

## 地下鉄東西線の営業終了後に軌道上で清掃中の清掃作業員が負傷された件について

令和4年9月27日の産業交通水道委員会の冒頭に概要を御説明しました、地下鉄東西線の営業終了後に軌道上で清掃中の清掃作業員が負傷された件について、点検結果及び再発防止策等を取りまとめましたので、御報告いたします。

### 1 発生日時

令和4年9月16日（金）0時57分頃

### 2 発生場所

地下鉄東西線 蹴上駅1番線（太秦天神川方面行）軌道上

### 3 負傷者と負傷内容

蹴上駅の軌道上で清掃作業をしていた清掃会社の作業員3名のうち1名が、右肩関節腱板損傷等（全治2か月）のけがを負われました。

### 4 事案概要

- (1) 9月15日（木）営業終了後の翌16日（金）0時35分頃、三条京阪駅～東山駅間の電気設備の点検のため、交通局の技術職員及び委託業者が保守作業車で醍醐車庫を出発しました。
- (2) 技術職員らは、当日に蹴上駅において軌道上の清掃作業があることを把握していたため、保守作業車が蹴上駅に近づいたところでマニュアルに基づき、駅手前で一旦停止し、警笛を鳴らした後、添乗する監視要員が軌道上の安全確認をしながら徐行で2番線を走行し、三条京阪駅まで至りました。
- (3) 一方、当日の保守作業車の走行については、交通局が清掃会社に連絡できていなかったため、1番線の軌道上で作業していた3名の清掃作業員は、予期せず保守作業車が蹴上駅に近づいて来たことに驚き、急いでホーム下に退避を行い、その際に1名が肩を負傷されました。
- (4) 本事案は、交通局内において、当該保守作業車を管理する部署である醍醐電気区から、清掃作業を管理する部署である運輸課への連絡に不備があり、当日の保守作業車の走行について清掃会社に連絡できていなかったことが原因です。

## 5 連絡に不備のあった経緯（時系列）

### （１） 7月下旬（作業月の前々月）

- ・ 保守区（醍醐保線区、電力区、醍醐電気区）の間で調整し、9月の軌道上での保守作業車の走行を伴う作業予定を決定しました。（定例の作業）

※保守区とは、地下鉄の設備等の保守管理を行う部署の総称です。

それぞれ次のような業務を行っています。

醍醐保線区：東西線の線路・構造物の保守

電力区：烏丸線・東西線の変電設備の保守

醍醐電気区：東西線のトンネル内電気設備・信号通信設備の保守

### （２） 8月3日（水）

- ・ 翌月分（9月）の清掃作業の予定を運輸課で立てられるよう、保守区の取りまとめを行う醍醐電気区の職員1名が、（１）で決定した9月分の各保守区のそれぞれの作業予定から、保守作業車の走行予定を抜き出し、別途「連絡表」を作成し、運輸課へ送付しました。（定例の作業）

この際、転記ミスで、9月15日（木）営業終了後の保守作業車の走行予定（以下「当該走行予定」という。）の記載が漏れていました。

### （３） 8月23日（火）

- ・ 醍醐電気区は、地下鉄の運行全般を管理している運転指令区に対して、9月分の醍醐電気区における保守作業車の走行予定を申請しました。

申請を行う際には、他の作業と重複の可能性がある場合は、事前に、関係部署間で調整することとなっており、醍醐電気区は、運輸課に対して全ての保守作業車の走行予定は伝達済みであると誤認していたため、当該走行予定についても「関係部署間で調整済」として申請しました。

- ・ これを受け、運転指令区では安全上問題がないと認識し、申請を承認しました。

### （４） 8月25日（木）

- ・ 運輸課は、清掃会社と調整し、醍醐電気区から送付された連絡表に基づき、保守作業車の走行予定が記載されていない日である9月15日（木）の営業終了後に軌道上の清掃作業を行うことを決定し、関係部署（醍醐電気区、電力区、醍醐保線区、運転指令区、蹴上駅）へ軌道上の清掃作業を実施する旨の事務連絡を通知しました。

実際には、保守作業車の走行と軌道上の清掃作業が重なることとなりましたが、このような経緯から、運輸課から清掃会社へ、清掃日当日に保守作業車が走行することを伝えられておりませんでした。

