第 4 章 鉄道事故等調査活動

1 調査対象となる鉄道事故・鉄道重大インシデント

<調査対象となる鉄道事故>

◎運輸安全委員会設置法第2条第3項(鉄道事故の定義)

「鉄道事故」とは、鉄道事業法第19条の列車又は車両の運転中における事故及び専用鉄道において発生した列車の衝突又は火災その他の列車又は車両の運転中における事故並びに軌道において発生した車両の衝突又は火災その他の車両の運転中における事故であって、国土交通省令(委員会設置法施行規則)で定める重大な事故をいう。

◎運輸安全委員会設置法施行規則第1条

(設置法第2条第3項の国土交通省令で定める重大な事故)

- 1 鉄道事故等報告規則第3条第1項第1号から第3号までに掲げる事故(同項第2号に掲げる事故にあっては、作業中の除雪車に係るものを除く。)
- 2 同規則第3条第1項第4号から第6号までに掲げる事故であって、次に掲げるもの
 - イ 乗客、乗務員等に死亡者を生じたもの
 - ロ 5人以上の死傷者を生じたもの(死亡者を生じたものに限る。)
 - ハ 踏切遮断機が設置されていない踏切道において発生したものであって、死亡者を生じたもの
 - ニ 鉄道係員の取扱い誤り又は車両若しくは鉄道施設の故障、損傷、破壊等に原因 があるおそれがあると認められるものであって、死亡者を生じたもの
- 3 同規則第3条第1項第2号及び第4号から第7号までに掲げる事故であって、特に異例 と認められるもの
- 4 専用鉄道において発生した同規則第3条第1項第1号から第7号までに掲げる事故に 準ずるものであって、特に異例と認められるもの
- 5 軌道において発生した第1号から第3号までに掲げる事故に準ずるものとして運輸 安全委員会が告示で定めるもの

【参考】 鉄道事故等報告規則第3条第1項各号に掲げる事故

- 1号 列車衝突事故、2号 列車脱線事故、3号 列車火災事故、
- 4号 踏切障害事故、5号 道路障害事故、6号 鉄道人身障害事故、
- 7号 鉄道物損事故

〇運輸安全委員会告示第1条(設置法施行規則第1条第5号の告示で定める事故)

- 1 軌道事故等報告規則第1条第1項第1号から第6号までに掲げる事故であって、次に掲げるもの
 - イ 乗客、乗務員等に死亡者を生じたもの
 - ロ 5人以上の死傷者を生じたもの(死亡者を生じたものに限る。)

- ハ 踏切遮断機が設置されていない踏切道において発生したものであって、死亡者 を生じたもの
- 2 同規則第1条第1項第1号から第7号までに掲げる事故であって、特に異例と認められるもの
- 3 軌道運転規則第3条第1項の規定に基づき、鉄道に関する技術上の基準を定める省令 を準用して運転する軌道において発生した事故であって、運輸安全委員会設置法施行 規則第1条第1号から第3号までに掲げる事故に準ずるもの

【参考】 軌道事故等報告規則第1条第1項各号に掲げる事故

- 1号 車両衝突事故、2号 車両脱線事故、3号 車両火災事故、
- 4号 踏切障害事故、5号 道路障害事故、6号 人身障害事故、
- 7号 物損事故

調査対象となる鉄道事故

5 /\	* 2	* 2	* 2		\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\	1 pts 17-dep-t-a	47 FB
区分	列車衝突	列車脱線	列車火災	踏切障害	道路障害	人身障害	物損
鉄道 (鉄道に準じ て運転する軌 道を含む) 【告1-3】		全件※1	「施規1−1】	・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・	・	Eじ限る。) れしたも又に なの はなの 車の 車傷が で で が で が で が で が で が で り で り で り り り り	規1-3】
専用鉄道		ļ	特に異例と記	忍められるも	の【施規1-4		
軌道 【施規1-5】	・乗客、乗務員等に死亡者を生じたもの ・5人以上の死傷者を生じたもの(死亡者を生じたものに限る。) ・踏切遮断機が設置されていない踏切道において発生したもので あって、死亡者を生じたもの 【告1-1】						
			特に異例と	認められる	もの【告1-2】		

- ※1 作業中の除雪車の列車脱線事故を除く。【施規1-1】ただし、特に異例と認められる ものは調査の対象である。【施規1-3】
- ※2 軌道にあっては、事故種別をそれぞれ「車両衝突」、「車両脱線」又は「車両火災」と 読み替える。
- (注) 【施規】は運輸安全委員会設置法施行規則、【告】は運輸安全委員会告示を示し、数字は 条・号を略記したもの。

<調査対象となる鉄道重大インシデント>

◎運輸安全委員会設置法第2条第4項第2号(鉄道事故の兆候の定義)

鉄道事故が発生するおそれがあると認められる国土交通省令(委員会設置法施行規則) で定める事態をいう。

◎運輸安全委員会設置法施行規則第2条

(設置法第2条第4項第2号の国土交通省令で定める事態)

【委員会ホームページ http://www.mlit.go.jp/jtsb/example.pdf 事例①~⑩参照】

1 鉄道事故等報告規則第4条第1項第1号に掲げる事態であって、同号に規定する区間 に他の列車又は車両が存在したもの

【閉そくの取扱いを完了しないうちに、当該閉そく区間を運転する目的で列車が走行 した事態=「閉そく違反」と略称。事例①】

2 同規則第4条第1項第2号に掲げる事態であって、同号に規定する進路に列車が進入 したもの

【列車の進路に支障があるにもかかわらず、当該列車に進行を指示する信号が現示、 又は、列車に進行を指示する信号を現示中に当該列車の進路が支障された事態=「信 号違反」と略称。事例②】

3 同規則第4条第1項第3号に掲げる事態であって、同号に規定する進路の区間を防護 する信号機の防護区域に他の列車又は車両が進入したもの

【列車が停止信号を冒進し、当該列車が本線路における他の列車又は車両の進路を支障した事態=「信号冒進」と略称。事例③】

4 同規則第4条第1項第7号に掲げる事態であって、列車の衝突、脱線又は火災が発生する危険性が特に著しい故障、損傷、破壊等が生じたもの

【設備等に故障等が生じた事態=「施設障害」と略称。事例⑦】

5 同規則第4条第1項第8号に掲げる事態であって、列車の衝突、脱線又は火災が発生する危険性が特に著しい故障、損傷、破壊等が生じたもの

【車両に故障等が生じた事態=「車両障害」と略称。事例⑧】

6 同規則第4条第1項第1号から第10号までに掲げる事態であって、特に異例と認められるもの

【それぞれ、4号「本線逸走」(事例④)、5号「工事違反」(事例⑤)、6号「車両脱線」(事例⑥)、9号「危険物漏えい」(事例⑨)、10号「その他」(事例⑩) と略称】

7 軌道において発生した前各号に掲げる事態に準ずるものとして運輸安全委員会が告示 で定めるもの

○運輸安全委員会告示第2条

(設置法施行規則第2条第7号の告示で定める事態(軌道における重大インシデント))

1 軌道事故等報告規則第2条第1号に掲げる事態であって、同号に規定する区間に他の 本線路を運転する車両が存在したもの

【保安方式の取扱いを完了しないうちに、当該保安区間を運転する目的で本線路を運転する車両が走行=「保安方式違反」と略称。】

2 同規則第2条第4号に掲げる事態であって、本線路を運転する車両の衝突、脱線又は 火災が発生する危険性が特に著しい故障、損傷、破壊等が生じたもの

【設備等に故障等=「施設障害」と略称。】

3 同規則第2条第5号に掲げる事態であって、本線路を運転する車両の衝突、脱線又は 火災が発生する危険性が特に著しい故障、損傷、破壊等が生じたもの

【車両に故障等=「車両障害」と略称。】

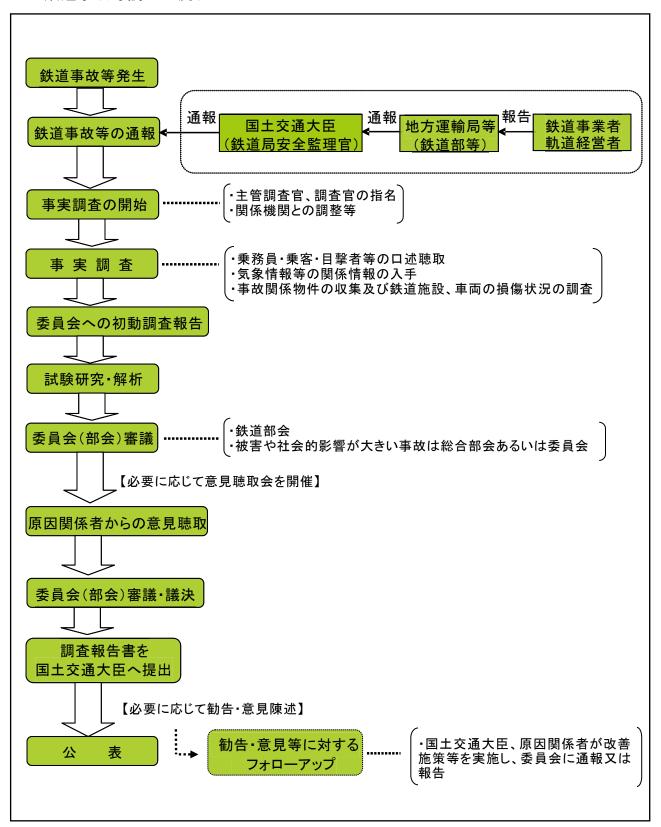
- 4 同規則第2条第1号から第7号までに掲げる事態であって、特に異例と認められるもの 【それぞれ、2号「信号冒進」、3号「本線逸走」、6号「危険物漏えい」、7号「その他」 と略称。】
- 5 軌道運転規則第3条第1項の規定に基づき、鉄道に関する技術上の基準を定める省令 を準用して運転する軌道において発生した事態であって、施行規則第2条第1号から第 6号までに掲げる事態に準ずるもの

調査対象となる重大インシデント

軌道	保安方式違反 車両の存在 など一定の 条件【告2-1】	信号冒進	施設障害 衝突・脱線 危険 【告2-2.	:性	本線逸走 危険物漏えい その他
(鉄道に準じて 運転する軌道を 含む)【告2-5】	【施規2-1, 2-2, 2-3】 特に異例と		【施規2-認められるも	4, 2-5]	_
区分 鉄道	閉そく違反 他列車の存在な	信号違反 信号冒進 ど一定の条件	施設障害 衝突・脱線 危険		本線逸走 工事違反 車両脱線 危険物漏えい その他

(注) 【施規】は運輸安全委員会設置法施行規則、【告】は運輸安全委員会告示を示し、数字は 条・号を略記したもの。

2 鉄道事故等調査の流れ



3 鉄道事故等調査の状況

平成30年において取り扱った鉄道事故等調査の状況は、次のとおりです。

鉄道事故は、平成29年から調査を継続したものが15件、平成30年に新たに調査対象となった ものが11件あり、このうち調査報告書の公表を15件行い、11件は平成31年へ調査を継続しまし た。

