

5

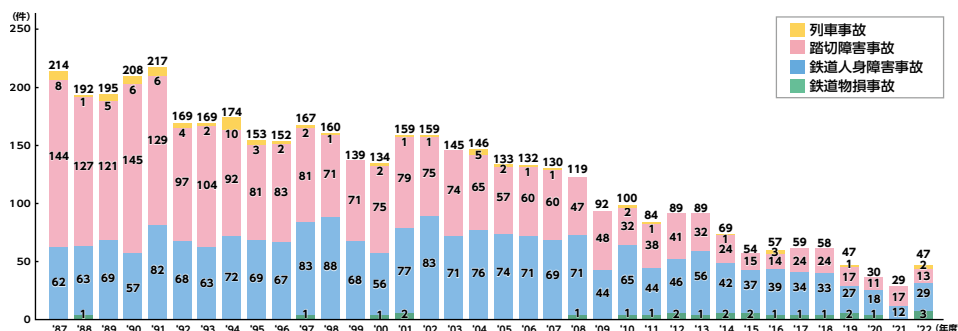
事故等の発生状況と再発防止に向けた取り組み

5

事故等の発生状況と再発防止に向けた取り組み

5-1 鉄道運転事故

2022年度は、鉄道運転事故の発生件数は47件となりました。福知山線列車事故の反省と教訓に基づき、今後も鉄道の安全性向上に向けて不断の努力を積み重ねてまいります。



鉄道運転事故・・・省令に定められた、以下に該当する事故

列車事故	列車衝突事故、列車脱線事故および列車火災事故
踏切障害事故	踏切道において、列車または車両が道路を通行する人または車両等と衝突し、または接触した事故
鉄道人身障害事故	列車または車両の運転により、人の死傷を生じた事故
鉄道物損事故	列車または車両の運転により、500万円以上の物損を生じた事故

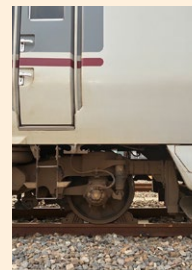
◆吹田総合車両所 京都支所構内 列車脱線事故

＜発生日時＞ 2022年9月6日(火) 21時36分

＜概況＞ 吹田総合車両所京都支所構内で、3両編成と4両編成を連結して7両編成とする際に、留置中の車両を移動させないために設置した前から7両目の手歯止めを取り外さずに運転を開始したため、手歯止めを乗り越えて一時的に脱線し、約150m走行後、所定線路に戻っていたことが判明しました。

＜原因＞ ダイヤ乱れの影響による車両基地内での臨時作業において、関係者間の連絡・確認が不十分であったため認識に齟齬が生まれ、運転士は手歯止めの設置を知らずに運転を開始したためと推定（運輸安全委員会調査中）

＜対策＞ ・車両使用計画の変更に伴う車両基地構内の臨時作業の手配において、打合せ項目を定めて乗務員区所と車両区所で相互を確認することをルール化
・駅構内並びに車両基地構内の金属製手歯止めをプラスチック製手歯止めへ置換



金属製手歯止め設置の様子

◆芸備線 備後八幡～内名間 列車脱線事故

＜発生日時＞ 2023年3月23日(木) 19時23分

＜概況＞ 運転士は、25km/hで運転中に約20m前方の軌間内に落石を認め、非常ブレーキを使用しましたが落石と接触、約5m行き過ぎて停車しました。前方台車の1軸目と2軸目が曲線内方(右側)に脱線しました。

＜原因＞ 落石に乗り上げ脱線したと推定（運輸安全委員会調査中）

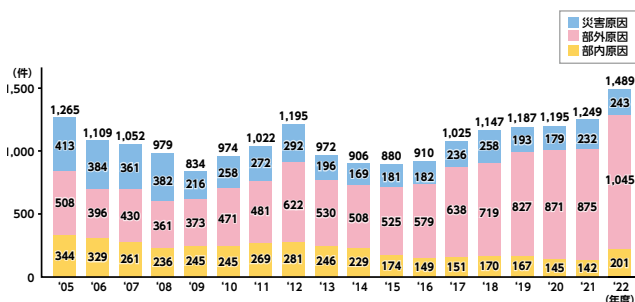
＜対策＞ ポケット式落石防止網の設置



当該列車の調査の様子

5-2 輸送障害

2022年度は、輸送障害が1,489件発生しました。線路内への立ち入りや動物の侵入、踏切での無謀横断による安全装置の作動が増加しています。今後も安全・安定輸送に向けて対策を講じていきます。



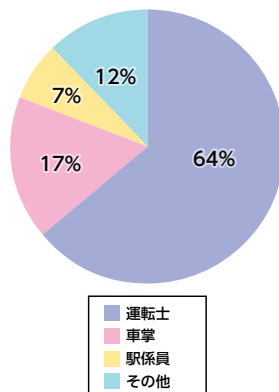
輸送障害・・・列車に運休または30分以上の遅延が生じたもの

部内原因	車両等設備の故障、社員の取り扱い誤り等が原因のもの
部外原因	列車妨害、踏切無謀横断、線路内立ち入り等が原因のもの
災害原因	降雨、強風、地震等の自然災害が原因のもの

