

鉄道重大インシデント調査報告書

名古屋鉄道株式会社尾西線日比野駅構内における鉄道重大インシデント
(列車の運転を停止して行うべき工事又は保守の作業中に、列車が当該
作業をしている区間を走行した事態に係る鉄道重大インシデント)

平成17年 2月25日

航空・鉄道事故調査委員会

本報告書の調査は、名古屋鉄道株式会社尾西線日比野駅構内の鉄道重大インシデントに関し、航空・鉄道事故調査委員会設置法に基づき、航空・鉄道事故調査委員会により、鉄道事故の防止に寄与することを目的として行われたものであり、本事案の責任を問うために行われたものではない。

航空・鉄道事故調査委員会

委員長 佐藤 淳 造

名古屋鉄道株式会社尾西線日比野駅構内における
鉄道重大インシデント
(列車の運転を停止して行うべき工事又は保守の
作業中に、列車が当該作業をしている区間を走
行した事態に係る鉄道重大インシデント)

鉄道重大インシデント調査報告書

鉄道事業者名：名古屋鉄道株式会社

インシデント種類：工事違反(鉄道事故等報告規則第4条第1項第5号の列車の運転を停止して行うべき工事又は保守の作業中に、列車が当該作業をしている区間を走行した事態)

発生日時：平成16年1月21日 0時03分ごろ

発生場所：愛知県海部郡佐屋町

尾西線 日比野駅構内

弥富駅起点 6 k 5 4 8 m付近

平成17年2月10日

航空・鉄道事故調査委員会(鉄道部会)議決

委員長	佐藤 淳 造
委員	楠 木 行 雄
委員	佐藤 泰 生(部会長)
委員	中 川 聡 子
委員	宮 本 昌 幸
委員	山 口 浩 一

1 鉄道重大インシデント調査の経過

1.1 鉄道重大インシデントの概要

名古屋鉄道株式会社の尾西線佐屋駅発津島駅行き上り回送第K2460列車(2両編成)は、平成16年1月21日(水)佐屋駅を定刻(0時01分)より約30秒遅れて出発した。運転士は、速度約75km/hで惰行運転中、前方(前後左右は進行方向を基準とする。)の佐屋14号踏切道内の上り軌道上に、ヘッドライトを点灯させている作業用車(軌道上及び一般道路を走行できる作業用車)を約160m手前で発見し、非常ブレーキを使用したが無間に合わず、当該作業用車と衝突し、当該踏切を約54m行き過ぎて停止した。

列車の乗務員(運転士1名、車掌1名)同乗していた同社の社員(3名)及び当該作業用車の付近にいた作業員(4名)に死傷者はいなかった。

列車は、先頭車両の連結器及び空気配管等が損傷した。また、当該作業用車は、運

転台等が大破したが火災の発生はなく、衝突の弾みで線路上を津島駅方に約404m押し出された位置で停止した。

1.2 鉄道重大インシデント調査の概要

1.2.1 調査組織

本件は、鉄道事故等報告規則第4条第1項第5号の「列車の運転を停止して行うべき工事又は保守の作業中に、列車が当該作業をしている区間を走行した事態」(工事違反)に該当し、作業開始の承認を与えた後に、当該作業をしている区間を列車が走行したものであり、国土交通省令¹の定める、特に異例と認められるものとして調査対象となったことから、航空・鉄道事故調査委員会は、平成16年1月21日、調査を担当する主管調査官ほか1名の鉄道事故調査官を指名した。

中部運輸局は、本重大インシデント調査の支援のため、職員を現場に派遣した。

1.2.2 調査の実施時期

平成16年1月22日及び23日 現場調査及び口述聴取

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 運行の経過

重大インシデントの発生に至るまでの経過は、名古屋鉄道株式会社(以下「同社」という。)の上り回送第K2460列車(以下「本件列車」という。)の運転士(以下「運転士」という。)日比野駅の当務駅長を務めていた助役(以下「当務駅長」という。)及び作業用車(軌道上及び一般道路を走行できるもの、以下「軌陸車²」という。)の使用責任者(以下「トロリ使用責任者³」という。)の口述によれば、概略次のとおりであった。

(1) 本件列車の運転士

本件列車は、1月20日の佐屋駅行き下り普通第2363G列車(旅客列車)

¹ 国土交通省令は、「航空・鉄道事故調査委員会設置法第2条の2第4項の国土交通省令で定める重大な事故及び同条第5項の国土交通省令で定める事態を定める省令」第2条第6号をさす。

² 当該軌陸車の鉄車輪は、左右の車輪の間が電氣的に絶縁されており、軌道短絡しない構造である。

³ 同社では保守用車両及び軌陸車等をトロリと呼び、それを使用して線路内で作業をするときの責任者を「トロリ使用責任者」と呼んでいる。

が、同駅から上り回送列車として折り返したもので、日比野駅を発着する最後の列車である。下り普通第2363G列車の佐屋駅到着が約1分遅れたため、本件列車は、定刻（1月21日、0時01分）より約30秒遅れて佐屋駅を出発した。

速度約75km/hで惰行運転中、前方の日比野駅構内で明かりが見えたが、6分ほど前に下り第2363G列車を運転しているとき、同駅で作業員の姿を見掛けていたので、工事のための明かりだろうと思いそのまま進行した。

その後、佐屋14号踏切道（以下「本件踏切」という。）内の本件列車の進路となる軌道上に、ヘッドライトを点灯させている軌陸車を約160m手前で発見したため、気笛吹鳴とともに非常ブレーキを使用したが無事に合わず、その軌陸車に衝突した。