また、鉄道重大インシデントは、平成29年から調査を継続したものが1件、平成30年に新たに 調査対象となったものが2件あり、このうち調査報告書の公表を0件行い、3件は平成31年へ調査 を継続しました。

平成30年における鉄道事故等調査取扱件数

(件)

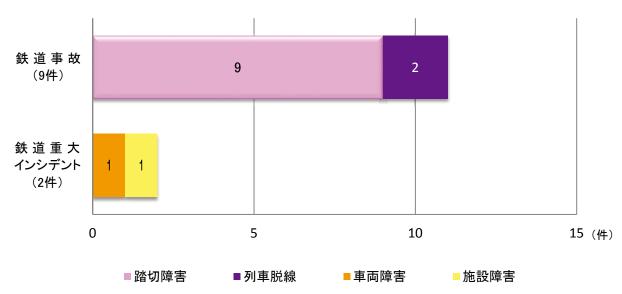
区別	29年から 継続	30年に 調査対象 となった 件 数	[]	公表した 調査 報告書	(勧告)	(意見)	31年へ 継続	(経過 報告)
鉄 道 事 故	15	11	26	15	(0)	(1)	11	(0)
鉄 道 重 大インシデント	1	2	3	0	(0)	(1)	3	(1)

4 調査対象となった鉄道事故等の状況

平成30年に新たに調査対象となった鉄道事故等は、鉄道事故が11件で前年の19件に比べ8件減少しており、鉄道重大インシデントが2件で前年の1件に比べ1件の増加となりました。

事故等種類別にみると、鉄道事故は踏切障害9件及び列車脱線2件となっており、鉄道重大インシデントは、車両障害1件及び施設障害1件となっています。

平成30年に調査対象となった鉄道事故等種類別件数



死亡及び負傷者は、11件の事故で9名となり、その内訳は、死亡が9名、負傷が0名となっています。

死亡及び負傷者の状況(鉄道事故)

(名)

平 成 30 年							
区分		死 亡			負 傷		合 計
	乗務員	乗客	その他	乗務員	乗客	その他	
死 傷 者	0	0	9	0	0	0	0
合 計		9			0		9

[※] 上記統計は、調査中の案件も含まれていることから、調査・審議の状況により変更が生じることがあります。

5 平成30年に発生した鉄道事故等の概要

平成30年に発生した鉄道事故等の概要は次のとおりです。なお、概要は調査開始時のものであることから、調査・審議の状況により変更が生じることがあります。

(鉄道事故)

1	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	Н30. 1. 16	東海旅客鉄道㈱	関西線 加佐登駅~井田川駅間(三重県)
	踏切障害事故		坊主山踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし)
	概要 「6 公表した鉄	道事故等調査報告書の状	☆沢」(123ページ No.13)を参照
2	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	H30. 2. 24 列車脱線事故	日本貨物鉄道㈱	石勝線 トマム駅構内(北海道)
	概要 トマム駅のポイン	トが転換しないため保線係	員が現地を確認したところ、一時的に列車が脱線し
	ていた痕跡を認めた。 当該箇所を通過した	こ列車を確認したところ、	当該列車の3両目第1軸の車輪に傷が確認された。
		, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	
3	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	H30. 2. 27	東日本旅客鉄道㈱	内房線 館山駅~九重駅間(千葉県)
	踏切障害事故	と	連光寺踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし)
			約77km/hで走行中、連光寺踏切道(第4種踏切道)
		記めて非常プレーキを使 同通行者が死亡した。	西川したが、列車は同通行者と衝突した。
4	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	H30. 4. 11	四国旅客鉄道㈱	予讃線 伊予桜井駅~伊予三芳駅間(愛媛県)
	踏切障害事故		高林踏切道(第3種:遮断機なし、警報機あり)
	概要 「6 公表した鉄	道事故等調査報告書の状	↑況」(124ページ No.14)を参照
5	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	H30. 6. 16	九州旅客鉄道㈱	長崎線 久保田駅構内(佐賀県)
	踏切障害事故		於保踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし)
			度約84km/hで走行中、於保踏切道(第4種踏切道)
			E用し気笛を吹鳴したが、列車は同自動車と衝突 ぶ死亡した。
6			
	列車脱線事故	小木叫呼》(四)	
6	した。この事故によ 発生年月日・事故種類 H30.6.16	り、同自動車の運転者が 鉄軌道事業者 京葉臨海鉄道㈱	

			ご引っ張られるように感じたことから、後方を確
			ため、列車を停止させた。その後確認したとこ
	ろ、当該列車の前	から4両目の貨車が進行方	可左側に脱線していた。
7	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	Н30. 7. 30	東日本旅客鉄道㈱	両毛線 足利駅~山前駅間(栃木県)
	踏切障害事故		第三太田踏切道(第4種:遮断機及び警報機な
			(L)
			約83km/hで走行中、第三太田踏切道(第4種踏切
			f者を認めたため、気笛を吹鳴するとともに直ち
		使用したが、列車は同通行	「者と衝突した。
_		. 同通行者が死亡した。	
8	発生年月日・事故種類		線区(場所)
	Н30. 9. 27	西日本旅客鉄道㈱	福塩線 道上駅~万能倉駅間(広島県)
	踏切障害事故		岩崎の一踏切道(第4種:遮断機及び警報機な
		\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\	
			皆切道内に進入する人影を認め、非常停止手配を はるのが、 東京が特別ないた。
	執ったか、衝撃し	に。当該目転単の連転石に	けるの後、死亡が確認された。
9	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
9	Н30. 10. 3	鉄軌道事業者 東海旅客鉄道㈱	飯田線 元善光寺駅~伊那上郷駅間(長野県)
9	H30.10.3 踏切障害事故	東海旅客鉄道㈱	飯田線 元善光寺駅〜伊那上郷駅間(長野県) 宮前踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし)
9	H30.10.3 踏切障害事故 概要 列車の運転士は	東海旅客鉄道㈱ . 元善光寺駅~伊那上郷駅	飯田線 元善光寺駅~伊那上郷駅間(長野県) 宮前踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし) 間を速度約53km/hで走行中、宮前踏切道(第4種
9	H30.10.3 踏切障害事故 概要 列車の運転士は 踏切道)に侵入す	東海旅客鉄道㈱ 、元善光寺駅〜伊那上郷駅 る歩行者を認め、非常ブレ	飯田線 元善光寺駅〜伊那上郷駅間(長野県) 宮前踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし) 間を速度約53km/hで走行中、宮前踏切道(第4種 ーキを使用し気笛を吹鳴し続けたが、列車は同
	H30.10.3 踏切障害事故 概要 列車の運転士は 踏切道)に侵入す 歩行者と衝突した	東海旅客鉄道㈱ 、元善光寺駅〜伊那上郷駅 る歩行者を認め、非常ブレ 、この事故により、同歩行	飯田線 元善光寺駅〜伊那上郷駅間(長野県) 宮前踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし) 間を速度約53km/hで走行中、宮前踏切道(第4種 ーキを使用し気笛を吹鳴し続けたが、列車は同 子者が死亡した。
10	H30.10.3 踏切障害事故 概要 列車の運転士は 踏切道)に侵入す 歩行者と衝突した。 発生年月日・事故種類	東海旅客鉄道㈱ 、元善光寺駅〜伊那上郷駅 る歩行者を認め、非常ブレ この事故により、同歩行 鉄軌道事業者	飯田線 元善光寺駅〜伊那上郷駅間(長野県) 宮前踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし) 間を速度約53km/hで走行中、宮前踏切道(第4種 ーキを使用し気笛を吹鳴し続けたが、列車は同 行者が死亡した。 線区(場所)
	H30. 10. 3 踏切障害事故 概要 列車の運転士は 踏切道)に侵入す 歩行者と衝突した。 発生年月日・事故種類 H30. 12. 12	東海旅客鉄道㈱ 、元善光寺駅〜伊那上郷駅 る歩行者を認め、非常ブレ 、この事故により、同歩行	飯田線 元善光寺駅〜伊那上郷駅間(長野県) 宮前踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし) 間を速度約53km/hで走行中、宮前踏切道(第4種) 一キを使用し気笛を吹鳴し続けたが、列車は同 行者が死亡した。 線区(場所) 予讃線 伊予富田駅〜伊予桜井駅間(愛媛県)
	H30. 10. 3 踏切障害事故 概要 列車の運転士は 踏切道)に侵入す 歩行者と衝突した 発生年月日・事故種類 H30. 12. 12 踏切障害事故	東海旅客鉄道㈱ 、元善光寺駅〜伊那上郷駅 る歩行者を認め、非常ブレ 、この事故により、同歩行 鉄軌道事業者 四国旅客鉄道㈱	飯田線 元善光寺駅〜伊那上郷駅間(長野県) 宮前踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし) 間を速度約53km/hで走行中、宮前踏切道(第4種 一キを使用し気笛を吹鳴し続けたが、列車は同 活者が死亡した。 線区(場所) 予讃線 伊予富田駅〜伊予桜井駅間(愛媛県) 中土踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし)
	H30. 10. 3 踏切障害事故 概要 列車の運転士は 踏切道)に侵入す 歩行者と衝突した。 発生年月日・事故種類 H30. 12. 12 踏切障害事故 概要 列車の運転士は	東海旅客鉄道㈱ 、元善光寺駅〜伊那上郷駅 る歩行者を認め、非常ブレ この事故により、同歩行 鉄軌道事業者 四国旅客鉄道㈱	飯田線 元善光寺駅〜伊那上郷駅間(長野県) 宮前踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし) 間を速度約53km/hで走行中、宮前踏切道(第4種) 一キを使用し気笛を吹鳴し続けたが、列車は同 者が死亡した。 線区(場所) 予讃線 伊予富田駅〜伊予桜井駅間(愛媛県) 中土踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし) 知道内に進入する原動機付自転車を認め、気笛
	H30. 10. 3 踏切障害事故 概要 列車の運転士は 踏切道)に侵入す 歩行者と衝突した。 発生年月日・事故種類 H30. 12. 12 踏切障害事故 概要 列車の運転士は 吹鳴をし、非常停	東海旅客鉄道㈱ 、元善光寺駅〜伊那上郷駅 る歩行者を認め、非常ブレ この事故により、同歩行 鉄軌道事業者 四国旅客鉄道㈱	飯田線 元善光寺駅〜伊那上郷駅間(長野県) 宮前踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし) 間を速度約53km/hで走行中、宮前踏切道(第4種 一キを使用し気笛を吹鳴し続けたが、列車は同 活者が死亡した。 線区(場所) 予讃線 伊予富田駅〜伊予桜井駅間(愛媛県) 中土踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし)
	H30. 10. 3 踏切障害事故 概要 列車の運転士は 踏切道)に侵入す 歩行者と衝突した。 発生年月日・事故種類 H30. 12. 12 踏切障害事故 概要 列車の運転士は	東海旅客鉄道㈱ 、元善光寺駅〜伊那上郷駅 る歩行者を認め、非常ブレ この事故により、同歩行 鉄軌道事業者 四国旅客鉄道㈱	飯田線 元善光寺駅〜伊那上郷駅間(長野県) 宮前踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし) 間を速度約53km/hで走行中、宮前踏切道(第4種) 一キを使用し気笛を吹鳴し続けたが、列車は同 者が死亡した。 線区(場所) 予讃線 伊予富田駅〜伊予桜井駅間(愛媛県) 中土踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし) 知道内に進入する原動機付自転車を認め、気笛
	H30. 10. 3 踏切障害事故 概要 列車の運転士は 踏切道)に侵入す 歩行者と衝突した。 発生年月日・事故種類 H30. 12. 12 踏切障害事故 概要 列車の運転士は 吹鳴をし、非常停	東海旅客鉄道㈱ 、元善光寺駅〜伊那上郷駅 る歩行者を認め、非常ブレ この事故により、同歩行 鉄軌道事業者 四国旅客鉄道㈱	飯田線 元善光寺駅〜伊那上郷駅間(長野県) 宮前踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし) 間を速度約53km/hで走行中、宮前踏切道(第4種) 一キを使用し気笛を吹鳴し続けたが、列車は同 者が死亡した。 線区(場所) 予讃線 伊予富田駅〜伊予桜井駅間(愛媛県) 中土踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし) 知道内に進入する原動機付自転車を認め、気笛
10	H30.10.3 踏切障害事故 概要 列車の運転士は 踏切道)に侵入す 歩行者と衝突した。 発生年月日・事故種類 H30.12.12 踏切障害事故 概要 列車の運転士は 吹鳴をし、非常停 確認された。	東海旅客鉄道㈱ 元善光寺駅〜伊那上郷駅る歩行者を認め、非常ブレースの事故により、同歩行会の事故により、同歩行会の事故により、同歩行会の事故により、同歩行会の事業を鉄軌道事業者の国旅客鉄道㈱進行方向左側から当該路止手配を執ったが、衝撃した手配を執ったが、衝撃した。	飯田線 元善光寺駅〜伊那上郷駅間(長野県) 宮前踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし) 間を速度約53km/hで走行中、宮前踏切道(第4種) 一キを使用し気笛を吹鳴し続けたが、列車は同 者が死亡した。 線区(場所) 予讃線 伊予富田駅〜伊予桜井駅間(愛媛県) 中土踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし) 野切道内に進入する原動機付自転車を認め、気笛 た。原動機付自転車の運転手はその後、死亡が
10	H30. 10. 3 踏切障害事故 概要 列車の運転士は 踏切道)に侵入す 歩行者と衝突した。 発生年月日・事故種類 H30. 12. 12 踏切障害事故 概要 列車の運転士は 吹鳴をし、非常停 確認された。 発生年月日・事故種類 H30. 12. 19 踏切障害事故	東海旅客鉄道㈱	飯田線 元善光寺駅〜伊那上郷駅間(長野県) 宮前踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし) 間を速度約53km/hで走行中、宮前踏切道(第4種 ーキを使用し気笛を吹鳴し続けたが、列車は同 者が死亡した。 線区(場所) 予讃線 伊予富田駅〜伊予桜井駅間(愛媛県) 中土踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし) 切道内に進入する原動機付自転車を認め、気笛 た。原動機付自転車の運転手はその後、死亡が 線区(場所) 秋文本線 新郷駅構内(埼玉県) 羽生No. 22踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし)
10	H30. 10. 3 踏切障害事故 概要 列車の運転士は 踏切道)に侵入す 歩行者と衝突した。 発生年月日・事故種類 H30. 12. 12 踏切障害事故 概要 列車の運転士は 吹鳴をし、非常停 確認された。 発生年月日・事故種類 H30. 12. 19 踏切障害事故 概要 列車の運転士は	東海旅客鉄道㈱	飯田線 元善光寺駅〜伊那上郷駅間(長野県) 宮前踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし) 間を速度約53km/hで走行中、宮前踏切道(第4種 一キを使用し気笛を吹鳴し続けたが、列車は同 者が死亡した。 線区(場所) 予讃線 伊予富田駅〜伊予桜井駅間(愛媛県) 中土踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし) 舒切道内に進入する原動機付自転車を認め、気笛 た。原動機付自転車の運転手はその後、死亡が 線区(場所) 秩父本線 新郷駅構内(埼玉県) 羽生No. 22踏切道(第4種:遮断機及び警報機なし) 切道内に進入する歩行者を認め、非常停止手配

