動の負担を軽減させることが重要となります。故障はゼロには出来ませんが、設備強化を行い故障を減少させるため適切な設備投資が必要です。

早期復旧体制の確立と冬期体制、要員の確保についての検討

踏切故障は、通行者（車）への影響が多大であることから、早期に現地にかけることが重要となります。しかし、冬期は豪雪により現地までの所要時間が拡大します。冬期においては足ロスを軽減させるための体制の確立と、連日の雪害対応などを考慮し要員の増強が必要です。

踏切故障時の通行者（車）からの苦情対策の検討

踏切故障が発生すると、通行者（車）から苦情を受け、故障調査と同時に苦情にも対応をしなければなりません。昨年「踏切故障時に自動車を通行させるルール」（別表2参照）が統一され、原則迂回が基本となりましたが、通行者（車）からの苦情対策については現場の判断となるケースが多く改善が必要です。現地にかける際に迂回要請をスムーズに行える体制と同時に、地域住民、さらには通行者（車）に理解を求めるための具体的な対策の検討が必要です。

支社境界変更における準備期間及び教育についての検討

今回の事故は、不正取水により十日町から強い要請を受け急遽行われた、支社境界の変更（別表3参照）が大きな要因と考えられます。実施までのスケジュールは、2ヶ月という極めて短期間であり、豪雪地帯という特殊な事情や四季を踏まえた教育のあり方など検証しなければなりません。特に今回の地域は、夏と冬で大きく条件が異なることから、必要な教育、準備期間がどの程度必要なのか、今後の支社境界変更のあり方についても検討が必要です。

踏切監視員及び踏切警備員に関する取扱いの変更の詳細について

記

1. 変更概要

踏切監視員及び踏切警備員に関する取扱いの変更概要 ……資料-1

2. 踏切警報機等の一時使用停止を伴う工事等における保安要員の配置について

踏切警報機等の一時使用停止を伴う工事等における保安要員の配置について ……資料-2

3. 標準仕様書の追加仕様例について

営業線工事保安関係標準仕様書の追加仕様例 ……資料-3

電気関係一般工事標準仕様書の追加仕様例 ……資料-4

4. 適用時期までに工事従事者に求める当面の取扱いについて

適用時期までに工事従事者に求める当面の取扱いについて ……資料-5

5. 踏切監視員の労務単価等の取扱いについて

踏切監視員の労務単価等について ……資料-6

6. 廃止文書

本連絡に伴い「踏切警報機等の一時使用停止を伴う工事等の事故防止の徹底について(平成3年7月1日)」は廃止する。

7. 適用時期

平成20年4月1日より適用する。

- 追加仕様書については平成20年4月1日以降施工する工事が対象となる。
- 平成19年度中に上記の当面の取扱いによる教育等を終了した者は平成20年4月1日より踏切監視員(遮断機)もしくは踏切監視員(ロープ)として工事に従事できるものとする。

