

1. 乗務員に対する点呼について、点呼実施者の業務が輻輳するなどによって点呼や申告に係る社内規程等に基づく点呼が適切に実施できていないことを認めたので、点呼に係る規程類を再整備し、確実に実施できるよう要員を確保するなど、実施体制を構築し、確実な点呼を実施すること。

1. 乗務員に対する確実な点呼の実施

点呼を確実に執行する意義が十分理解されていなかったことを改善するため、点呼実施者とすべての乗務員が適切に点呼を実施する体制を確立すべく、再教育と規程類の再整備および実施体制の強化を図り、安全輸送を担保する点呼を確実なものとする。

(1) 点呼に係る規程類の再整備

- ① 実施すべき点呼を明確化するとともに、出勤時の点呼は全て対面にて行うことを明確にするため「鉄道軌道係員服務規程」を見直し、これに明記する。
- ② 各点呼における実施手順に加え、確認事項・注意事項を詳細なものにするため、「点呼実施マニュアル」を見直す。さらに、同マニュアルには「トラブルシューティング」として問題があった場合の対応について新たに規定を設けるとともに、乗務員の体調不良時の対応として、乗務の可否の判断、乗務が出来ないと判断した場合の対処方法なども合わせ規定する。

(2) 確実に点呼を実施できる要員体制の構築

- ① 点呼の執行状況を管理統括するため、点呼執行者である監督者（乗務監督・監督助役）の上位にその指導役として「乗務長」のポストを新たに増設する。
- ② 確実な点呼の実施を図るため、日勤の監督者（1名）の勤務時間を変更し、早朝の時間帯における点呼執行者の要員を強化する。

(3) 乗務員の勤務（仕業）の見直し

- ① 対面点呼を確実に実施するため、乗務員の仕業を一部見直し、松山市駅詰所出勤となっていた3仕業を古町乗務課への出勤に変更する。
- ② 出勤点呼・終業点呼・始業点呼・退勤点呼を点呼実施マニュアルに基づき確実に実施するため、終端3駅での泊り勤務については前日・翌日の2仕業を1勤務とする。

(4) 新型アルコールチェッカーおよびテレビ電話の導入

- ① 今般問題となった身代わり測定などの不正を防止するため、本人確認機能（画像撮影機能）付き新型アルコールチェッカーを点呼を行う全箇所（6箇所）に導入する。

- ② 終端 3 駅での終業点呼、始業点呼を適切に実施するため、新型アルコールチェッカーに加えテレビ電話を合わせて導入し、テレビ画像（動画）により点呼執行者が乗務員の顔色・声・状態などから体調確認ができる仕組みとする。

（５） 監督者への指導およびチェック体制の強化

- ① 確実な点呼の実施を周知・徹底するため、新たな点呼実施マニュアルに基づき監督者の再教育を行うことにより、全乗務員に対して点呼の意義を周知する。
- ② 点呼の確実性および実施効果の向上を図るため、新たに設置する「乗務長」が点呼への立会等を通じて、各監督者に対し点呼の実施方法や点呼内容の指導を行う。
- ③ 新型アルコールチェッカーによる画像データおよび検査結果をネット回線にて古町に集約し、新たに設置する「乗務長」による二重チェックを行い管理・保管する。

2. 運転士について、体調不良であるにも関わらず自主申告をせず、そのまま乗務をしたことによって正常な列車の操縦ができなかった事実を認めたので、心身の状態に異常がある場合には速やかに申告させるための具体的な措置を講ずること。また、管理者は、体調不良者の把握に努め、平常から管理を徹底すること。

2. 体調不良者の把握および管理の徹底

体調不良である乗務員の交代要員が適切に配置できていなかったことを改善するため、代務可能な予備運転士の確保を図り体調不良者の自主申告を促す措置とともに、日常における体調不良者の把握、および健康診断の結果に基づき適切な管理・指導を徹底する。

（１） 代務可能な予備運転士の確保

- ① 鉄道線・軌道線とも早朝の時間帯（５時から９時の間）において体調不良者が発生した場合、鉄道線においては日勤の監督者、軌道線においては予備の仕業の者が代務可能となるよう勤務時間ないしは仕業を見直し、予備の運転士を確保する。