(鉄道重大インシデント)

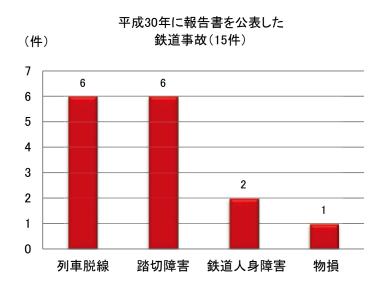
1	発生年	月日・インシデント種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	Н30. 5. 15		西日本鉄道㈱	天神大牟田線 春日原駅~雑餉隈駅間(福岡県)
	車両障	:害		
	概要	当該列車が春日原	駅を発車直後、ホーム上	:の旅客より車掌に対し、扉が開いているとの申
				したところ、列車進行方向の前から3両目左側の
		最後方の扉が開いて	いることを確認した。	
2	発生年	月日・インシデント種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	Н30.11	. 9	北海道旅客鉄道㈱	千歳線 新札幌駅構内(北海道)
	施設障	害		苗穂駅起点8k509m付近
	概要列車の運転士は、走行中、前方に下り線方から上り線に跨がるように支障物を認めたたと			から上り線に跨がるように支障物を認めたため、
		ブレーキを扱い支障	物の約15m手前に停車し	、、防護無線を発報した。支障物を確認したとこ
		ろ、下り第1出発信	号機が線路方向に倒壊し	ていた。

6 公表した鉄道事故等調査報告書の状況

平成30年に公表した鉄道事故等の調査報告書は15件あり、その内訳は、鉄道事故15件、鉄道 重大インシデント0件となっています。

事故等種類別にみると、鉄道事故は列車脱線6件、踏切障害6件、鉄道人身障害2件及び鉄道物損1件となっており、鉄道重大インシデントは0件となっています。

死傷者は、15件の事故で12名となり、その内訳は、死亡が9名、負傷が3名となっています。



なお、平成30年に公表した鉄道事故等の調査報告書の概要は次のとおりです。

公表した鉄道事故の調査報告書(平成30年)

1	公表日	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	Н30. 1. 25	H28. 5. 18	東武鉄道㈱	東上本線 中板橋駅構内(東京都)
		列車脱線事故		
	概要	列車の運転士は、中板	(橋駅	
		を定刻に発車し、力行後、	同駅	29.04
		構内の第12号分岐器の制	限速	No. 12
		度が35km/hであるため、	速度	中国
		約30km/hでノッチオフし	、最	The second secon
		後部車両が同分岐器を抜		(自参照特別) 本州北京安全盟州
		まで惰行で運転した。	(4点形置)	ARTH LAND
		列車の運転士は、同分)岐器	r
		を通過後、再力行し、加]速後	
		に、客室内に設置されて	NS REFERE	ZIAGEN CHICAGO CONTRACTOR CONTRAC
		非常ボタンが扱われたこ	ことを	BIN'TH.
		認めたため、非常ブレー	ーキを	it Xultur
		使用して、列車を停止さ	せた。	(計練業後の本件亀穀(回社理例))
		その後、列車の車掌が	(車外	
		の状態を確認したところ	、5両目の後台車の金	≥2軸が右に脱線していた。
				掌1名が乗車していたが、負傷者はいなかっ
		た。		
		. = 0		

原因 本事故は、列車の前から 5 両目の後台車右側側ばりに下面から側面上部に達する亀裂 が生じていたため、前軸右車輪の輪重が減少して、輪重のアンバランスが拡大していたこ と及び半径 178m の左曲線への進入によって同車輪の横圧が増加したことにより、同車輪 が右レールに乗り上がって右へ脱線したものと考えられる。 後台車前軸右車輪の輪重が減少したことについては、亀裂により側ばりの強度が低下 し、当該箇所の上下荷重を分担できなくなったためと考えられる。 また、側ばりの亀裂発生の要因については、側ばり内部の補強板溶接部に溶接欠陥が あった可能性が考えられるが、亀裂破面の損傷等により破面観察による詳細な評価がで きなかったことから、特定することはできなかった。 http://www.mlit.go.jp/jtsb/railway/rep-acci/RA2018-1-1.pdf 報告書 http://www.mlit.go.jp/jtsb/railway/p-pdf/RA2018-1-1-p.pdf (説明資料) 主な鉄道事故等調査報告書の概要(事例紹介)」の35ページを参照 2 発生年月日・事故種類 公表日 鉄軌道事業者 線区(場所) H30. 1. 25 H29. 1. 22 紀州鉄道㈱ 紀州鉄道線 御坊駅~学門駅間(和歌山 列車脱線事故 県) 概要 列車の運転士は、御坊駅から約500m進行したところで床下から数回の異音を認めたこ とから、非常ブレーキを掛けて列車を停止させた。 降車して確認したところ、列車の後台車全軸が右側(以下、前後左右は列車の進行方向 を基準とする。) に脱線していた。 列車には、乗客5名と運転士1名が乗車していたが、負傷者はいなかった。 原因 本事故は、列車が半径 160m の左曲線を通 過中に、軌間が大きく拡大したため、後台車 温川第二株文 第1軸及び第2軸の左車輪が左レール(内 軌)の右側である軌間内に脱線したものと 考えられる。 軌間が大きく拡大したことについては、 同曲線中のまくらぎに連続して腐食や割れ が発生しており、この影響で犬くぎによる レール締結力が低下していたことにより、 列車の走行に伴い発生する横圧によるレー ル小返り等で、動的に拡大した可能性があ ると考えられる。 まくらぎに連続して腐食や割れが発生しており、レール締結力が低下していたことに ついては、軌道部材の検査等で、連続したまくらぎやレール締結装置の不良などにより動 的に軌間が拡大し、脱線事故につながるという危険性を同社が十分に把握しておらず、そ れに応じた軌道整備が速やかに行われていなかったことが関与した可能性があると考え られる。 また、本事故の発生については、次の(1)から(3)も関与した可能性があると考えられ (1) 曲線のスラックが比較的大きかったことから、軌間内への脱線に対する余裕が少な くなっていたこと。 (2) 本事故発生場所直前のレール継目に長期にわたり角折れによる大きな通り変位が あったことから、列車の走行に伴い発生する著大な横圧が繰り返し発生し、軌間変位 の拡大を助長したこと。 (3) 脱線防止レールが、まくらぎ及びレール締結装置の不良や各まくらぎに締結されて いなかったことで締結力が低下していたことから、左車輪からの背面横圧によりレー ル小返り等が発生し、動的にフランジウェー幅が拡大したため、脱線防止の機能が十 分に発揮できなかったこと。 http://www.mlit.go.jp/jtsb/railway/rep-acci/RA2018-1-2.pdf 報告書 http://www.mlit.go.jp/jtsb/railway/p-pdf/RA2018-1-2-p.pdf (説明資料) 3 公表日 発生年月日・事故種類 鉄軌道事業者 線区(場所) H30. 1. 25 H29. 2. 11 西日本旅客鉄道 山陽線 糸崎駅構内(広島県) (株) 鉄道人身障害事故