【参考資料】

一時使用停止中の踏切における保安要員の配置について
保安要員の配置

番号	列車停止有無	踏切や断方法	標準的な配置例	体制	業務	解説
<Case1>		【踏切全面通行止め】 線閉等ほととらずに、バリケード等で完全に踏切を封鎖し、踏切通行者が通れない状態にする。		必要に応じて交通整理員	必要に応じて踏切通行止めに対する交通整理及び案内	バリケード等で完全に封鎖し、通行者が通れない状態であるため、必要に応じて交通整理員を配置し、通行者に通行止めであることを伝え、迂回を促す。
<Case2>		【遮断機による通行抑制(常時遮断)】(標準) 線閉等ほととらずに、遮断機操作による通行抑制を実施。 (常時遮断において、踏切通行者が通る場合には、1回ずつ列車の進来が無いことを確認した後、遮断機操作で通行者を通す)		踏切監視員 (遮断機) 十列車見張員	踏切監視員(遮断機) ・踏切の一時使用停止の周知 ・列車等の監視 ・遮断機操作による通行抑制 列車見張員 踏切監視員(遮断機)への列車接近情報の連絡	踏切は常時遮断しておき、通行者がいる場合のみ、列車見張員に列車接近状況を確認してから遮断機を操作し、通行を許可する。 列車見張員と連絡が取れない場合には、通行を認めない。
<Case2-2>	列車停止しない(一部の線路のみ)を抑制する場合(も含む)	【遮断機による通行抑制(常時遮断)によれない場合の例】(標準) 線閉等ほととらずに、遮断機操作による通行抑制を実施。 (列車見張員からの列車接近情報により遮断機を操作し、踏切通行者を抑制する。)		踏切監視員 (遮断機) 十列車見張員 (踏切監視員(ロープ)所持者)	踏切監視員(遮断機) ・踏切の一時使用停止の周知 ・遮断機操作による通行抑制 列車見張員 ・踏切監視員(ロープ)所持者 ・踏切監視員(遮断機)への列車接近情報の連絡	道路交通量が多いため常時遮断できず、列車見張員からの列車接近情報によって遮断機を操作し、通行者を抑制する。 列車見張員は常時遮断業務および動作が求められることから踏切監視員(ロープ)資格所持者とす。
<Case3>		【ロープ等による通行抑制(常時遮断)】(標準) 線閉等ほととらずに、ロープ操作による通行抑制を実施。 (常時遮断において、踏切通行者が通る場合には、1回ずつ列車の進来が無いことを確認した後、ロープ操作で通行者を通す)		踏切監視員 (ロープ) 十列車見張員	踏切監視員(ロープ) ・踏切の一時使用停止の周知 ・列車等の監視 ・ロープ等操作による通行抑制 列車見張員 ・踏切監視員(ロープ)への列車接近情報の連絡	踏切は常時遮断しておき、通行者がいる場合のみ、列車見張員に列車接近状況を確認してからロープ等による操作し、通行を許可する。 列車見張員と連絡が取れない場合には、通行を認めない。
<Case3-2>		【ロープ等による通行抑制(常時遮断)によれない場合の例】(標準) 線閉等ほととらずに、ロープ操作による通行抑制を実施。 (列車見張員からの列車接近情報によりロープを操作し、踏切通行者を抑制する。)		踏切監視員 (ロープ) 十列車見張員 (踏切監視員(ロープ)所持者)	踏切監視員(ロープ) ・踏切の一時使用停止の周知 ・列車等の監視 ・ロープ等操作による通行抑制 列車見張員 ・踏切監視員(ロープ)への列車接近情報の連絡	道路交通量が多いため常時遮断できず、列車見張員からの列車接近情報によってロープ等による操作し、通行者を抑制する。 列車見張員は踏切監視員(ロープ)資格所持者とす。
<Case4>	全ての線路を列車停止(線閉等)	線閉等の手続きをた上で、踏切を遮断しない。 (遮断機操作やロープ操作は無し)		必要に応じて交通整理員	必要に応じて踏切通行者に対して交通整理及び案内	すべての線路で列車を停止しているため、必要に応じて交通整理員を配置すればよい。 線閉等とは、線路閉鎖工事、保守用車使用、保守作業手続とする。

※ 踏切一時使用停止の取扱いは別に、保守用車使用に伴う踏切警備員の配置、軌道車載線・搬去に伴う交通整理員の配置については従来どおりとする。

踏切鳴動持続時に通行者(車)を通行させる際の取扱いについて
(踏切故障の他、人身事故、車両・設備故障、風雨等の規制等による鳴動持続を含む)
※計画的な工事等により踏切を一時使用停止とする取扱いには除く

<p>【現行】 1 踏切監視員及び踏切警備員に関する取扱いの変更の詳細について(連絡)(本電第 334 号平成 20 年 2 月 5 日付)</p> <p>○一回ずつ列車の進来がないことを確認する取扱い</p> <p>ア 列車員張員を配置する イ 輸送指令や駅長に確認、又は、 在線モニターにて運行状況を確認する</p> <p>○列車抑止による取扱い</p> <p>ウ 線路の閉鎖をとる エ 特殊信号発光機を使用する</p>	<p>【改正の方向】</p> <p>今後実施しない</p> <p>◆通行させる場合が「列車抑止」とする</p>
--	---