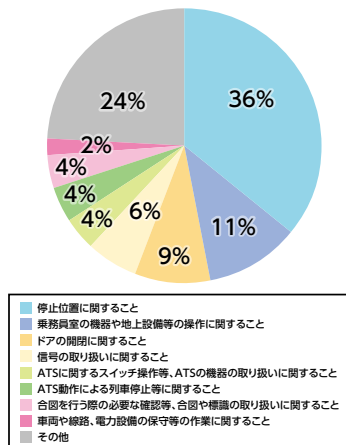
5-3 安全報告

2022年度は社員から約14,900件の安全報告がありました。そのうち、部内要因(人的要素)に関する報告は約2,800件で、内訳は以下のとおりです。

●職種別



●内容別



5-4 インシデント

インシデントとは鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態のことで、2022年度は4件発生しました。

発生日	発生箇所	発生事象	概況	対策
2022年 5月27日(金)	吹田総合 車両所構内	283系歯車箱吊り受け台溶接部に亀裂	定期検査に伴う探傷検査を実施した際に亀裂を確認しました	・次回定期検査時に当該部分の溶接の状態について確認
2022年 10月30日(日)	姫新線 岩山～ 新見駅間	踏切の遮断桿が降下する前に列車が通過	線路内の落葉の踏みつぶしによりレール面上に被膜が付着し、正常な位置で列車を検知できず、踏切遮断桿が降下する前に列車が踏切を通過しました	・レールおよび周辺環境の確認を行い、必要に応じてレール研磨等を実施 ・短絡不良時も列車検知可能な設備の新設
2022年 12月27日(火)	山陽線 西広島～ 新井口駅間	踏切を遮断しない状態で列車が通過	踏切の機能を停止させた工事で、踏切に配置された監視員がロープを使用して踏切を遮断するルールとしていましたが、関係者間の認識に齟齬があったため、踏切を遮断しない状態で列車が踏切を通過しました	・踏切の機能を停止させた際の取扱いについて、実施者による齟齬が生じないよう明確化
2023年 2月15日(水)	吹田総合 車両所構内	223系主電動機受け溶接部に亀裂	定期検査に伴う探傷検査を実施した際に亀裂を確認しました	・次回定期検査時に当該部分の溶接の状態について確認

5-5 行政指導等

2022年度は2件の行政指導を受けました。

◆車両基地内において構内運転士が酒気を帯びた状態で車両を操縦した事象

<概況> 2022年12月15日(木)、社外から当社に対し、吹田総合車両所京都支所において、委託会社の構内運転士が酒気を帯びた状態で勤務した事象の有無について照会がありました。当該箇所の過去のアルコールチェック記録および担当者への聞き取りを行ったところ、過去1年間に計8回、酒気を帯びた状態で構内の入換業務に従事していたことが判明しました。また、当該箇所のアルコールチェックの実態を調査したところ、本来、構内運転士と点呼執行者が対面で実施するアルコールチェックを構内運転士が単独で行ったり、点呼執行者がアルコール検知器の数値確認を行わず記録簿に記載したり、構内運転士自らが記録簿に記載していたことが判明しました。

<対策> ・当社および委託会社の構内運転士と点呼執行者に対し、飲酒に関する安全意識の再徹底および法令、規程等の遵守に関する再教育を実施
・酒気帯びの有無の確認が確実にされるよう、具体的な点呼実施要領を制定し、構内運転士と点呼執行者が対面での点呼に専念できる点呼場を整備
・当社および委託先会社の現場管理者が定期的に点呼等に立会い、現場の実態を的確に把握するとともに、本社、統括本部等へ報告し、必要に応じて改善措置を行う仕組みを構築

◆京都地区を中心とした降積雪に伴う輸送障害

<概況> 2023年1月24日(火)19時頃、琵琶湖線の山科駅、JR京都線の京都駅、向日町駅で分岐器不転換(計21箇所)が発生し、山科～島本駅間で計15本の駅間停車列車を発生させました。分岐器不転換の復旧に努めましたが、作業が難航し、解消までに長時間を要したことから、お客様が体調不良を訴えられ計16名が救急搬送されました。15本の駅間停車列車のうち13本については最寄り駅または終着の京都駅へ最長5時間22分を要し収容しました。山科～京都駅間の2本の列車については、全員の降車完了が翌日の5時30分となりました。

<対策> ・駅間停車列車のお客様救護について、60分を目安とした降車誘導判断を再徹底
・臨機に小移動の措置を取れるように駅間停車解消に向けた実践的な訓練の実施
・気象庁から「10年に一度程度」などの特別な注意が呼び掛けられる場合に対策本部および現地対策本部を設置するよう基準を見直し
・京阪神全域で遠隔式または長時間稼働式等の融雪器に強化
・自治体等の関係機関と輸送障害発生時の対応に関する協力体制を強化

5-6 上記以外の主な事象

◆機関車のATS-P装置の曲線に対する速度の設定値が誤っていた事象

<概況> 2023年1月19日(木)、新設線路の切換工事に伴うATS-P装置の動作確認を行っていたところ、機関車の一部車両においてATS-P装置の設定データに誤りがあることが判明しました。詳細な確認を実施したところ、EF65(5両)、EF81(1両)、DD51(5両)計11両において、2011年の省令改正による機能の追加に伴い、曲線に対する速度の設定値が計画値より高い状態となっていたこと(+5km/h～+30km/h)が判明しました。

<対策> ・判明後ただちに、該当車両の使用を停止し、正しい設定値に改修
・2002年に該当車両のATS-P装置に誤った設定データが入力されていたが、その後、当社の確認内容に不足があり、誤りに気付くことができなかったことから、安全上重要な機器に対する全機能を網羅した「試験仕様書」を定め、データやプログラムを変更した際の確認項目を明確にし、機能確認を実施