	概要	糸崎駅構内において、_	上り高速貨第58列車7	が待避箇所を通過する際に、工事指揮者が異				
		音を認めたため確認した 一方、同列車の運転士は 様子が見えたが、左右に打 を継続した。その後、尾	音を認めたため確認したところ、列車見張員が線路上に倒れているのを発見した。 一方、同列車の運転士は、同駅を速度約68km/hで定刻に通過し、前方で作業をしている 様子が見えたが、左右に振る白色灯を認めたため、待避が完了しているものと思い、運転 を継続した。その後、尾道駅通過後、指令の指示により同列車を停止させた。 この事故により、列車見張員が死亡した。					
	原因			見張員が、線路閉鎖が行われていない隣接線 				
		路に近づき過ぎた位置で 生したものと推定される。		進行してきた列車と接触したことにより発				
		列車見張員が隣接線路	に近づき過ぎた位置	で立哨していたことについては、同列車見と思い込んでいた可能性があると考えられ				
		る。このことについては、	事故発生場所が分岐	支器上で、線形が複雑であったことが関与し				
		明らかにすることはでき		見張員が死亡していることから、その理由を				
	報告書	http://www.mlit.go.jp/		<u>cci/RA2018-1-5.pdf</u> /RA2018-1-5-p.pdf (説明資料)				
4	公表日	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区(場所)				
	Н30. 1. 25	H29. 2. 22 列車脱線事故	熊本電気鉄道㈱	藤崎線 藤崎宮前駅~黒髪町駅間(熊本 県)				
	概要	列車の運転士は、ワン		駅を出発した直後、黒髪・藤崎間8号踏切道				
				非常ブレーキを使用して列車を停止させた。 は前から数え、前後左右は列車の進行方向を				
		基準とする。) の前台車全	È軸が右へ脱線して↓	いた。また、本事故発生後の調査により、1両				
		目の後台車全軸が一度右 列車には、乗客約50名		:したことか分かった。 巨していたが、負傷者はいなかった。				
	原因	本事故は、列車が半径		sangung moracon				
		通過中に、軌間が大きく 両目前台車第1軸及び後		All swinerpoin				
		輪が軌間内に落下し、軌がら走行した後、後台車						
		踏切ガードにより復線し	たものの、前台	8				
		車第1軸は右に脱線し、総軸も右に脱線したものと						
		軌間が大きく拡大し7	たことについて					
		は、同曲線中でレール締 連続していたことにより		regulation to				
		<i>v</i> · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	•	可能性があると考えられる。 したことについては、定期検査等で脱線の危				
		険性がある連続したレー	ル締結装置の不良や	動的に軌間拡大が増大する危険性を十分に				
				ていなかったこと、曲線中のスラックが比較 でする余裕が少なくなっていたことが関与し				
		た可能性があると考えら	れる。					
	報告書	http://www.mlit.go.jp/		cci/RA2018-1-6.pdf /RA2018-1-6-p.pdf (説明資料)				
5	公表日	発生年月日・事故種類		線区(場所)				
	Н30. 1. 25	H29. 3. 6 踏切障害事故	西日本旅客鉄道 ㈱	岩徳線 玖珂駅〜周防高森駅間(山口県) 千束第一踏切道(第4種踏切道:遮断機及び				
			, · ·	東第一時切垣 (第4種時切垣: 巡例機及い 警報機なし)				
	概要	列車の運転士は、玖珂 間を走行中、千束第一踏						
		道) 手前で、自転車に乗	った通行者を認					
		めて非常ブレーキを使用 同通行者と衝突した。						
		この事故により、同通行	庁者が死亡した。					