取扱い

線区	踏切の連絡責任者の取扱い	輸送指令の取扱い	PB の取扱い
線区 閑散線区	<p>◆通行者(車)から通行の要請があった場合(列車抑止をして)通行させる (通行の要請がない場合は迂回対応)</p> <p>1. 列車抑止の際 踏切の連絡責任者(駅員・設備関係社員等)は、当該線区を管理する輸送指令(以下「輸送指令」という)に直接抑止要請し、抑止確認後、通行者(車)を通行させる。 ・通行者(車)から通行の要請があった場合、踏切の連絡責任者は、列車抑止を直接輸送指令に要請し、抑止確認後、通行者(車)を通行させる。 ・事象の対応終了まで継続して列車抑止を行うことができる。</p> <p>2. 運転再開の際 踏切の連絡責任者は、当該踏切内が列車の運転に支障のないことを確認した後、直接輸送指令に報告する。 ・車両故障、人身事故等による鳴動持続の場合、輸送指令からの運転再開に向けた踏切確認要請に基づき、踏切の連絡責任者は、通行者(車)の通行が終了し踏切が遮断されていることを確認し、輸送指令に報告する。 ・踏切故障による鳴動持続の場合、踏切の連絡責任者は、通行者(車)の通行が終了し踏切が遮断されていることまたは踏切が正常動作であることを確認し、輸送指令に報告する。</p>	<p>1. 列車抑止の際 踏切の連絡責任者から抑止要請があった場合、輸送指令は原則として速やかに列車抑止を行う。 ただし、通勤列車(閑散線区に限る)、重要な特急列車の通過等が直近にある場合を除く。 輸送指令は、抑止完了と、抑止箇所から当該踏切の間に列車が走行していないことを確認し、踏切の連絡責任者に対して、着手承認を与える。</p> <p>2. 運転再開の際 輸送指令は、踏切の連絡責任者からの、列車の運転に支障のないことの報告に基づき、抑止解除する。ただし、復讐の踏切を通行させている場合は、全ての踏切の連絡責任者からの報告に基づき、抑止解除する。</p>	<p>当該踏切に踏切支障報知装置(PB)がある場合は、これを使用する。</p>
線区 閑散線区以外	<p>◆原則迂回とする ただし、現地において①～③のいずれかの状況になった場合、または④の判断が行われた場合、抑止確認後、通行者(車)を通行させる。 ①緊急車両が進入した場合 ②交通渋滞が激しく警察より改善要請があった場合 ③係員に対する暴力行為が危惧された場合 ④その他、支社対策本部もしくは指令間協議が必要と判断した場合</p> <p>1. 列車抑止の際 踏切の連絡責任者は、列車抑止を直接輸送指令に要請し、抑止確認後、通行者(車)を通行させる。</p> <p>2. 運転再開の際 踏切の連絡責任者は、①～④の状況が解消されたら踏切を遮断する。通行者(車)の通行が終了し踏切が遮断された後、直接輸送指令に報告する。</p>	<p>1. 列車抑止の際 踏切の連絡責任者から抑止要請があった場合、輸送指令は原則として速やかに列車抑止を行う。 ただし、通勤列車(閑散線区に限る)、重要な特急列車の通過等が直近にある場合を除く。 輸送指令は、抑止完了と、抑止箇所から当該踏切の間に列車が走行していないことを確認し、踏切の連絡責任者に対して、着手承認を与える。</p> <p>2. 運転再開の際 輸送指令は、踏切の連絡責任者からの、列車の運転に支障のないことの報告に基づき、抑止解除する。ただし、復讐の踏切を通行させている場合は、全ての踏切の連絡責任者からの報告に基づき、抑止解除する。</p>	<p>当該踏切に踏切支障報知装置(PB)がある場合は、これを使用する。</p>

○踏切毎に踏切の連絡責任者を指定する。
当該踏切にて踏切内の安全を確認し輸送指令と直接連絡しあう踏切の連絡責任者を指定する。
○複線の踏切を通行させる場合は、列車抑止の他に「通行させる全ての踏切の踏切支障報知装置(PB)を使用すること」を条件とする。ただし踏切にPBがない場合でも、現地係員が必要な見通し距離を確保した上で可搬型特殊信号発光機を設置し現示した場合は、PBを使用することと同じこととして扱う。
○取扱いミスを防ぎため、踏切の連絡責任者・指令相互に手廻書を含め、その使用を徹底する。
○取扱いを行う社員に対して、定期的に教育を行う。
○抑止箇所は可能な限り停車場とするが停車場も可とする。
※閑散線区においては、効率的に停車場で抑止できるよう、現地係員は現地に到着予定時刻を予め輸送指令等に伝える