なお、本件踏切の踏切反応灯は点灯しており、踏切遮断機及び踏切警報機は作動していた。

(2) 当務駅長

1月20日は、本件列車の出発後に線路内作業が行われることになっていた。このため、15時ごろに、運転通告券⁴を作成し、発行者印を押印した後、駅事務室内に設置されている連動装置の制御盤の側面にマグネットで留めていた。

本件列車が日比野駅に到着する5、6分前の23時57、58分ごろに、その運転通告券を駅事務室の入口付近に設置されている通告箱に入れた後、入口のシャッターを半分ほど閉めてから日報整理等の作業に入った。

その後、列車接近ブザーが鳴動し、本件列車が到着するなと思っていたところ、運転通告券を受け取る際に、いつも駅事務室に立ち寄って挨拶（声掛け）していくトロッコ使用責任者が、当日は来なかったため多少気掛かりだったが、そのまま日報整理等の作業を続けていた。

いつも最後の列車を見送ってから、駅の周辺に異常がないか確認して戸締まりをしているので、その日も同じように駅事務室から出ようとしたとき、本件列車の気笛がけたたましく鳴ったので、慌てて外に出たところ、本件踏切内に止まっている軌陸車と接近してくる本件列車が見え、その直後に衝突した。

(3) トロッコ使用責任者

1月20日は、23時30分ごろに日比野駅に隣接している日比野変電所

⁴ 「運転通告券」とは、通常は閉そく方式の変更等があった場合に、駅長から乗務員にそれを通告するために用いるものであるが、同社ではトロッコ使用手続の際にもこれを使用することとしている。

資材置場に集合し、工事会社の作業員と打ち合わせを行った。作業には運転通告券が必要なため、打ち合わせの後、日比野駅に行き、24時00分ごろに通告箱から運転通告券を取り出した。

このとき、駅事務室入口のシャッターが半分ほど閉まっていたので、既に上りの終列車は出発したものと思い、通告箱から取り出した運転通告券の記載事項と番号で自分が携帯すべきものであることを確かめて、作業員に軌陸車を上り軌道上に据え付けるよう指示した。なお、同社の内規ではトロッコ使用責任者に対して列車が出発若しくは通過及び到着したことの確認を義務付けておらず、その日も列車の確認は行っていない。

作業員が軌陸車を右側から本件踏切内の上り軌道上に据え付けたのとほぼ同時に、踏切警報機が鳴動した。当該軌陸車の左右の鉄車輪間が絶縁されていることは作業前に聞いていたが、長年使用された古い車両だったので、絶縁不良により鉄車輪で軌道短絡が発生したものと思い、軌陸車の鉄車輪を上げるよう作業員に慌てて指示した。

その後、佐屋駅方の線路から明かりが見えてきたので確認したところ、本件列車が進行してくるのが分かった。このため、軌陸車の前照灯をパッシングして本件列車に危険を知らせようとしたが、止まりそうになかったので線路外に避難した直後に、本件列車が軌陸車に衝突した。しばらくして、他の作業員から、衝突により押し出された軌陸車は日比野1号踏切道付近で停止している旨の連絡を受けた。

なお、本件踏切に踏切支障報知装置（押しボタン）が設置されていることは、気が付かなかった。また、列車防護用具は別の場所に止めた自動車の中に入れており、携帯してはいなかった。

本重大インシデントの発生は0時03分ごろであった。

（付図1、2、3及び写真1、2、5参照）

2.2 鉄道施設及び車両の損傷に関する情報

2.2.1 鉄道施設の損傷状況

なし

2.2.2 車両の損傷状況

先頭車両の連結器、空気配管等が損傷した。

（写真3参照）

2.3 鉄道施設及び車両以外の物件の損傷に関する情報

軌陸車の運転台、駆動装置等が損傷した。

なお、軌陸車の最大積載時の車両総重量は、5,045 kgである。

(写真4参照)

2.4 関係者に関する情報

2.4.1 当務駅長に関する情報

(1) 経験、教育訓練及び適性検査等

当務駅長(日比野駅助役 男性 53歳)は、平成2年7月より駅助役の職に就き、平成9年6月から日比野駅の助役を務めていた。

運転通告券の発行については、助役登用前の平成2年6月に教育訓練を受けており、既に10年程度の経験があり、記載内容等については承知している。しかし、トロリ使用に係る運転通告券の発行については、隣接する津島駅や佐屋駅で行うことが多く、日比野駅ではあまり行うことがなく、他の駅での経験を含め今までに5、6回程度であった。

また、その5、6回すべてにおいて、そのときのトロリ使用責任者が運転通告券を受け取る際、挨拶(声掛け)していった。

なお、同社において実施した直近の適性検査の結果に異常は見られなかった。

(2) 勤務状況

直近の勤務状況については、以下のとおりで特に問題は見られなかった。

1月13日、14日	泊まり勤務
1月15日、16日	公休
1月17日、18日	泊まり勤務
1月19日	日勤
1月20日、21日	泊まり勤務

2.4.2 トロリ使用責任者に関する情報

トロリ使用責任者(男性 34歳)は、同社へ入社後、同社の電気設備等の設計、施工及び保守を行う子会社へ出向となり、平成7年4月から電力関係の電気工事等の業務に従事していた。

また、平成11年5月に同社の施設本部長から「工事指揮者資格認定証」の発行を受けており、同年10月からはトロリ使用責任者として、同社から請負った電気工事等に携わっており、トロリ使用責任者としての経験は豊富であったが、当該工事で軌陸車を使用するのは当夜が最初であった。