	原因			けられていない第4種踏切道である千束第			
		一踏切追に列単か接近し 入したため、列車と衝突		、自転車に乗った通行者が同踏切道内に進			
		* * * * * * * * * * * * * * * * * * * *		いて、踏切道の直前で一時停止せず、列車			
		の接近を十分確認しないまま同踏切道内に進入したものと考えられるが、その理由につ					
		いては、同通行者が死亡しているため明らかにすることはできなかった。					
		http://www.mlit.go.jp/	itsh/railway/ren-a	acci/RA2018-1-3 pdf			
	報告書			F/RA2018-1-3-p. pdf (説明資料)			
6	公表日	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区(場所)			
	H30. 1. 25	H29. 6. 27	九州旅客鉄道㈱	指宿枕崎線 坂之上駅~五位野駅間(鹿児			
		踏切障害事故		島県)			
				向原第2踏切道(第4種踏切道:遮断機及び			
	無無	別市の実む上は セラ	1. 町 - 丁八田町町ナ	警報機なし) 走行中、向原第2踏切道(第4種踏切道)に進			
	概要			定行中、同原弟2踏切迫(弟4幢踏切迫)に進 するとともに非常ブレーキを使用したが、列			
		車は同歩行者と衝突した					
		この事故により、同歩	行者が死亡した。				
	原因	本事故は、踏切遮断機	及び踏切警報機が設	:けら			
		れていない第4種踏切道で					
		車が接近している状況に		7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7			
		道内に進入したため、列 発生したものと推定され					
		発生したものと確定され 列車が接近している状	=	・ 者が			
		同踏切道内へ進入した理					
		が死亡していることから	明らかにすることは	でき			
		なかった。		(E.大			
		http://www.mlit.go.jp/	itch/railway/ran-a	paci/RA2018-1-4 pdf			
	報告書						
		Http.//www.milt.go.jp/	jtsb/railway/p-pdi	F/RA2018-1-4-p.pdf (説明資料)			
1 7	公表日			(説明資料) 線区(提所)			
7	公表日 H30 2 22	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区(場所)			
7	公表日 H30. 2. 22						
7		発生年月日・事故種類 H29.3.2	鉄軌道事業者	線区(場所) 東海道線 西岡崎駅〜安城駅間(愛知県)			
7		発生年月日・事故種類 H29.3.2 列車脱線事故(踏切障害に伴うもの) 列車の運転士は、西岡	鉄軌道事業者 東海旅客鉄道㈱ 崎駅~	線区(場所) 東海道線 西岡崎駅〜安城駅間(愛知県) 小薮踏切道(第1種踏切道:遮断機及び警報			
7	Н30. 2. 22	発生年月日・事故種類 H29.3.2 列車脱線事故(踏切障害に伴うもの) 列車の運転士は、西岡安城駅間を速度約120km	鉄軌道事業者 東海旅客鉄道㈱ 崎駅~ /hで走	線区(場所) 東海道線 西岡崎駅〜安城駅間(愛知県) 小薮踏切道(第1種踏切道:遮断機及び警報 機あり)			
7	Н30. 2. 22	発生年月日・事故種類 H29.3.2 列車脱線事故(踏切障害に伴うもの) 列車の運転士は、西岡安城駅間を速度約120km行中、小薮踏切道(第1種	鉄軌道事業者 東海旅客鉄道㈱ 崎駅~ /hで走 沓切道)	線区(場所) 東海道線 西岡崎駅〜安城駅間(愛知県) 小薮踏切道(第1種踏切道:遮断機及び警報 機あり)			
7	Н30. 2. 22	発生年月日・事故種類 H29.3.2 列車脱線事故(踏切障害に伴うもの) 列車の運転士は、西岡安城駅間を速度約120km	鉄軌道事業者 東海旅客鉄道㈱ 崎駅~ /hで走 踏切道) 認め、	線区(場所) 東海道線 西岡崎駅〜安城駅間(愛知県) 小薮踏切道(第1種踏切道:遮断機及び警報 機あり)			
7	Н30. 2. 22	発生年月日・事故種類 H29.3.2 列車脱線事故(踏切障害に伴うもの) 列車の運転士は、西岡安城駅間を速度約120km行中、小薮踏切道(第1種間に進入してきた自動車を直ちに非常ブレーキを使が間に合わず、列車は自	鉄軌道事業者 東海旅客鉄道㈱ 崎駅~ /hで走 皆切道) 認め、 記用した 動車と	線区(場所) 東海道線 西岡崎駅〜安城駅間(愛知県) 小薮踏切道(第1種踏切道:遮断機及び警報 機あり)			
7	Н30. 2. 22	発生年月日・事故種類 H29.3.2 列車脱線事故(踏切障害に伴うもの) 列車の運転士は、西岡安城駅間を速度約120km行中、小薮踏切道(第1種距に進入してきた自動車を直ちに非常ブレーキを使が間に合わず、列車は自衝突し、1両目(以下、車	鉄軌道事業者 東海旅客鉄道㈱ 崎駅~ /hで走 皆切道) 認め、 記用車と 両は前	線区(場所) 東海道線 西岡崎駅〜安城駅間(愛知県) 小薮踏切道(第1種踏切道:遮断機及び警報 機あり)			
7	Н30. 2. 22	発生年月日・事故種類 H29.3.2 列車脱線事故(踏切障害に伴うもの) 列車の運転士は、西岡安城駅間を速度約120km行中、小薮踏切道(第1種趾に進入してきた自動車を直ちに非常ブレーキを使が間に合わず、列車は自衝突し、1両目(以下、車から数え、前後左右は列	鉄軌道事業者 東海旅客鉄道㈱ 崎駅~ /hで道) 認りした ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・	線区(場所) 東海道線 西岡崎駅〜安城駅間(愛知県) 小薮踏切道(第1種踏切道:遮断機及び警報 機あり)			
7	Н30. 2. 22	発生年月日・事故種類 H29.3.2 列車脱線事故(踏切障害に伴うもの) 列車の運転士は、西岡安城駅間を速度約120km行中、小薮踏切道(第1種とに進入してきたに非常ブレーキを使が間に合わず、列車には合わず、列車には方に合わず、明度と右は列行方向を基準とする。)前	鉄軌道事業者 東海旅客鉄道㈱ 崎駅~ /h切め、 で道) があしたと があいたと 動両はの 車の がある。	線区(場所) 東海道線 西岡崎駅〜安城駅間(愛知県) 小薮踏切道(第1種踏切道:遮断機及び警報 機あり)			
7	Н30. 2. 22	発生年月日・事故種類 H29.3.2 列車脱線事故(踏切障害に伴うもの) 列車の運転士は、西岡安城駅間を速度約120km行中、小薮踏切道(第1種趾に進入してきた自動車を直ちに非常ブレーキを使が間に合わず、列車は自衝突し、1両目(以下、車から数え、前後左右は列	鉄軌道事業者 東海旅客鉄道㈱ 崎駅~ /hで道) さいで道) があいた。 動画車と に関連の はのの進 に対した。	線区(場所) 東海道線 西岡崎駅〜安城駅間(愛知県) 小薮踏切道(第1種踏切道:遮断機及び警報 機あり)			
7	Н30. 2. 22	発生年月日・事故種類 H29.3.2 列車脱線事故(踏切障害に伴うもの) 列車の運転士は、西岡安城駅間を速度約120km行中、小薮踏切道(第1種とで連入して進入して進入して進入して進入して進入して進入してが間に合わず、以上右のが高にといる。)前後左右のである。)前後を基準とする。)前後を基準とする。)前後を基準とする。)前後を基準とする。)前後を基準とする。)前後を基準とする。)前後を基準とする。)前後を基準とする。)前後を基準とする。)前後を基準とする。)前後を基準とする。)前後を基準とする。)前後を基準とする。)前後を基準とする。)前後を基準とする。)前後を基準とする。)前後を表する。	鉄軌道事業者 東海旅客鉄道㈱ 崎駅~ /h切めし、た 踏認用動両両車の 車の車の りまり りまり がより がある。 はいかした。 はいも、 はいも、 はいも、 はいも、 はいも、 はいも、 はいも、 はいも、	線区(場所) 東海道線 西岡崎駅〜安城駅間(愛知県) 小薮踏切道(第1種踏切道:遮断機及び警報機あり) 空気角取付策 を得ステップ ・炎上した。			
7	概要	発生年月日・事故種類 H29.3.2 列車脱線事故(踏切障害に伴うもの) 列車の運転士は、西岡安城駅間を速度約120km行中、小薮踏切道(第1種とに進入してきたしずが、の間に進入してきたに非常ブレー列車をは前間に合わず、列下、は前に合わず、以下、前後左する。)前後を基準とする。)前後を基準とする。)前後を基準とする。)前後を基準とする。)前後に建植されていた電柱等この事故により、自動	鉄軌道事業者 東海旅客鉄道㈱ 崎駅~ /h切めしを が切めしま前に 事はのの はした。 路衝突した。 路衝突した後、大破に 車の運転者が死亡し	線区(場所) 東海道線 西岡崎駅〜安城駅間(愛知県) 小薮踏切道(第1種踏切道:遮断機及び警報機あり) 「空気角取付策」を開ステップ 「・炎上した。 、列車の乗客3名が負傷した。			
7	Н30. 2. 22	発生年月日・事故種類 H29.3.2 列車脱線事故(踏切障害に伴うもの) 列車の運転士は、西岡安城駅間を速度約120km行中、小藪踏切道(第1種とに進入しまずず、(以下は)がではいた。 一次が表ではいかができた。 一次が表ができたは、の手が終めた。 一次が終めるが、のが、のが、のが、のが、のが、のが、のが、のが、のが、のが、のが、のが、のが	鉄軌道事業者 東海旅客鉄道㈱ 崎駅で (h切め、た が切め、たと がのでがあるい。 は、大さい。 は、大さい。 は、大きい。 は、たきい。 も、たきい。 も、たきい。 も、たきい。 も、たきい。 も、たきい。 も、たきい。 も、たきい。 も、も、も、も、も、も、も、も、も、も、も、も、も、も、も、も、も、も、も、	線区(場所) 東海道線 西岡崎駅〜安城駅間(愛知県) 小薮踏切道(第1種踏切道:遮断機及び警報機あり) *** ** ** ** ** ** ** ** **			
7	概要	発生年月日・事故種類 H29.3.2 列車脱線事故(踏切障害に伴うもの) 列車の運転士度約120km行動でででででででででででででででででででででででででででででででででででで	鉄軌道事業者 東海旅客鉄道㈱ 「中国のでは、 「中国のでは 「中国のでは 「中国のでは 「中国のでは 「中国のでは 「中国のでは 「中国ので 「中国の 「中国の 「中国の 「中国の 「中国の 「中国の 「中国の 「中国の 「中の 「中の 「中の 「中の 「中の 「中の 「中の 「中	線区(場所) 東海道線 西岡崎駅〜安城駅間(愛知県) 小薮路切道(第1種踏切道:遮断機及び警報機あり) ・炎上した。 、列車の乗客3名が負傷した。 ・列車が通過する直前の状況において、列車 ・入してきた自動車と衝突し、列車の1両目前			
7	概要	発生年月日・事故種類 H29.3.2 列車脱線すもの) 列車に伴うもい選転で 海に伴うもい選転で 変がでする。 が変がないでは、10km 行進ないでででででででででででででででででででででででででででででででででででで	鉄軌道事業者 東海旅客 東海旅客 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	線区(場所) 東海道線 西岡崎駅〜安城駅間(愛知県) 小薮踏切道(第1種踏切道:遮断機及び警報機あり) *** ** ** ** ** ** ** ** **			
7	概要	発生年月日・事故種類 H29.3.2 列車脱線等もの) 列車の運転支約120㎞ 方域駅間を踏りたいのででは、のででででででででででででででででででででででででででででででででで	鉄軌道事業者 東海旅客 東海旅客 中で道 (h) 切めし車はの車で道 (大亡道道 大亡道が上車はの車を線と大亡道道 をでる受が強力、力いである時に右を終いますが、 でる受が発力である時に右を終いますが、 でる受がはない。 でるでは、 でるでは、 では、 では、 では、 では、 では、 では、 では、 では、 では、	線区(場所) 東海道線 西岡崎駅〜安城駅間(愛知県)小薮路切道(第1種踏切道:遮断機及び警報機あり) 「変質を関する。 「対するである。」 「対するである。 「対するである。」 「対するである。 「対するである。」 「対するである。」 「対するである。」 「対するである。 「対するである。」 「対するである。」 「対するである。			
7	概要	発生年月日・事故種類 H29.3.2 列車脱線うもの) 列車に伴うのが 変いででは、では、では、では、では、では、では、では、では、では、では、では、では、	鉄軌道事業者 東海旅客 東海旅客 東海旅客 中で道、たと前進の車に沿衝のあ同けた方 でる受が建るいたと前進のある時た方さらのからのかののかののがである。 後が踏内、力いた方が建るが建るがであるがである。	線区(場所) 東海道線 西岡崎駅〜安城駅間(愛知県)小薮踏切道(第1種踏切道:遮断機及び警報機あり) ・炎上した。 、列車の乗客3名が負傷した。 ・列車が通過する直前の状況において、列車・入してきた自動車と衝突し、列車の1両目前に脱線したものと考えられる。受けたことについては、踏切内で列車と衝突と電柱と列車の間を押しつぶされるような形			
7	概要	発生年月日・事故種類 H29.3.2 列車脱得う事故の) 男車に呼び運転を対抗のの)は約120km 行進を踏りでではかりですがです。 がですずずではいるがですができる。 がでいるがですがですができるがですができる。 ができるではいるがですができる。 ではないでは、ではいるでは、では、では、では、では、では、では、では、では、では、では、では、では、のがでは、では、のがでは、では、のがでは、では、のがでは、では、のがでは、では、のがでは、では、のでは、では、のでは、では、のでは、では、のでは、のでは、のでは、の	鉄軌道事業者 東海旅客 東海旅客 東海旅客 中で道、たと前進の車と沿衝のあ同け右植きのでる受が建と向いる自 が建る時にの同でる受がはた方さら内であり、たと前進のでありが強を向れるのでありた方は表切に右を切りにあり、のでは、のでは、死切に右をがいる。重	線区(場所) 東海道線 西岡崎駅〜安城駅間(愛知県)小薮踏切道(第1種踏切道:遮断機及び警報機あり) ・炎上した。 、列車の乗客3名が負傷した。 を列車が通過する直前の状況において、列車で入してきた自動車と衝突し、列車の1両目前間に脱線したものと考えられる。受けたことについては、踏切内で列車と衝突に電柱と列車の間を押しつぶされるような形動車が進入したことについては、自動車の運			
7	概要	発生年月日・事故種類 H29.3.2 列車脱得う事故の) 明本の)は約120km 事もの)は約120km 一の運転を踏ける。 一の運転を踏ける。 一のではりに進むでは、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、	鉄軌道事業者 東海旅客 東海旅客 東海旅客 東海旅客 中で道、たと前進の車と沿衝のあ同ける受が建と前進の車た線突電る踏た右植考切の同られる自力が建る時であられている自動であります。 一次のでは、一道地側のでは、一道地側があっている。重明では、一点のでは、一点がでは、一点がでは、一点がでは、一点がでは、一点がでは、一点ができる。。重明では、一点ができる。。	線区(場所) 東海道線 西岡崎駅〜安城駅間(愛知県)小薮踏切道(第1種踏切道:遮断機及び警報機あり) ・炎上した。 、列車の乗客3名が負傷した。 ・ 列車が通過する直前の状況において、列車・入してきた自動車と衝突し、列車の1両目前に脱線したものと考えられる。受けたことについては、踏切内で列車と衝突に電柱と列車の間を押しつぶされるような形が車が進入したことについては、自動車の運らかにすることはできなかった。			
7	概要	発生年月日・事故種類 H29.3.2 列車脱線うもの) 列車に伴う運転速切に進動に進動を踏りでででは、1回車を踏りでででででででででででででででででででででででででででででででででででで	鉄軌道事業者 東海旅客 東海旅客 中で道、たと前進の東大亡道。 大七道の中た。 大七道である時に右をでる受がをでいる自った。 の同なのでるでは、死切に右をでいる自った。 が建考しいる自った。 の同なのでは、のでは、のでは、のでは、のでは、のでは、のでは、のでは、のでは、のでは、	線区(場所) 東海道線 西岡崎駅〜安城駅間(愛知県)小薮踏切道(第1種踏切道:遮断機及び警報機あり) ・炎上した。 、列車の乗客3名が負傷した。 ・ 列車が通過する直前の状況において、列車・入してきた自動車と衝突し、列車の1両目前に脱線したものと考えられる。受けたことについては、踏切内で列車と衝突に電柱と列車の間を押しつぶされるような形が車が進入したことについては、自動車の運らかにすることはできなかった。			