- ・ 一方、事務連絡を受け取った醍醐電気区及び運転指令区では、保守作業車の走行と軌道上での清掃作業が重複したことを確認していましたが、運輸課と清掃会社が調整し、日程の都合上、やむを得ず重なったもので、保守作業車が通過することが清掃作業員に伝えられているものと認識していませんでした。

## (5) 9月16日(金)《事案当日》

### ・0時20分頃

清掃作業員は、予定どおり蹴上駅に赴き、駅係員に作業開始を申し出ました。駅係員は、運転指令区に対し作業開始の報告を行い、承認を得て、清掃作業員へ作業開始を許可しました。このため、清掃作業員は、保守作業車が走行することを伝えられないままに、蹴上駅1番線の軌道上での作業を開始しました。

### ・0時35分頃

交通局技術職員らは、運転指令区への作業開始の報告を行い、承認を得て、保守作業車で醍醐車庫を出発しました。このとき、蹴上駅では軌道上の清掃があることを認識しておりました。

## 6 関係部署間における情報連携に関する点検結果

本事案を受けまして、保守作業車の走行と軌道上における作業について、関係部署間における連絡体制等の点検を行いました。

### (1) 各保守区(醍醐保線区、電力区、醍醐電気区)の関係

定例の作業として、概ね2か月前から、保守3区の間で各区の作業予定を十分に調整したうえで1か月分の作業予定表を作成しており、その際、保守区の間で適切に情報連携がされておりました。

さらに作業当日には、担当者同士がお互いの作業内容の確認を行い、情報連携に漏れがないようにしておりました。

### (2) 各保守区と運転指令区の関係

保守作業車の走行については、(1)に記載の調整を行ったうえで、各保守区から運転指令区へ事前に文書で申請し、文書で承認を得る仕組みになっています。申請漏れがあった場合には、作業準備段階で、保守区側が承認を得ていないことに気付くとともに、当日、保守区から運転指令区への作業開始報告時に、運転指令区でもチェックできる体制となっておりました。

### (3) 各保守区と運輸課の関係

保守作業の取りまとめを行う醍醐電気区で連絡表を作成する際には、(1)で作成した全体の作業予定から保守作業車の走行予定を抜き出す作業をしていましたが、1名の職員で作成及び確認をしており、ミスをチェックできる体制となっておりました。

また、醍醐電気区では、運輸課に対して連絡表を送付することで運輸課と調整済の取扱いとしており、本件のように内容に誤りがあった場合に他部署ではチェックができないようになっておりました。

運輸課側においても、清掃作業の実施に関して関係部署へ事務連絡として一方的に通知するのみとしており、万一事務連絡そのものに漏れがあっても他部署でチェックができないようになっておりました。

## 7 関係職員に対する処分

保守作業車の走行予定を記載する連絡表の作成事務に、地下鉄の安全を損なう事案を発生させるリスクがあったにもかかわらず、十分な確認を怠り転記ミスをした職員及び管理監督責任として当該職員の所属長に対して高速鉄道部長名で嚴重文書注意を行いました。

また、事案発生後、所管部長への報告が遅れ、組織として速やかな情報共有ができなかったことについて、関係所属長に対して管理者名で嚴重文書訓戒を行いました。

## 8 再発防止策

点検結果を踏まえ、関係部署間における情報連携の漏れを防止するとともに、万一、ミスにより情報連携に漏れ等があった場合でも別途チェックできる体制とすることで、再発防止を徹底します。

- 原則として、今後、軌道上の清掃作業は、保守作業車が走行しない日に実施することとし、これを関係部署間の共通認識とします。

これにより、万一、保守作業車の走行と軌道上の清掃作業が重複した場合には各部署において誤りに気付いて再調整することができるようになります。

- 保守区と運輸課が一体的に作業予定を調整する体制とします。

これにより、保守区と運輸課とも、共通の作業予定を持つこととなり、相互の連携ミスがなくなります。

- 保守作業や清掃作業など軌道上で作業を行う場合は、それぞれの作業担当者が事前に夜間作業を管理する運転指令区へ連絡し、改めて作業の重複の有無を最終確認します。

これにより、万一、連携ミスが重なり予定外に作業が重複した場合でも、作業を休止するなど、最後の安全確認が徹底できます。

今回の事案を重く受け止め、再発防止の徹底はもとより、地下鉄の更なる安全性の向上に全力で取り組んでまいります。