なお、直近に実施した適性検査の結果に異常は見られなかった。

2.4.3 乗務員に関する情報

運転士 男性 33歳

甲種電気車運転免許

平成7年11月10日

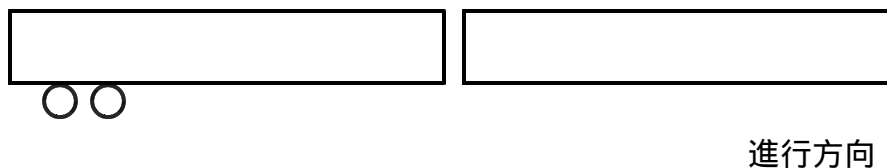
2.5 鉄道施設及び車両に関する情報

2.5.1 本件踏切の概要

踏切種別	第1種踏切道（踏切遮断機及び踏切警報機が設置されている踏切道）
単・複線の別	複線
障害物検知装置	なし
踏切支障報知装置（押しボタン）	あり
列車からの見通し距離	600m
警報開始から列車の踏切到達までの時間（設計値）	51秒

2.5.2 車両の概要

車種	直流電車（DC1,500V）
編成両数	2両
編成定員	260名（座席定員88名）
記号番号	



2.6 運転取扱い等に関する情報

2.6.1 工事等の概要

今回の工事は、日比野変電所の弥富駅方き電線改良工事を行うもので、同社から子会社に発注されていた。平成16年1月8日付けで子会社から同社に工事着手届出があり、工期は同年3月19日までの予定であった。

本重大インシデント発生時の工事は、本件列車が日比野駅を発車してから、翌朝の最初の列車（下り列車）が日比野駅に到着するまでの間に、佐屋駅～日比野駅間の電柱建替えのための作業等を予定していた。作業は軌陸車3台（本件列車と衝突した基礎掘削用ダンプ車1台、ビーム高上げ用クレーン車2台）と作業員11名（ト

ロリ使用責任者1名を含む。)で行う計画であり、本重大インシデント現場には作業員4名(トロリ使用責任者1名を含む。)がいた。

工事は子会社が元請となり、その下請の工事会社2社が施工することとなっていた。

2.6.2 当務駅長の運転通告券の取扱い

本重大インシデントで使用した運転通告券は、通常、閉そく方式の変更等があった場合に駅長から乗務員にそれを通告するために用いるものであるが、同社の内規「トロリ使用手続」により、このような線路内作業等を行う場合についてもこの運転通告券を使用することとしている。

この内規では、運転通告券は駅長が取り扱うこととされており、「駅長は、終列車が自駅を出発もしくは通過し、または自駅に到着したことを確かめたうえ、運転通告券に責任者名及び終列車出発(もしくは通過または到着)と記入し、押印のうえ通告箱に入れておくこと。」と定められており、当務駅長は、この規定を知っていたとしているが、1月20日の15時ごろ事前に運転通告券の作成並びに押印を行い、本件列車が自駅を出発したことを確かめることなく、まだ到着していない23時57、58分ごろに、その運転通告券を通告箱に入れていた。

なお、運転通告券への終列車出発(若しくは通過又は到着)の記入については、実際には、写真5右下のようなスタンプを用いており、更に、出発若しくは通過の場合には「出発」に、到着の場合は「到着」に、ペンで印を付すこととされていた。しかし、当日の運転通告券には、下り列車・上り列車ともに、いずれにも印は付されていなかった。

(写真5参照)

2.6.3 トロリ使用責任者の取扱い

同社では、トロリを本線において使用する場合は、2.6.2に記述した内規「トロリ使用手続」によることとしている。この内規では、運転通告券に記載された事項を確認してからトロリを運転(使用)することとされているが、運転通告券は駅長が最後の列車の出発等を確認した上で発行するものであることから、トロリ使用責任者が記載された列車の出発時刻を列車ダイヤで調べ、その時刻が過ぎていること等を確認することとはされていない。本重大インシデントのときもトロリ使用責任者は、軌陸車を上り線上に据え付ける前に、最後の列車である本件列車が出発したことを確認しなかった。

なお、この内規では、「トロリ使用責任者は、手信号灯、信号炎管を携帯すること。」とされていたが、同社によると、この規定は初列車の防護のためのもので、

作業開始時には携帯する必要がないとのことであり、2.1(3)に記述したように当該トロリ使用責任者は列車防護用具を携帯していなかった。

2.7 本重大インシデント現場に関する情報

本件列車は、弥富駅起点6 k 5 4 8 m（以下「弥富駅起点」は省略。）にある本件踏切内で軌陸車に衝突後、約5 4 m行き過ぎて、6 k 6 0 2 m付近で停止していた。また、軌陸車は、衝突により津島駅方に約4 0 4 m押し出され、6 k 9 5 2 m付近で停止していた。なお、軌陸車は駐車ブレーキを使用していなかった。

（付図3参照）

2.8 気象に関する情報

当時の重大インシデント現場付近の天気 晴れ

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 当務駅長の運転通告券の取扱い

2.4.1(1)に記述したように当務駅長は、それまで、そのときのトロリ使用責任者が運転通告券を受け取る際に、必ず駅事務室に立ち寄って挨拶（声掛け）をしていたことから、本重大インシデントのときも同じようにトロリ使用責任者から挨拶（声掛け）があり、まだ本件列車が自駅を出発していない場合には、その旨を伝えることができるので、2.6.2に記述した同社の内規と違う取扱いを行っても問題ないと考え、本件列車が日比野駅を出発する以前に運転通告券を通告箱に入れたものと考えられる。

3.1.2 トロリ使用責任者の作業開始前の取扱い

2.1(3)からトロリ使用責任者は、自分が携帯すべき運転通告券を受け取ったことにより、運転通告券に記載されている本件列車の出発時刻等をダイヤで調べ、その時刻が過ぎていること等による列車の確認をせずに、既に本件列車は出発したものと思い、作業員に軌陸車を線路上に据え付けるように指示したものと考えられる。