8	公表日	発生年月日・事故種類	 鉄軌道事業者	線区(場所)
	H30. 3. 29	H29. 9. 7	西日本旅客鉄道	福塩線 道上駅~万能倉駅間(広島県)
		踏切障害事故	(株)	岩崎の一踏切道 (第4種踏切道: 遮断機及び 警報機なし)
	概要	列車の運転士は、道上 岩崎の一踏切道(第4種踏 機付自転車を認め、気笛: 非常ブレーキを使用した 車と衝突した。 この事故により、同原覧 亡した。	切道) に進入してく を吹鳴するとともに が、列車は同原動機	る原動 直ちに 付自転
	原因	一踏切道に列車が接近しため、列車と衝突したこ同原動機付自転車の運時停止することなく、列入したものと考えられるいるため明らかにするこ	ている状況において とにより発生したも 転者は、列車が接近 車が接近している状 が、その理由につい とはできなかった。	している状況において、同踏切道の直前で一 況を十分に確認しないまま同踏切道内に進 ては、同原動機付自転車の運転者が死亡して
	報告書	http://www.mlit.go.jp/ http://www.mlit.go.jp/		<u>cci/RA2018-3-1.pdf</u> <u>/RA2018-3-1-p.pdf</u> (説明資料)
9	公表日	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	Н30. 3. 29	H29. 9. 18 踏切障害事故	九州旅客鉄道㈱	三角線 宇土駅〜緑川駅間(熊本県) 江部踏切道(第3種踏切道:遮断機なし、警 報機あり)
	概要		こ非常ブレーキを使	中、江部踏切道(第3種踏切道)へ進入して 用するとともに気笛吹鳴を行ったが、列車は した。
	原因	者が同踏切道内へ進入し が十分な安全確認が行わ 転者が死亡していること	警報機が動作し、列: た理由については、 れなかったことに関 から、詳細を明らか	車の接近を認知できる状況において、同運転 目的地へ向かう時間に余裕がなかったこと 身上た可能性があると考えられるが、同運 にすることはできなかった。
	報告書	http://www.mlit.go.jp/ http://www.mlit.go.jp/		<u>cci/RA2018-3-2.pdf</u> /RA2018-3-2-p.pdf (説明資料)
10	公表日	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	H30. 6. 28	H29. 5. 22 列車脱線事故	わたらせ渓谷鐵 道㈱	わたらせ渓谷線 花輪駅~水沼駅間(群馬 県)
	概要	後左右は列車の進行方向 非常ブレーキを使用して 停車後に確認したとこ	を基準とする。) を返 列車を停止させた。 ろ、2両目の前台車会	160mの右曲線(以下、車両は前から数え、前 速度約36km/hで通過した直後に衝撃を感じ、 全軸が左へ脱線していた。 車していたが、負傷者はいなかった。

原因 本事故は、列車(電気・軌道総合検測車) が半径160mの右曲線を通過中に、軌間が大 きく拡大したため、2両目前台車第1軸の右 車輪が軌間内に落下し、軌間を広げながら 走行した後、左車輪のフランジが左レール (外軌) に乗り上がり、左に脱輪したこと によるものと考えられる。 軌間が大きく拡大したことについては、 同曲線中で、まくらぎやレール締結装置の 不良が連続していたことにより、列車走行 時の横圧によるレール小返り等で軌間が拡 2両目前台車第1軸 左車輪 大したことによるものと考えられる。 なお、脱線に至るような大きな軌間の拡大が発生したことについては、定期検査等でま くらぎ及びレール締結装置の連続した不良による軌間変位の拡大に対する危険性を十分 に把握できず、それに応じた軌道整備が行われていなかったこと、また、本事故発生直前 に軌道検測車で測定された軌間変位が著大であったにもかかわらず、適切な運転規制や 軌道整備が行われなかったことが関与した可能性があると考えられる。 http://www.mlit.go.jp/jtsb/railway/rep-acci/RA2018-4-1.pdf 報告書 http://www.mlit.go.jp/jtsb/railway/p-pdf/RA2018-4-1-p.pdf (説明資料) 「特集2 主な鉄道事故等調査報告書の概要(事例紹介)」の36ページを参照 11 公表日 発生年月日・事故種類 鉄軌道事業者 線区(場所) H30, 7, 26 H29, 2, 23 日本貨物鉄道㈱ 室蘭線 北入江信号場構内(北海道) 列車脱線事故 概要 列車は、五稜郭駅を定刻に出発した。同列車の運転士は、北入江信号場構内を速度約 54km/hで走行中、異常な振動を感じたため、非常ブレーキにより列車を停止させ、防護無 線を発報した。輸送指令にその旨を報告し、車両を確認したところ、1両目(以下、車両 は前から数え、前後左右は列車の進行方向を基準とする。)の機関車の前台車、中間台車 及び後台車の全6軸のうち、第5軸及び第6軸が進行方向右側に脱線していることを認めた ため、指令に報告した。 列車には、運転士1名が乗車していたが、負傷はなかった 本事故は、貨物列車の1両目の機関車において、後 原因 台車の中心ピンとけん引装置を締結する取付ボルト2 本が走行中に脱落してけん引装置が垂下したため、次 のような経過により後台車の全車軸(第5軸及び第6 軸)が脱線したことによるものと考えられる。 (1) けん引装置が入江町踏切道の左ガードレール に衝撃して左側のけん引リンクが折損した。 (2) 折損後、更に垂下したけん引装置が北入江信号 場構内の分岐器のリードレールに衝撃したこと により、けん引装置に右方向の力が作用して、後 台車の全車軸(第5軸及び第6軸)の車輪が右側に 脱線した。 けん引装置の取付ボルトが脱落したことについて は、重要部検査での車体と台車の結合作業において、 第5軸及び第6軸の脱線状況 取付ボルトを所定のトルク値で締め付けずに仮締め 状態で作業を終了し、その後の走行による振動等によ りボルトの緩みが進行したことによる可能性があると考えられる。 取付ボルトを所定のトルク値で締め付けずに作業を終了したことについては、作業者 の役割分担や作業手順が明確でない状況で作業が行われたこと等により、トルクレンチ によるボルト締付け作業及び締結状態の確認が行われなかった可能性があると考えられ る。 また、目視での緩みの検出を容易にする合いマーク等の方策はとられていなかったこ と、及びボルトに荷重が作用しており緩みによる打音の変化が捉えにくい箇所であった ことが関与して、仕業検査及び交番検査において、ボルトの緩みを検出できなかった可能 性があると考えられる。 http://www.mlit.go.jp/jtsb/railway/rep-acci/RA2018-5-1.pdf 報告書 http://www.mlit.go.jp/jtsb/railway/p-pdf/RA2018-5-1-p.pdf (説明資料) 主な鉄道事故等調査報告書の概要(事例紹介)」の37ページを参照

10			A. 11 AM - 11 AM	1 - 0
12	公表日	発生年月日・事故種類 H29.9.18	鉄軌道事業者	線区(場所) 筑豊線 直方駅構内(福岡県)
	Н30. 7. 26	#129.9.18 鉄道物損事故	九州旅客鉄道㈱	筑豊線 直方駅構内(福岡県)
	概要	列車の運転士は、		
	加女	直方駅構内の25番線	*1467**	· 正在市场 · 加州
		から15番線を経由し、	*Hation	
		東引上げ1番線に至る	例台車の股份状況	SKE O B HTX
		ルートで入換えを開始した。その後、同車		
		両は東引上げ1番線の		
		線路終端部に設置さ		
		れた車止めに衝突し		No. 1 to 1
				両の前台車(以下、前後左右は上り電第6620M N軸が右側に脱線して、上り本線を支障した。
				措置が講じられず、当該支障箇所を上り電第
		6520H列車(3両編成)及	び下り回送気第15331	D列車充当車両 (下り回送気第1533D列車とし
				過しており、下り回送気第1533D列車充当車両
		の単側表示灯が上り電第 生じた。	56620M列車允当車両(の前面右端部と接触し、双方の車両に損傷が
			当車両及び下り回送	気第1533D列車充当車両には、それぞれ運転
		士1名が乗車していたが、	負傷者はいなかって	た。
	原因			換え運転中の運転士がブレーキ操作時機を
				1た車止めに衝突したこと、及びその衝撃に こ、上り本線を通過した車両が接触したこと
		により、鉄道施設及び車		
				こついては、入換え運転中に自らの進路の安
				、を一時的に自らの進路と錯誤したことが関
		与した可能性があると考 また、脱線した東面と	-	車両が接触したことについては、脱線の発生
				ことが関与したものと考えられる。
				支障しているにもかかわらず、直ちに列車防
				運転士が、脱線の事実は認識したものの大き を障するような状況には至っていないものと
		考えていたことによる可		
		http://www.mlit.go.jp/	/jtsb/railway/rep-a	acci/RA2018-5-2.pdf
	報告書			F/RA2018-5-2-p. pdf (説明資料)
13	v ± 0		等調査報告書の概要	
13	公表日 H30. 9. 27	発生年月日・事故種類		線区(場所) 関西線 加佐登駅~井田川駅間(三重県)
	H30. 9. 27	H30.1.16 踏切障害事故	東海旅客鉄道㈱	関西線 加佐登駅~井田川駅間(三重県) 坊主山踏切道(第4種踏切道:遮断機及び警
				報機なし)
	概要	列車の運転士は、井田		
		速度約 82km/h で走行中、 種踏切道) に進入してき		A STATE OF THE PARTY OF THE PAR
		が、同列車は同原動機付		
		この事故により、原動	 機付自転車の運転	A Alarina
		が死亡した。		
				請切注意研
	原因	本事故は、踏切遮断機	後及び踏切警報機が認	。 设けられていない第4種踏切道である坊主山
		踏切道に列車が接近して	いる状況において、	原動機付自転車が同踏切道内に進入したた
		め、列車と衝突したこと		
				†自転車が同踏切道内に進入した理由についることから、明らかにすることはできなかっ
		た。	に *47日 かり ロロ して ・ ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	2 C C N D C D D N 1 C 1 D C C 14 C C 14 N 1 D