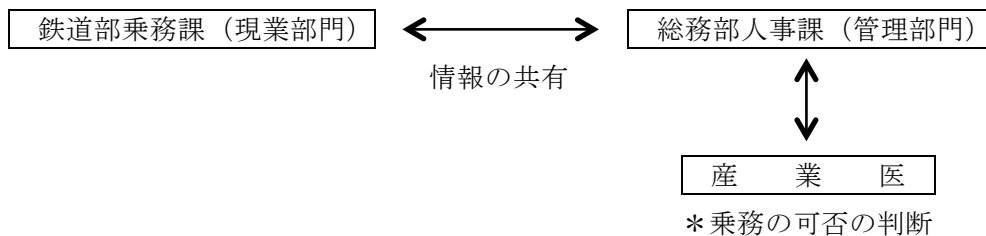
（２） 点呼時における体調不良者の把握

- ① 体調不良者が乗務することを防止するため、点呼実施マニュアルに乗務員の体調不良時の対応として、乗務の可否の判断、乗務が出来ないと判断した場合の対処方法などを規定し、監督者に対しその周知・徹底を図るとともに、全乗務員への指導を徹底する。
- ② また、日常の管理において乗務員の健康状態に異常が認められる場合は、早期に医療機関へ受診させ、結果を報告させるものとする。また、生活習慣病等につい

ては、総務部人事課を通じて産業医の面談・指導を受けさせるものとする。

(3) 健康診断の結果に基づく管理の強化

- ① 総務部人事課は健康診断の結果に基づき、産業医が必要と判断する場合は産業医による面談・指導を行い、産業医は乗務の可否につき判断を行う。
- ② 総務部人事課は、健康診断の結果および産業医との面談結果について、必要な情報を現業部門と共有する体制を構築し、相互に連携を図る。



3. 異常運転時の対応について、ATSによる非常制動が動作した際に運転士が社内規程に基づく取扱いをしなかったこと、また、複数回の非常制動にも関わらず車掌が指令等へ連絡するなどの適切な対応ができていなかったことを認めたので、異常を認めた場合の対応方法を規程類に明確化するとともに、教育体制を確立したうえで関係規程が確実に遵守されるよう適切に教育を実施し、異常時対応について向上を図ること。

3. 異常時対応に係る規程類の再整備および教育・指導の強化

乗務員の安全輸送への意識と教育が不十分であったことを改善するため、異常を認めた場合に社内規程に基づく適切な取扱い・報告が実施されるよう、規程類の再整備および教育・指導の強化により、確実な異常時対応の実施を図るものとする。

(1) 異常時対応に係る規程類の再整備

- ① 今般問題となった「異常運転時」の対応を始めとして、「事故発生時」「故障発生時」「天災発生時」など各種異常が発生した場合の対応について再度整理を行うとともに、「作業基準（異常・故障時の運転取扱い手順）」の見直しを行い対応方法を明確化する。
- ② 規程類の再整備においては、運転士のみならず車掌にも異常時の報告義務があることを明確化する。

(2) 関係規程が確実に遵守されるよう教育・指導の強化

- ① 上記(1)の規程類の再整備に合わせ、監督者・乗務員および運転指令係員の再教育を速やかに実施する。

- ② 年間を通じて行う「業務研究会」「事故撲滅運動」「年末年始安全総点検」などにおいて、繰り返し教育・指導を行うことにより周知・徹底を図る。
- ③ 列車に搭載されている運転状況記録装置を活用し、定期的に運転状況のチェックを行い、関係規程が確実に遵守されているか確認するとともに、問題が発見された場合は速やかに指導を行う。

(3) 異常時対応の向上について (PDCA サイクルの構築)

- ① 教育・指導の効果を常に検証し、改善すべき点に関しては規程類の更なる見直し、教育・指導内容の見直しを行い、PDCA サイクルを構築し異常時対応の向上を図る。

4. 過去に発生した事故（平成21年8月30日に発生した踏切障害事故、平成23年5月14日に発生した道路障害事故、平成24年9月6日に発生した車両衝突事故）については、運転事故等の報告が遅れている事実が認められ、また、動力車操縦者資質管理報告書（平成22年第1／四半期分）については、「資質管理の概況」欄の記載に誤りがあることが認められたので、関係規則に基づく報告事項の管理方法を規定するなど、管理体制を構築すること。

4. 関係規則に基づく報告事項の管理体制強化

確実な報告や届出ができていなかったことを改善するため、「運転事故等報告書」「資質管理報告書」等につき各担当部署において関係規則の周知・徹底を図るとともに、連絡通報体制を見直し確実な管理体制を構築する。