なお、この際、駅事務室入口のシャッターが半分ほど閉まっていたので、駅長への挨拶（声掛け）は行わなかったものと考えられる。

3.1.3 トロリ使用手続

同種事態の再発を防止するためには、2.6.2に記述した同社の内規どおり、当務駅長が運転通告券の発行を終列車の自駅出発後にすべきことは言うまでもないが、関係者間の情報伝達を確実なものとするとともに、作業の安全を自ら確認する観点から、トロリ使用責任者が運転通告券を受け取る際、記載されている終列車の出発等を駅長に確認することが有効である。

このため、軌陸車のように質量の大きいものを軌道上で使用するときには、運転通告券の授受は手渡しによることが必要であると考えられる。

3.1.4 緊急時の列車の停止方法

2.1(1)及び(3)に記述したように、トロリ使用責任者は、軌陸車の前照灯のビームを上下させて合図し、本件列車を停止させようとしたが、運転士には伝わらず、軌陸車に衝突した。衝突後、本件列車は約54m行き過ぎて、6k602m付近で停止したが、軌陸車は駐車ブレーキが使用されていなかったことから、衝突により津島駅方に約404m押し出され、6k952m付近で停止したものと推定される。

しかし、本件踏切には、2.5.1で記述したとおり、踏切支障報知装置（押しボタン）が設置されていることから、線路上に明かりを発見した時点で、このボタンを操作していれば、また、踏切警報機が鳴動した時点で、列車接近を疑って早期に対応していれば、軌陸車への衝突は回避できた可能性も考えられる。

なお、トロリ使用責任者がこのボタンを操作しなかったのは、踏切支障報知装置（押しボタン）が設置されていることに気付いていなかったことが関与したものと考えられる。

また、2.6.3で記述したように同社では、列車防護用具は初列車の防護のためのものであるとしているが、本重大インシデントのような不測の事態に備えて、作業開始時から列車防護用具を携帯させることが必要であると考えられる。

4 原因

本重大インシデントは、当務駅長が本件列車の出発前に運転通告券を発行し通告箱に入れたため、これを受け取ったトロリ使用責任者の指示により、作業員が線路内に軌陸車を入れたことにより発生したものと推定される。

当務駅長が本件列車の出発前に運転通告券を発行し通告箱に入れたことについては、それまでの経験から、運転通告券を受け取っていくときに、トロリ使用責任者が

らの挨拶（声掛け）があると思込んでいたことが関与したものと考えられる。

5 所見

線路内作業、列車運行等の安全を確保するため、軌陸車のように質量の大きいものを軌道上で使用する場合には、線路閉鎖⁵によることとするなど作業実態に応じた運転取扱い手順とするよう規程類の見直し・整備を行うとともに、子会社の社員を含む関係者に対して安全意識の向上を図り、見直し・整備されたこれらの規程類を厳守させることが重要である。