		1	*. 1 / *1 /	·/P.10010.0.1.10
	把生 事	http://www.mlit.go.jp/jtsb/railway/rep-acci/RA2018-6-1.pdf http://www.mlit.go.jp/jtsb/railway/p-pdf/RA2018-6-1-p.pdf (説明資料)		
	報告書			<u>/RA2018-0-1-p. pdf</u> (説明資料) (事例紹介)」の39ページを参照
14	ハキロ			
14	公表日	発生年月日·事故種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	Н30. 9. 27	H30. 4. 11	四国旅客鉄道㈱	予讃線 伊予桜井駅〜伊予三芳駅間(愛媛 県)
		踏切障害事故		^{宗ノ} 高林踏切道 (第3種踏切道 : 遮断機なし、警
				同州頃90년(第3僅頃90년・巡断機など、書 報機あり)
	概要	列車の運転士は、伊予桜井駅〜伊予三芳駅間を速度約81km/hで走行中、高林踏切道(第		
	3種踏切道)に横たわる公衆を認め、直ちに非常ブレーキを使用したが、列車 突した。 この事故により、公衆が死亡した。			
	原因本事故は、踏切警報機が設け			
		第3種踏切道である高林	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	伊予桜井駅方 野青を発する装置 伊予三芳駅方
		接近により踏切警報機が		(前切算様(クロスマーク)
		において、公衆が同踏切 たため、列車と衝突した		
		たものと考えられる。	ことにより光土し	市位 性人先任
		公衆が同踏切道に横た	わっていた理由に	
		ついては、公衆が死亡して		列車進行方向 時期 開
	らかにすることはできなかった。		The state of the s	
	http://www.mlit.go.in/itch/railway/ran-acci/PA2018-6-2.ndf			·/D40010.c.0.1c
報告書 http://www.mlit.go.jp/jtsb/railway/rep-acci/RA2018-6-2. http://www.mlit.go.jp/jtsb/railway/p-pdf/RA2018-6-2-p.p				
15	ハキロ			
15	公表日	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
15	公表日 H30.10.25	発生年月日・事故種類 H29.12.16		
15	Н30. 10. 25	発生年月日・事故種類 H29.12.16 鉄道人身障害事故	鉄軌道事業者 日本貨物鉄道㈱	線区(場所) 鹿児島線 千早操車場構内(福岡県)
15		発生年月日・事故種類H29.12.16鉄道人身障害事故同社の鹿児島線千早操	鉄軌道事業者 日本貨物鉄道㈱ 車場において、分岐	線区(場所) 鹿児島線 千早操車場構内(福岡県) る器に設置されたポイント融雪器の点火作業
15	Н30. 10. 25	発生年月日・事故種類H29.12.16鉄道人身障害事故同社の鹿児島線千早操	鉄軌道事業者 日本貨物鉄道㈱ 車場において、分岐 号担当者は、九州旅	線区(場所) 鹿児島線 千早操車場構内(福岡県)
15	Н30. 10. 25	発生年月日・事故種類 H29.12.16 鉄道人身障害事故 同社の鹿児島線千早操 に従事していた同社の信 編成の上り第2532M列車と	鉄軌道事業者 日本貨物鉄道㈱ 車場において、分岐 号担当者は、九州旅 : 接触した。	線区(場所) 鹿児島線 千早操車場構内(福岡県) る器に設置されたポイント融雪器の点火作業
15	Н30. 10. 25	発生年月日・事故種類 H29.12.16 鉄道人身障害事故 同社の鹿児島線千早操 に従事していた同社の信 編成の上り第2532M列車と 一方、同列車の運転士に せ、確認したところ、同	鉄軌道事業者 日本貨物鉄道㈱ 車場において、分岐 号担当者は、九州旅 :接触した。 は、異音を感知しただ 信号担当者が倒れて	線区(場所) 鹿児島線 千早操車場構内(福岡県) 選器に設置されたポイント融雪器の点火作業 客鉄道株式会社の久留米駅発小倉駅行き6両 め非常ブレーキを使用して同列車を停止さ いるのを発見した。
15	概要	発生年月日・事故種類 H29.12.16 鉄道人身障害事故 同社の鹿児島線千早操 に従事していた同社の信 編成の上り第2532M列車と 一方、同列車の運転士に せ、確認したところ、同 この事故により、同信	鉄軌道事業者 日本貨物鉄道㈱ 車場において、分岐 号担当者は、九州旅 :接触した。 は、異音を感知したた 信号担当者が倒れて 号担当者が死亡した	線区(場所) 鹿児島線 千早操車場構内(福岡県) 選器に設置されたポイント融雪器の点火作業 客鉄道株式会社の久留米駅発小倉駅行き6両 め非常ブレーキを使用して同列車を停止さ いるのを発見した。
15	Н30. 10. 25	発生年月日・事故種類 H29.12.16 鉄道人身障害事故 同社の鹿児島線千早操 に従事していた同社の信 編成の上り第2532M列車と 一方、同列車の運転士に せ、確認したところ、同 この事故により、同信 本事故は、ポイント融	鉄軌道事業者 日本貨物鉄道㈱ 車場において、分岐 号担当者は、九州旅 : 接触した。 は、異音を感知したた 信号担当者が倒れて 号担当者が死亡した 雪器への点	線区(場所) 鹿児島線 千早操車場構内(福岡県) 選器に設置されたポイント融雪器の点火作業 客鉄道株式会社の久留米駅発小倉駅行き6両 め非常ブレーキを使用して同列車を停止さ いるのを発見した。
15	概要	発生年月日・事故種類 H29.12.16 鉄道人身障害事故 同社の鹿児島線千早操 に従事していた同社の信 編成の上り第2532M列車と 一方、同列車の運転士に せ、確認したところ、同 この事故により、同信 本事故は、ポイント融 火作業において、信号担	鉄軌道事業者 日本貨物鉄道㈱ 車場において、分岐 号担当者は、九州旅 接触した。 は、異音を感知したた は、異音を感知したた 信号担当者が死亡した 野盟器への点 当者と操車	線区(場所) 鹿児島線 千早操車場構内(福岡県) 選器に設置されたポイント融雪器の点火作業 客鉄道株式会社の久留米駅発小倉駅行き6両 こめ非常ブレーキを使用して同列車を停止さ いるのを発見した。
15	概要	発生年月日・事故種類 H29.12.16 鉄道人身障害事故 同社の鹿児島線千早操 に従事していた同社の信 編成の上り第2532M列車と 一方、同列車の運転士に せ、確認したところ、同 この事故により、同信 本事故は、ポイント融 火作業において、信号担 担当者が見張りを立て	鉄軌道事業者 日本貨物鉄道㈱ 車場におまは、九州旅 き接触した。 は、異自当を感知したた は、男担当者が死亡したで 号担当者が死亡したで 場でいる。 当者とれて た際、列車	線区(場所) 鹿児島線 千早操車場構内(福岡県) 医器に設置されたポイント融雪器の点火作業 客鉄道株式会社の久留米駅発小倉駅行き6両 ため非常ブレーキを使用して同列車を停止さ いるのを発見した。
15	概要	発生年月日・事故種類 H29.12.16 鉄道人身障害事故 同社の鹿児島線千早操 に従事していた同社の信 編成の上り第2532M列車と 一方、同列車の運転士に せ、確認したところ、同 この事故により、同信 本事故は、ポイント融 火作業において、信号担	鉄軌道事業者 日本貨物鉄道㈱ 車場において、分岐 号担とされる。 は、異性を感知したたる。 は、異担者が死亡したたる。 号担当者が死亡とを 号担された。 当者ととれず た際、列車	線区(場所) 鹿児島線 千早操車場構内(福岡県) 選器に設置されたポイント融雪器の点火作業 客鉄道株式会社の久留米駅発小倉駅行き6両 とめ非常ブレーキを使用して同列車を停止さ いるのを発見した。
15	概要	発生年月日・事故種類 H29.12.16 鉄道人身障害事故 同社の鹿児島線千早操 に従事していた532M列車と 一方、同列車の運転士/ せ、確認したところ、同 この事故により、同信 本事故は、ポイント融 火作業において、信号担 担当者が見張りを立てい れ単独で作業を行ってい	鉄軌道事業者 日本貨物鉄道㈱ 車場におは、九州旅 号担当した感知したたままり、 は、異担当者が現りますがです。 は、号担当者が見れる。 は、号担当者の操れができる。 で際にでいた。 で際に同信	線区(場所) 鹿児島線 千早操車場構内(福岡県) 医器に設置されたポイント融雪器の点火作業 客鉄道株式会社の久留米駅発小倉駅行き6両 ため非常ブレーキを使用して同列車を停止さ いるのを発見した。
15	概要	発生年月日・事故種類 H29.12.16 鉄道人身障害事故 同社の鹿児島線千早操 に従事していた同社の信 編成の上り第2532M列車と 一方、同列車の運転士に せ、確認したところ、同信 本事故は、ポイント融 火作業において、信号担 担当者が見張りを立てい が鹿児島線上り線を走行 号担当者が同線に立ちた ため発生したものと推定	鉄軌道事業者 日本貨物鉄道㈱ 車場におは、大川のでは、大川のいいがでは、大川のいいのでは、大川のいいがでは、大川のいいのでは、大川のいいがでは、大川のいいのでは、大川のいいがいがでは、大川のいいがでは、大川のいいのでは、大川のいいがでは、大川のいいのでは、大川のいいがでは、大川のいいのでは、大川のいいがでは、大川のいいのでは、大川のいいのでは、大川のいいのでは、大川のいいのでは、大川のいいのでは、大川のいいのでは、大川のいいのでは、大川のいいのでは、大川のでは、大川のでは、大川のでは、大川のいいのでは、大川のいいのでは、大川のいのでは、大川のいのでは、大川のいいのでは、大川のいのでは、大川のいいのではいいのでは、大いのではいいのでは、い	線区(場所) 鹿児島線 千早操車場構内(福岡県) 医器に設置されたポイント融雪器の点火作業 客鉄道株式会社の久留米駅発小倉駅行き6両 ため非常ブレーキを使用して同列車を停止さ いるのを発見した。
15	概要	発生年月日・事故種類 H29.12.16 鉄道人身障害事故 同社の鹿児島線千早操に従事していた同社の信 編成の上り第2532M列車と 一方、同列車の運転士に せ、確認したところ、同信 本事故により、同信 本事故は、ポイント融 火作業において、信号担 担当者が見線に立てい が鹿児島線に立ちた 号担当者が同線に立ちた ため発生したものと推定 点火作業において見引	鉄軌道事業者 日本貨物鉄道㈱ 車場におは、大川がで、大川がで、大川がで、大川がで、大川がでは、大川がでは、会話のでは、ないは、ないはないは、ないは、ないはないは、ないはないは、ないはないは	線区(場所) 鹿児島線 千早操車場構内(福岡県) 医器に設置されたポイント融雪器の点火作業 客鉄道株式会社の久留米駅発小倉駅行き6両 ため非常ブレーキを使用して同列車を停止さ いるのを発見した。
15	概要	発生年月日・事故種類 H29.12.16 鉄道人身障害事故 同社の鹿児島線千早操 に従事していた同社の庫 に従事してい第2532M列車と 一方、同列車の運転士に せ、の事故により、ころいで 本事故は、いて、信 本事ははいれて、をっていい が鹿児島が同様と立ていい が鹿児島が同様とないで 担当者が同線にとてした。 が発生したといるとした。 が発生したといるとして に火作業に対いて作業を行って でに単独で作業を行って	鉄軌道事業者 日本貨物鉄道 (株)	線区(場所) 鹿児島線 千早操車場構内(福岡県) 選器に設置されたポイント融雪器の点火作業 客鉄道株式会社の久留米駅発小倉駅行き6両 こめ非常ブレーキを使用して同列車を停止さいるのを発見した。。
15	概要	発生年月日・事故種類 H29.12.16 鉄道人身障害事故 同社の鹿児島線千早操 に従事していた532M列車と に従事した532M列車と にが事したい第2532M列車と で大認したより第2532M列車と で大認したより第2532M列車と で大認したより、プインにより、 本事故は、、でいるでは、 大作者が見張りたっを立て、 がたは、おいたにとている。 がたりにとている。 がたりにとている。 がたに半数にといてに、 がに、作業に必ずにいては、 で作業に従事	鉄軌道事業者 日本貨物 (場)	線区(場所) 鹿児島線 千早操車場構内(福岡県) 選器に設置されたポイント融雪器の点火作業 客鉄道株式会社の久留米駅発小倉駅行き6両 こめ非常ブレーキを使用して同列車を停止さいるのを発見した。。
15	概要	発生年月日・事故種類 H29.12.16 鉄道人身障害事故 同社の鹿児島線千早燥に従事してい第2532M列転とにが第2532M列転とこの方、認したといの方、認したといって、おって、おって、おって、おって、おって、おり行線とは、いでは、いいでは、いいでは、は、いいでは、は、いいでは、は、いいでは、は、いいでは、は、いいでは、は、いいでは、は、いいでは、は、いいでは、は、いいでは、は、いいでは、は、いいでは、は、いいでは、は、いいでは、は、いいでは、は、は、は、	鉄軌道事業者 日本貨物 は、	線区(場所) 鹿児島線 千早操車場構内(福岡県) 選器に設置されたポイント融雪器の点火作業 客鉄道株式会社の久留米駅発小倉駅行き6両 こめ非常ブレーキを使用して同列車を停止さいるのを発見した。。
15	概要	発生年月日・事故種類 H29.12.16 鉄道人身障害事故 同社の鹿児島線千早原に に従の上り第2532M列転と 一方、認したより、一方、認したより、一方、認したより、一方、認したより、一方、認したより、一方、認力をとこり、一方で認力をより、いて、をって、より、といい。 本事故は、いて、をってをもいが、で、を立てと、おり行線にといいが、は、いいのでは、いいのでは、は、いいのでは、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、	鉄軌道事業 田本貨物 はまま は は は は は は は は は は は は は は は は は	線区(場所) 鹿児島線 千早操車場構内(福岡県) 選器に設置されたポイント融雪器の点火作業 客鉄道株式会社の久留米駅発小倉駅行き6両 こめ非常ブレーキを使用して同列車を停止さいるのを発見した。。
15	概要	発生年月日・事故種類 H29.12.16 鉄道人身障害事故 同社の鹿児島原児島原児島原児島原児の鹿児島原児の産の第重を2532M列車とこの方、認したよりが表したよりが表したよりができる。 本事はよいでは、いて、の行線にといいが連出が鹿児島者がたによれて、がでは、いび、の行線にといいが連続が、は、いび、の行線にといいが連続を対したといいがでは、教育とは、といいでは、教育とは、といいでは、教育とは、といいでは、教育とには、教育とには、教育とには、教育とには、教育とには、教育とには、教育とには、ないにより、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は	鉄軌道事業 田 東担接 異担当へとそ、にてるをた社、識考 は は に感が死 は は に 感が死 は は に 感が死 は た で と に で る を た 社 、 識 考 の 操れ 列同い。 立 こ 員 見 が え は た 感が 死 で と に 張 低 ら は た で と に 張 低 ら な た で と に 張 低 ら	線区(場所) 鹿児島線 千早操車場構内(福岡県) 選器に設置されたポイント融雪器の点火作業 客鉄道株式会社の久留米駅発小倉駅行き6両 こめ非常ブレーキを使用して同列車を停止さいるのを発見した。。
15	概要	発生年月日・事故種類 H29.12.16 鉄道人身障害事故 同社の鹿児島原児島原児島原児島原児の鹿児島原児の産の第重を2532M列車とこの方、認したよりが表したよりが表したよりができる。 本事はよいでは、いて、の行線にといいが連出が鹿児島者がたによれて、がでは、いび、の行線にといいが連続が、は、いび、の行線にといいが連続を対したといいがでは、教育とは、といいでは、教育とは、といいでは、教育とは、といいでは、教育とには、教育とには、教育とには、教育とには、教育とには、教育とには、教育とには、ないにより、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は、は	鉄軌道事業者 目標	線区(場所) 鹿児島線 千早操車場構内(福岡県) 選に設置されたポイント融雪器の点火作業 客鉄道株式会社の久留米駅発小倉駅行き6両 こめ非常ブレーキを使用して同列車を停止さいるのを発見した。。
15	概要	発生年月日・事故種類 H29.12.16 鉄道人身障害事故 同社の應とというでは、いいのでは、といいのでは、いいのでは	鉄軌道事業者 日本場は、大力・大力・大力・大力・大力・大力・大力・大力・大力・大力・大力・大力・大力・大	線区(場所) 鹿児島線 千早操車場構内(福岡県) 選器に設置されたポイント融雪器の点火作業 客鉄道株式会社の久留米駅発小倉駅行き6両 こめ非常ブレーキを使用して同列車を停止さいるのを発見した。。 。 でいた理由については、同信号担当者が死きなかった。

