

令和4年10月7日

長崎電気軌道株式会社に対する改善指示について（概要）

長崎電気軌道株式会社に対して、令和4年7月27日から7月29日まで保安監査を実施し、その結果、運転士に対する教育訓練に改善を要する事項等が認められたことから、令和4年10月7日付けで、改善措置を講ずるよう指示しました。

■改善指示の概要

1. 事故を発生させた運転士は、運転取扱心得第94条に基づき、進路における信号を確認しなければならないと指導されていたにもかかわらず、前方の軌道信号機の停止信号の現示を確認することなく車両を進行させたことを確認した。

また、運転士の添乗教育については、運転関係係員教育規程第5条で規定されているが、未実施の運転士がいるなど適切な実施が図られていないことを確認した。

よって運転士に対する教育訓練について、軌道信号の確実な確認及び添乗教育の適切な実施について十分に検証した上で必要な見直しを行うなど、運転士が車両を安全に運転することができるための措置を講ずること。

2. 本件異線進入により車両が制動不能となり、その後、車両衝突事故が発生した。車両の制動が不能となる状態は、甚大な事故を惹起させるおそれがあるため、万全を期す必要がある。

よって、本件事故が発生したことを踏まえ、現状の取扱いを検証した上で再発防止対策を検討し、必要な措置を講ずること。

■添付資料

保安監査の結果について（写）

運輸と観光で九州の元気を創ります

【問合せ先】

九州運輸局鉄道部鉄道安全監査官

福村、川野、阿部

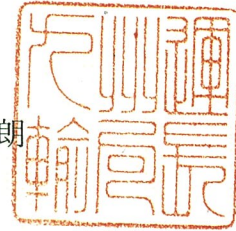
電話：092-472-4062



九 運 鉄 監 第 1 6 号
令 和 4 年 1 0 月 7 日

長崎電気軌道株式会社
代表取締役社長 中島 典明 殿

九州運輸局長 鈴木 史朗



保安監査の結果について

令和4年7月26日に蛍茶屋支線新中川停留場から蛍茶屋停留場間において、車両の運転士が、軌道信号機の停止信号の現示を確認することなく転換中のポイントに車両を進入させたため、車両の前台車と後台車が異なる線路に進入し、ブレーキホースが外れ制動不能となった。その後、当該区間の上り勾配により、当該車両が制動不能の状態の後退し、後続車両と衝突して乗客2名が負傷する車両衝突事故が発生した。

本事故を踏まえて、貴社に対して、令和4年7月27日から7月29日まで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する。

なお、改善措置を講ずるにあたっては、背後要因も含め当該事故が発生した原因を究明した上で、再発防止に必要な改善策を策定するとともに、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。

講じた措置については、令和4年11月6日までに報告されたい。

記

1. 事故が発生させた運転士は、運転取扱心得第94条に基づき、進路における信号を確認しなければならぬと指導されていたにもかかわらず、前方の軌道信号機の停止信号の現示を確認することなく車両を進行させたことを確認した。

また、運転士の添乗教育については、運転関係係員教育規程第5条で規定されているが、未実施の運転士がいるなど適切な実施が図られていないことを確認した。

よって、運転士に対する教育訓練について、軌道信号の確実な確認及び添乗教育の適切な実施について十分に検証した上で必要な見直しを行うなど、運転士が車両を安全に運転することができるための措置を講ずること。

2. 本件異線進入により車両が制動不能となり、その後、車両衝突事故が発生した。車両の制動が不能となる状態は、甚大な事故を惹起させるおそれがあるため、万全を期す必要がある。

よって、本件事故が発生したことを踏まえ、現状の取扱いを検証した上で再発防止対策を検討し、必要な措置を講ずること。

3. この指示に従わず、安全管理体制の改善が確認できない場合や、再び違反行為があった場合には、以下のとおり、事業の改善を命ずる場合がある。

(1) 事業改善命令を行使し得る根拠となる法令の条項（行政手続法第35条第2項第1号）

軌道法第26条で準用する鉄道事業法第23条

(2) 上記の条項に規定する要件（行政手続法第35条第2項第2号）

軌道法第26条で準用する鉄道事業法第23条の鉄道事業者の事業について、輸送の安全その他公共の利益を阻害している事実があると認められること。

(3) 当該権限の行使が上記の要件に適合する理由（行政手続法第35条第2項第3号）

輸送の安全その他公共の利益を阻害している事実が確認され、軌道法第26条で準用する鉄道事業法第23条第1項第3号及び第6号で定める措置を講ずる必要があるため。

以上