6 参考事項

6.1 国土交通省が本重大インシデント後に講じた措置

国土交通省中部運輸局は、平成16年1月21日付けで同社あてに、同種事態の再発防止のため必要な対策を講じるよう厳重に警告した。

6.2 同社が本重大インシデント後に講じた再発防止対策

同社は、中部運輸局からの警告書を受け、同種事態の再発防止について平成16年3月4日付けで同局に報告した。

同報告における主な再発防止対策は、以下のとおりである。

(1) 当面の対策として既に実施したもの

運転関係従事員に対し関係規程類を再教育した。

運転通告券は駅長からトロリ使用責任者へ手渡しすることとして、それを関係者に徹底した。

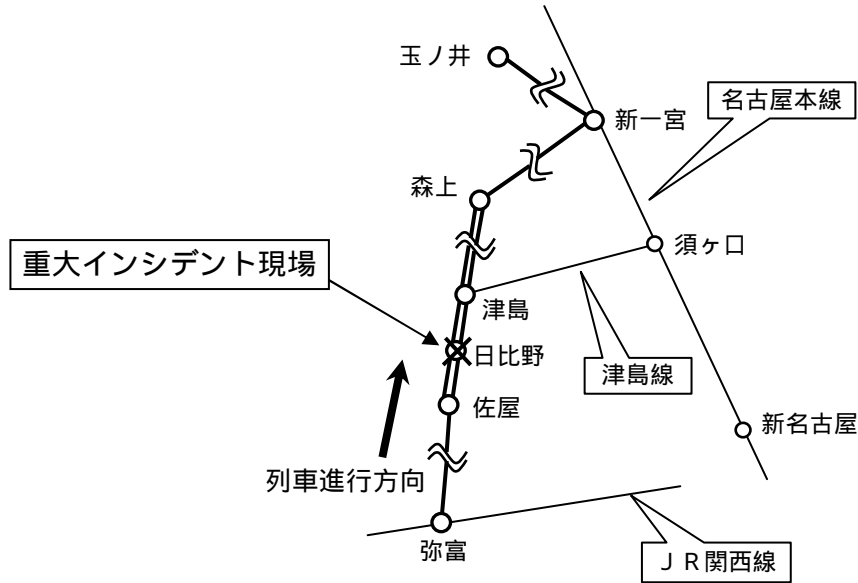
(2) 今後実施するもの

保守用車両、軌陸車等を使用する場合は、線路閉鎖による取扱いとするなど夜間作業に関する規程類の見直しを行う。

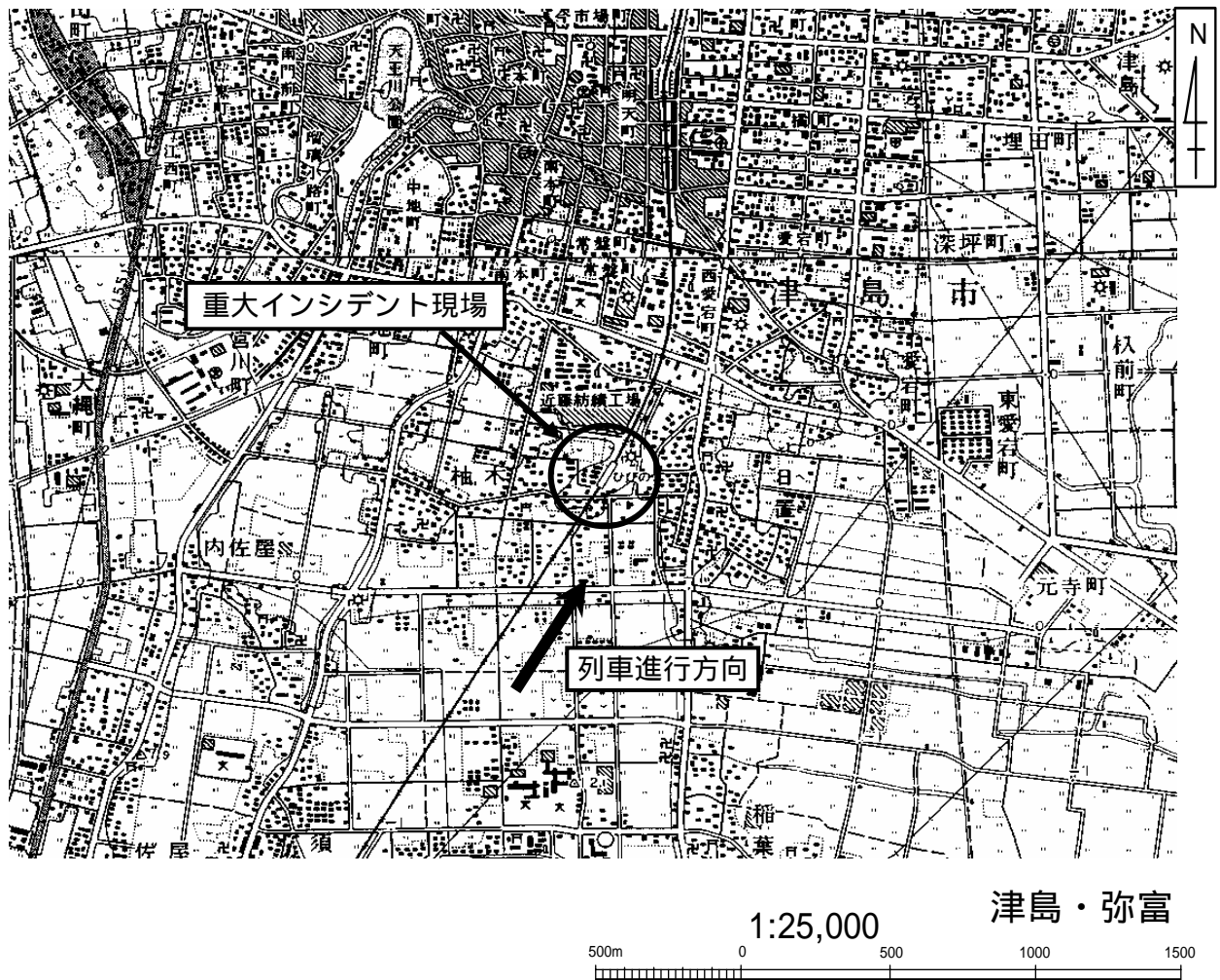
⁵ 「線路閉鎖」とは、線路などの保守及び工事のため、その区間に列車又は車両の進入を抑止する措置をいう。

付図1 尾西線路線図

尾西線 弥富駅～玉ノ井駅間 30.9km (単・複線)
 [弥富駅～佐屋駅、森上駅～玉ノ井駅 19.3km (単線)]
 [佐屋駅～森上駅 11.6km (複線)]



付図2 重大インシデント現場付近の地形図



国土地理院 2万5千分の1 地形図使用

付図3 重大インシデント現場略図
(日比野駅構内)