(1) 担当部署における関係規則の周知・徹底

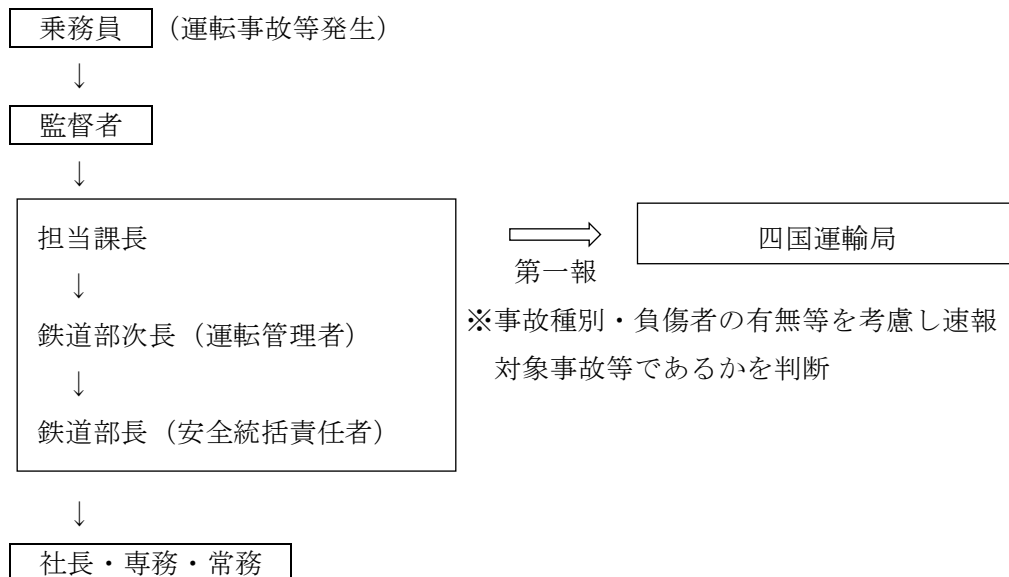
- ① 担当部署において「鉄道事故等報告規則」「軌道事故等報告規則」ならびに通達類（解釈運用及び事例集）に基づき教育を実施するとともに、法令・通達類をファイルにて整理・保管し常に参照できるよう配置する。
- ② 同じく担当部署において「鉄道事業動力車操縦者資質管理報告規則」「軌道事業の動力車操縦者資質管理報告書及び異常運転等報告書の様式を定める告示」ならびに通達類（解釈運用及び Q&A）に基づき教育を実施するとともに、法令・通達類をファイルにて整理・保管し常に参照できるよう配置する。

(2) 運転事故等の連絡通報体制の見直し

① 報告事項のチェック体制

現在「異常時における運転取扱マニュアル」に規定する「四国運輸局宛緊急事態連絡体制表」に基づき、報告事項は運輸課・乗務課・施設課・車両課の各担当課

長が四国運輸局宛報告を行うこととなっているが、更に鉄道部長（安全統括管理者）・鉄道部次長（運転管理者）の指示（チェック）のもと事故種別・負傷者の有無等を考慮し速報対象事故等であるかを判断のうえ、社長、専務、常務まで報告する。



5. 上記1から4までを適確に実施できるよう、本社管理者は現業管理者等とのコミュニケーションを充実するなどによって現業機関が抱える問題等を適確に把握・検討し、本社各部署が率先して安全管理意識の向上を図り、安全管理体制を確立すること。

5. 安全管理体制の再構築

本社管理部門と現場とのコミュニケーション及び安全に対する取組みが不十分であったため、全ての社員が安全を最優先とする安全管理体制を再構築すべく、本社管理部門と現業部門との意思疎通の円滑化を図り、現業部門が抱える問題等を全社で共有するとともに、本社管理部門が率先して安全管理意識の向上を図る。

(1) 現業部門が抱える問題等を適確に把握・検討

① 鉄道部安全推進委員会の設置

全社的に安全意識を浸透させることを目的として「鉄道部安全推進委員会」を新たに設置する。同委員会は、鉄道部担当役員・管理職・指導職（監督者など現場指導職を含む）および総務部門担当者にて構成する。同委員会のメンバーは、定期・不定期に職場巡視や連絡会を行い、現場との問題意識の共有を図る。同委員会は、四半期ごと又は必要に応じ随時会議を開催し、現場から抽出された問題点や解決策について協議を行う。

同委員会は、現在実施している「駅長会」「監督会」「合同班長会」および「鉄軌
運転事故防止委員会」「ヒヤリ・ハット対策会議」の上部に位置し、鉄軌道の安全
に関する全般を統括する。

② 個人面談および社内アンケートの実施（会社から社員へ）

各現業社員を対象として現状の把握および問題意識の調査を目的とし、定期また
は不定期に個人面談および社内アンケートを実施する。

③ 現業社員による改善提案制度の新設（社員から会社へ）

現場からの提案（意見）を吸い上げるため改善提案制度を新たに設け、改善提案
投函箱を各休憩室に設置し提出しやすい環境作りを行い、現場の抱える問題等の
把握に努める。

（２） 法令遵守および安全教育の強化

① 部門別研修として、乗務課を始めとした各現業部門、さらには本社各部門の社員
を対象にコンプライアンス研修を順次実施し法令遵守の意識の徹底を図る。

② 入社年数等によって実施する階層別研修（新人研修・中堅社員研修・指導職研修
など）において法令遵守および安全教育の強化・徹底を図る。