線区の区分けについて
◆閑散線区と閑散線区以外は支社で定める。(支社間をまたぐ場合は、支社間で調整する)
◆一線区内で、閑散線区以外の取扱いと閑散線区以外の取扱いの混在は基本的にない。

飯山線における支社境界の変更について

飯山線（越後川口・豊野間）については、越後川口駅を除く全線を長野支社が所管しているが、より地域に密着した経営を行うため、支社境界を以下のとおり変更する。

1 変更内容

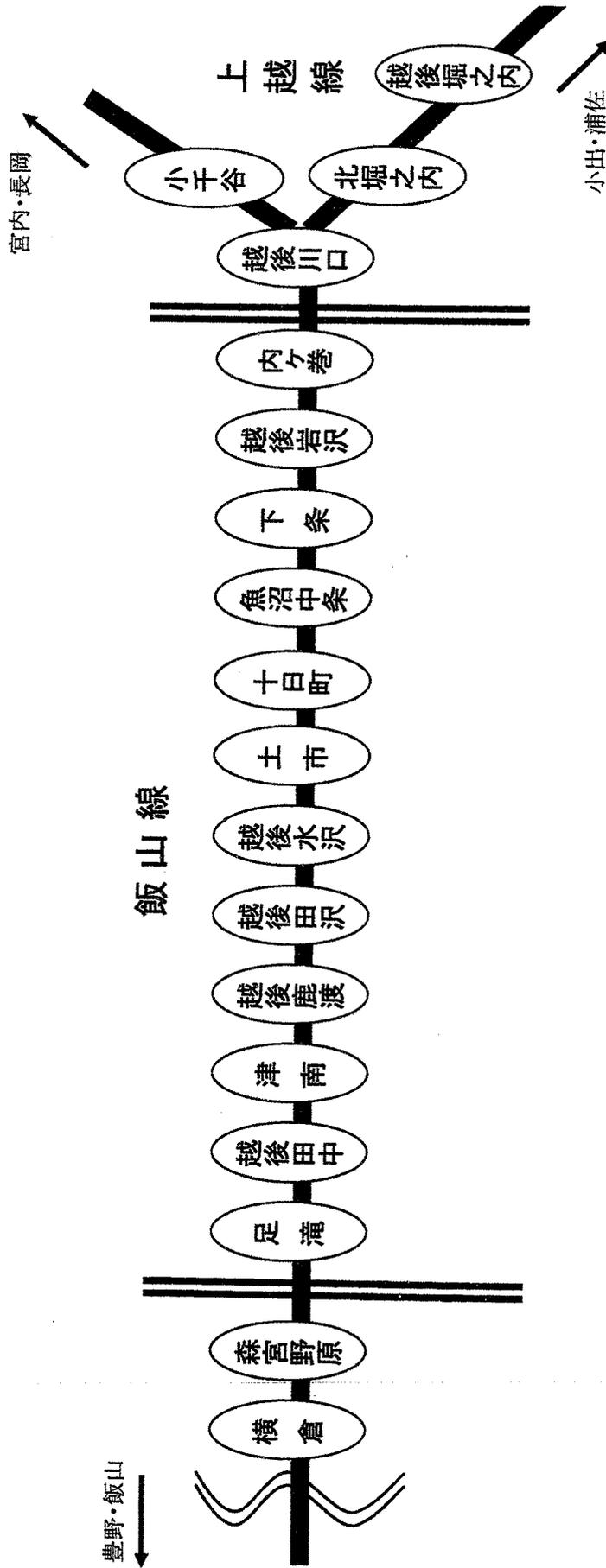
飯山線における新潟支社と長野支社の境界を以下のとおり変更する。

現 行	改 正
越後川口・内ヶ巻間	森宮野原・足滝間

2 実施時期

2010年4月1日

飯山線について



「飯山線踏切事故対策」実現に向けた取り組みスケジュール