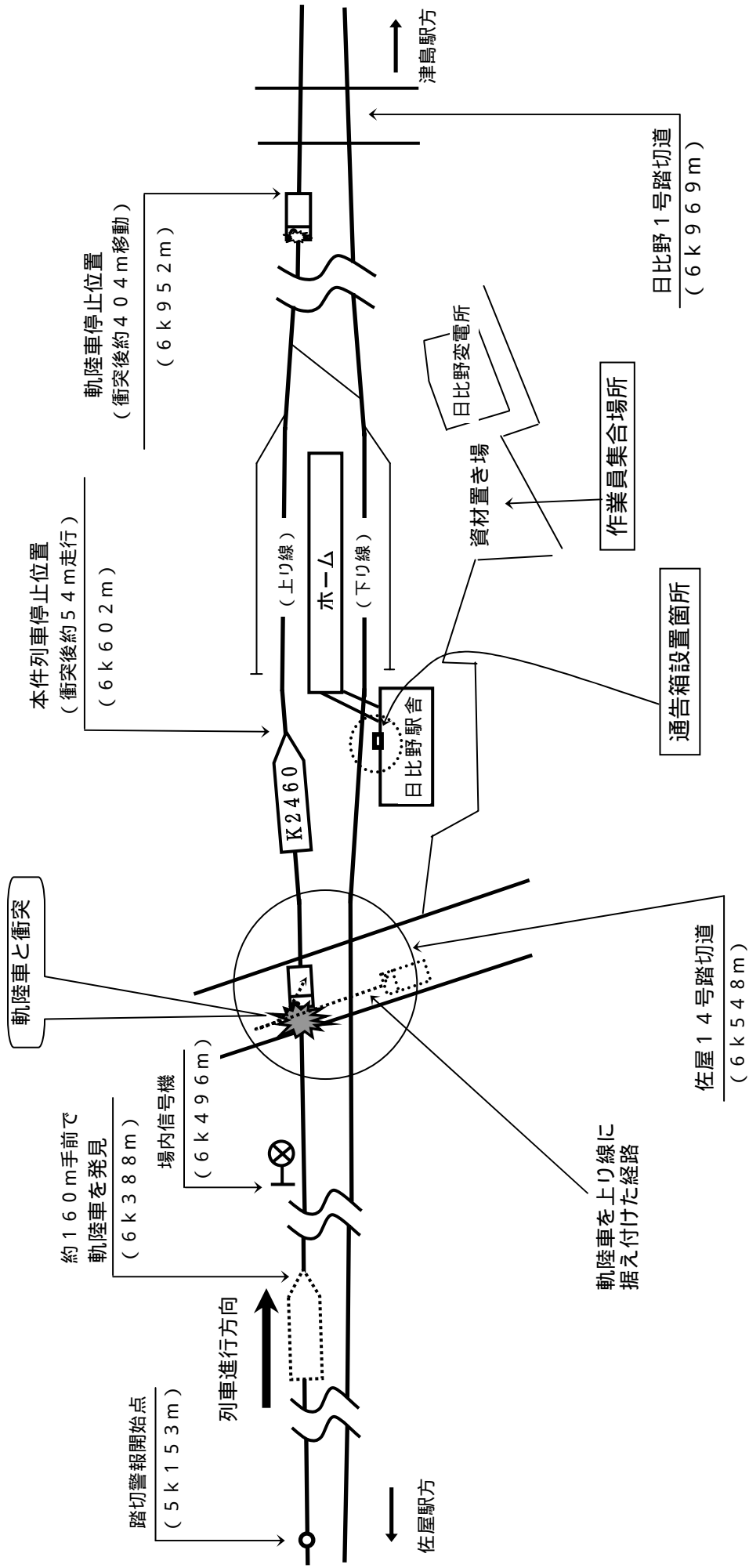


写真1 日比野駅と本件踏切

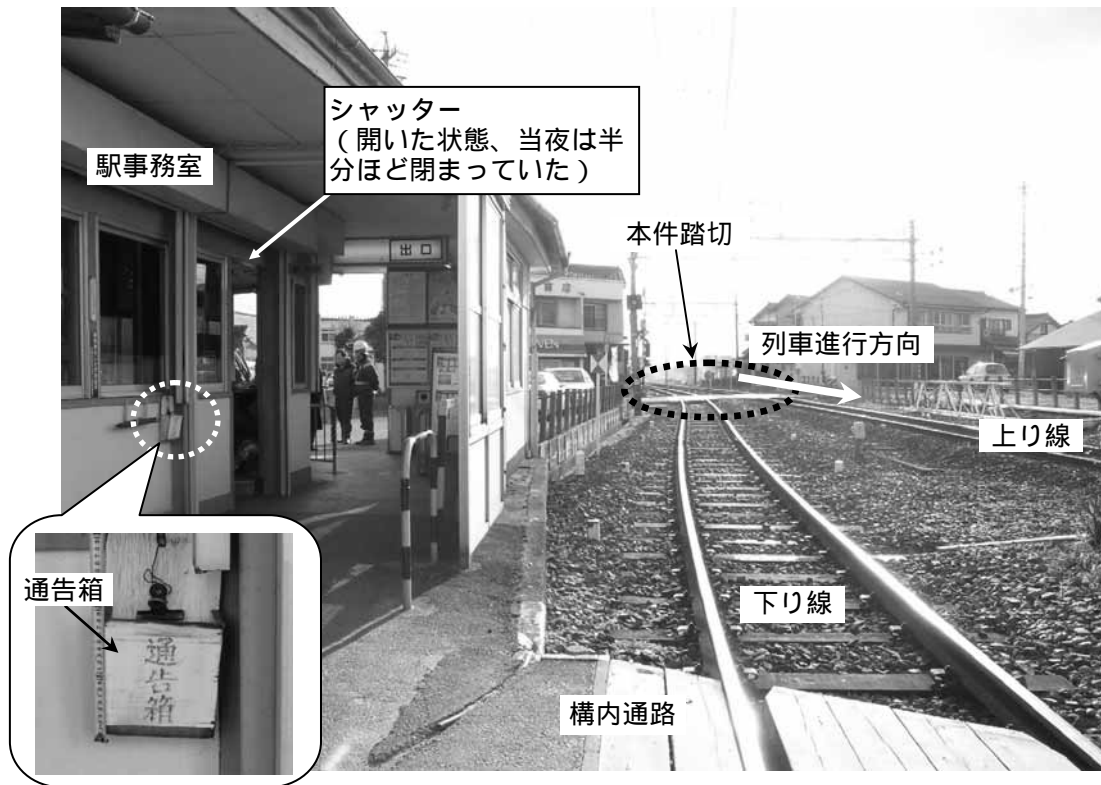


写真2 列車からの見通し状況

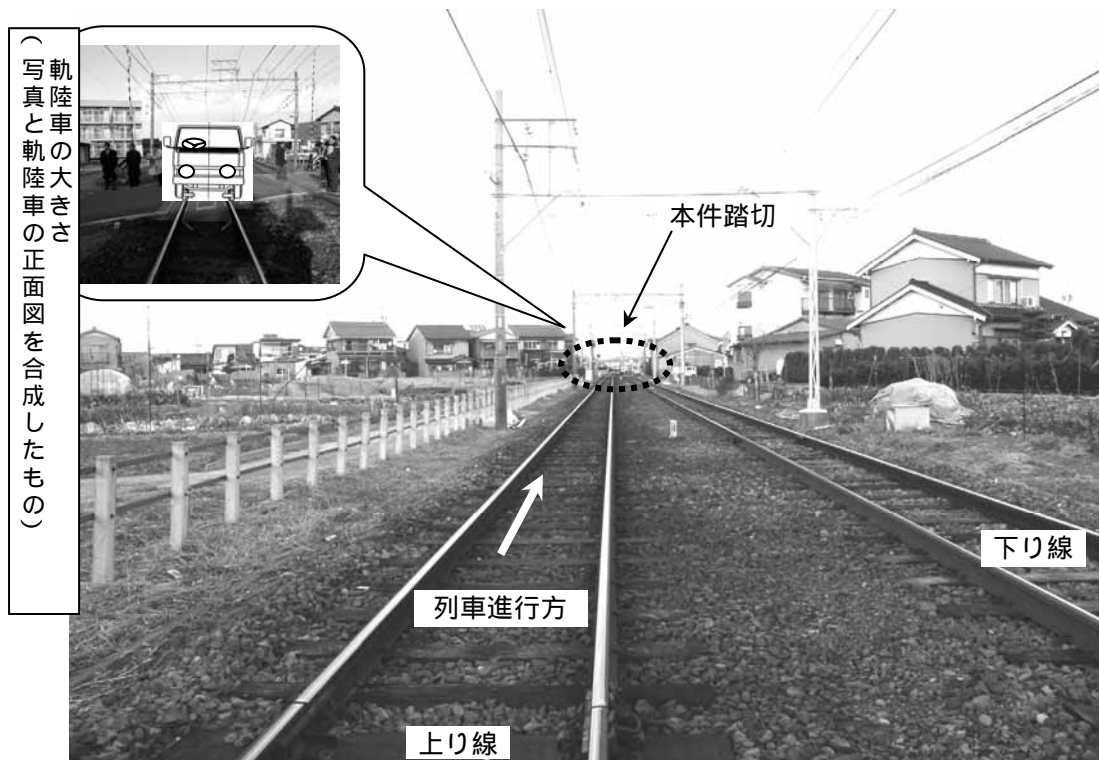


写真3 車両の損傷状況

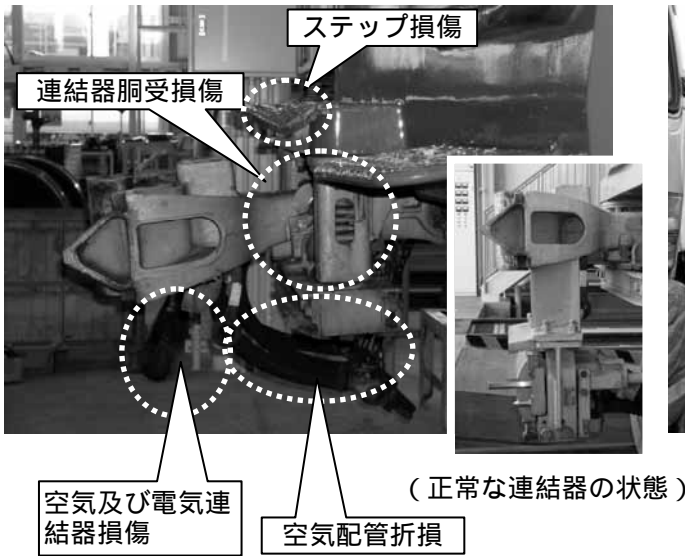


写真4 軌陸車の損傷状況



写真5 運転通告券

(当日使用した運転通告券)

No. 50		運 転 通 告 券		発行者印
平成16年1月20日		第 列車 運転士 車掌殿		
閉そく方式 変更		駅 間	施行	発行日 日比野 駅長 印
閉そく区間		駅	線に変更	
進入線路変更		駅	駅臨時停止	
臨時停止				
信号機不良				
踏切装置故障	故障	駅 間	号踏切	
	踏切	駅		
故障	故障	1. シャ断桿折損	2. シャ断桿降下不良	
	状態	3. 警報機故障	4. 踏切反応灯不点	
		5. その他		
工事番号	電管 43号終列車後トロリ			列車番号
の	上り列車	2460	出発到着	
他	下り列車	2363G	出発到着	
	責任者	班長殿		いずれかに 印を付すことになっていた

運24 A6・更45

工事責任者名
(トロリ使用責任者名)

- 資料 1 平成 16 年の鉄道事故調査報告等について
- 資料 2 平成 16 年の鉄道重大インシデント調査報告等について
- 資料 3 平成 16 年鉄道事故調査統計
(当委員会が調査を実施したもの)
- 資料 4 平成 16 年鉄道重大インシデント調査統計
(当委員会が調査を実施したもの)

資料1 平成16年の鉄道事故調査報告等について

(1) 鉄道事故調査報告等件数

(単位：件)

鉄道事故 調査報告書	勧告	建議	所見	経過報告
17	0	0	3	0

- (注) 1 勧告：航空・鉄道事故調査委員会設置法第21条に定める国土交通大臣への勧告をいう。
 2 建議：航空・鉄道事故調査委員会設置法第22条に定める国土交通大臣又は関係行政機関の長への建議をいう。
 3 所見：鉄道事故の防止又は鉄道事故等の調査に関して行う意見の表明をいう。