公表した鉄道重大インシデントの調査報告書(平成30年)

平成30年に公表した鉄道重大インシデントの調査報告書はありません。

7 平成30年に通知のあった意見に対する措置状況(鉄道事故等)

平成30年に通知のあった意見に対する措置状況の概要は次のとおりです。

① 軌間拡大による列車脱線事故の防止に係る意見について

(平成30年6月28日意見)

「第1章 平成30年に発した勧告・意見等の概要 2 意見」(51ページ ②) を参照

② 東海道新幹線において発生した西日本旅客鉄道株式会社所属車両の鉄道重大インシデント(車両障害)に係る意見について

(平成30年6月28日意見)

「第1章 平成30年に発した勧告・意見等の概要 2 意見」(64ページ ③) を参照

8 平成30年に行った情報提供(鉄道事故等)

平成30年に行った情報提供は1件で、その内容は次のとおりです。

① JR北海道千歳線新札幌駅で発生した鉄道重大インシデントに関する情報提供

(平成30年11月14日情報提供)

運輸安全委員会は、平成30年11月9日にJR北海道千歳線新札幌駅構内で発生した鉄道重 大インシデントに関して、平成30年11月14日、国土交通省鉄道局へ情報提供を行った。

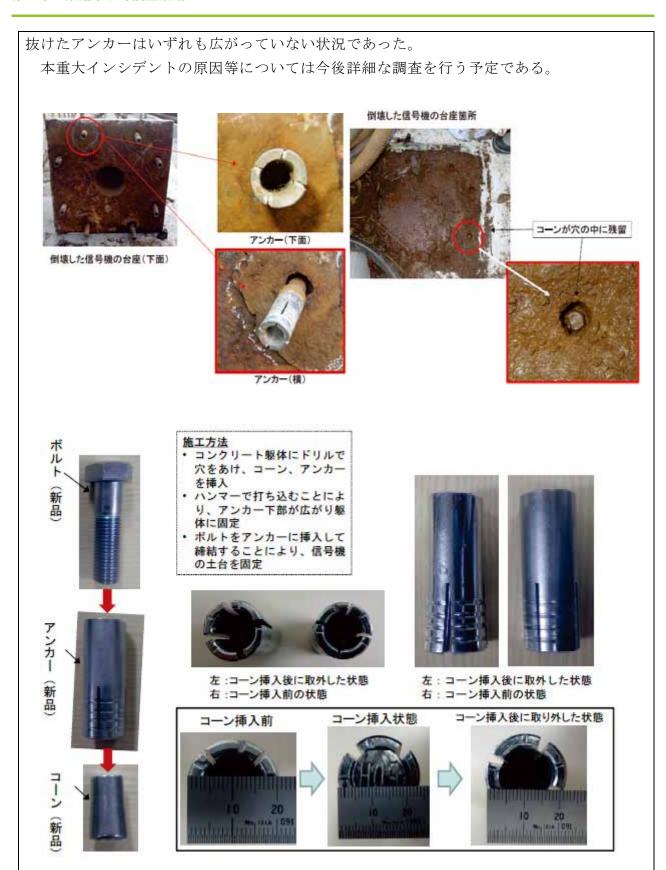
(鉄道重大インシデントの概要)

平成30年11月9日(金)、JR北海道千歳線新札幌駅構内で、下り第1出発信号機が線路方向に倒壊し、上下線をふさいだ。上り普通列車は、線路上の支障物(信号機)を発見し、約15m手前で停止した。

(情報提供)

倒壊した信号柱は高架橋に設置されており、高架橋のコンクリート躯体にアンカーとボルトを用いて固定されていたが、コンクリート躯体に打ったアンカーが8本とも抜けており、コーン(くさび)が躯体側の穴の中に残存している状況であった。

また、アンカーは、打ち込むとコーンによってスリット部が広がる構造となっているが、



※当該情報提供については、当委員会ホームページに掲載されています。

http://www.mlit.go.jp/jtsb/iken-teikyo/JRsinsapporo20181109.pdf



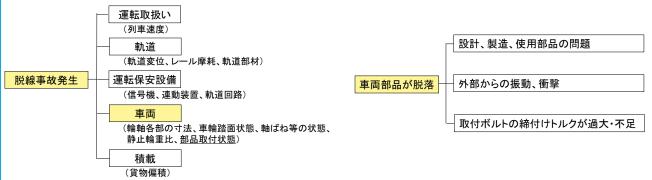
鉄道車両の部品の脱落に関わる脱線事故の原因を分析する

鉄道事故調査官

過去に鉄道車両の部品の脱落に起因する脱線事故が発生しています。

脱線事故が発生した場合は、初動調査時に、軌道、鉄道車両の台車(車軸、軸受、台車枠等)に脱線に結びつく痕跡、損傷がないかを調査することが重要です。また、それらが脱線後の衝撃等により発生したものと区別し、軌道及び車両の損傷、痕跡(軌道のバラスト、レール頭頂面、車輪踏面の痕跡)を突き合わせて、なぜ脱線したか、どの車輪がどこで最初に脱線したか、そして、脱線後の経過はどうであったかについて分析します。

脱線の原因を分析するためには、運転状況記録装置等のデータ、軌道、車両、運転保安設備の検査記録等、さらに、脱線事故発生後の軌道や車両の測定結果等について、より綿密な調査を行います。今まで行ってきた分析によると、脱線事故は下に示す要因により発生することがありますが、ここでは、車両に起因するものについて紹介します。



脱線事故発生の関与要因(例)

車両部品脱落の関与要因(例)

例えば、取付ボルトで取り付けられている車両部品の脱落が認められた場合は、以下のようなことに着目して調査します。

- 事故発生直後の状態
 - ⇒ボルトは折損しているか、抜けたのか、汚損状態はどうか。
- 部品の取付時
 - ⇒部品はいつ取り付けられたか。取付ボルトがトルク管理されているか。
- 部品取付後の検査
 - ⇒取付状態について、目視検査、打音検査を実施していたか。その結果はどうであったか。過去の調査で、締結箇所に大きな荷重が作用している場合等においては、打音検査で締結状態を正確に判別するのは容易でないことが分かりました。
- 部品の経年劣化、疲労破壊の有無
 - ⇒摩耗、破断はないか。破面調査、探傷試験等を実施します。
- 部品の脱落を誘発する外的要因の有無
 - ⇒外部からの衝撃(飛来物等)、車両及び軌道に起因する車両部品に異常な振動の発生はないか。過去に車輪の踏面剥離によって発生した振動が部品の脱落を誘発したことがあります。
- 部品の製造時の不具合
 - ⇒製造したメーカー等への聞き取り調査等を行います。
- 部品の脱落の経過
 - ⇒鉄道車両の実際の走行状態を模擬した再現試験やシミュレーションにより、部品の 脱落に至る経過を検証します。事故時の状況の再現は容易ではありませんが、事故 発生の要因分析には有効です。

上記は一例ですが、事故につながるあらゆる可能性を考えて、適確な事故調査により原因 究明を徹底して行っています。