(2) 鉄道事故調査報告書一覧

RA2004-1(平成16年2月27日公表) 4件

- 南海電気鉄道株式会社 高野線紀伊細川駅～紀伊神谷駅間 列車脱線事故
 (平成15年2月24日事故発生)
- 高松琴平電気鉄道株式会社 志度線房前駅構内 列車脱線事故
 (平成15年3月5日事故発生)
- 東日本旅客鉄道株式会社 飯山線横倉駅～森宮野原駅間 列車脱線事故
 (平成15年3月28日事故発生)
- 東海旅客鉄道株式会社 中央線田立駅～南木曽駅間 列車火災事故
 (平成15年8月30日事故発生)

RA2004-2(平成16年4月30日公表) 3件

- 京阪電気鉄道株式会社 京阪本線香里園駅～寝屋川市駅間 列車脱線事故
 (踏切障害に伴うもの)
 (平成15年8月19日事故発生)
- 西武鉄道株式会社 池袋線大泉学園駅～保谷駅間 列車脱線事故
 (踏切障害に伴うもの)
 (平成15年9月16日事故発生)
- 銚子電気鉄道株式会社 銚子電気鉄道線観音駅～本銚子駅間 列車脱線事故
 (踏切障害に伴うもの)
 (平成15年11月18日事故発生)

RA2004 - 3 (平成16年6月25日 公表) 2件

- 日本貨物鉄道株式会社 東海道線東京貨物ターミナル駅構内 列車脱線事故
(平成15年5月22日事故発生)
- 長良川鉄道株式会社 越美南線福野駅～美並苅安駅間 列車脱線事故
(平成15年7月21日事故発生)

RA2004 - 4 (平成16年8月27日 公表) 5件

- 九州旅客鉄道株式会社 長崎線肥前長田駅～小江駅間 列車脱線事故
(平成15年7月18日事故発生)
- 四国旅客鉄道株式会社 土讃線阿波川口駅構内 列車火災事故
(平成15年8月26日事故発生)
- えちぜん鉄道株式会社 三国芦原線福大前西福井駅～新田塚駅間 列車脱線事故
(踏切障害に伴うもの)
(平成15年10月25日事故発生)
- 東日本旅客鉄道株式会社 石巻線前谷地駅構内 列車脱線事故
(平成15年7月26日事故発生)
- 北海道旅客鉄道株式会社 根室線直別駅構内 列車脱線事故
(平成15年9月26日事故発生)

RA2004 - 5 (平成16年10月29日 公表) 2件

- 北海道旅客鉄道株式会社 富良野線北美瑛駅～千代ヶ岡駅間 列車脱線事故
(踏切障害に伴うもの)
(平成15年11月21日事故発生)
- 高松琴平電気鉄道株式会社 琴平線瓦町駅～片原町駅間 列車脱線事故
(踏切障害に伴うもの)
(平成15年12月6日事故発生)

RA2004 - 6 (平成16年12月24日 公表) 1件

- 富士急行株式会社 大月線大月駅構内 列車衝突事故
(平成15年11月29日事故発生)

(3) 所見一覧

- 日本貨物鉄道株式会社 東海道線東京貨物ターミナル駅構内 列車脱線事故に係る所見
(平成15年5月22日事故発生：平成16年6月25日公表)
- 九州旅客鉄道株式会社 長崎線肥前長田駅～小江駅間 列車脱線事故に係る所見
(平成15年7月18日事故発生：平成16年8月27日公表)

北海道旅客鉄道株式会社 富良野線北美瑛駅～千代ヶ岡駅間 列車脱線事故（踏切障害に伴うもの）に係る所見
（平成15年11月21日事故発生：平成16年10月29日公表）

資料 2 平成 16 年の鉄道重大インシデント調査報告等について

(1) 鉄道重大インシデント調査報告等件数

(単位：件)

鉄道重大 インシデント 調査報告書	勸告	建議	所見	経過報告
1	0	0	0	0

- (注) 1 勸告：航空・鉄道事故調査委員会設置法第 21 条に定める国土交通大臣への勸告をいう。
2 建議：航空・鉄道事故調査委員会設置法第 22 条に定める国土交通大臣又は関係行政機関の長への建議をいう。
3 所見：鉄道事故の防止又は鉄道事故等の調査に関して行う意見の表明をいう。

(2) 鉄道重大インシデント調査報告書一覧

RI2004 - 1 (平成 16 年 10 月 29 日 公表) 1 件

箱根登山鉄道株式会社鋼索線公園上駅～中強羅駅間における鉄道重大インシデント

(車両の走行装置、ブレーキ装置、電気装置、連結装置、運転保安設備等に列車の運転の安全に支障を及ぼす故障、損傷、破壊等が生じた事態に係る鉄道重大インシデント)

(平成 15 年 11 月 4 日インシデント発生)

資料3 平成16年鉄道事故調査統計（当委員会が調査を実施したもの）

(1) 月別事故調査件数

（単位：件）

種類 月別	鉄道事故							軌道事故							計
	列車	列車	列車	踏切	道路	鉄道	鉄道	車両	車両	車両	踏切	道路	人身	物損	
	衝突	脱線	火災	障害	障害	人身	物損	衝突	脱線	火災	障害	障害	障害		
1		2 (1)													2
2		1							1 (1)						2
3															0
4															0
5		1 (1)													1
6		4													4
7		1 (1)													1
8															0
9				1											1
10		4													4
11		2													2
12		3 (1)													3
計	0	18 (4)	0	1	0	0	0	0	1 (1)	0	0	0	0	0	20

- (注) 1 鉄道事故調査について
 列車衝突、列車脱線及び列車火災事故については、すべてが調査対象。
 前記以外の事故については、次のいずれかに該当するものが調査対象。
 ・乗客、乗務員等に死亡を生じたもの。
 ・5人以上の死傷を生じたもの。
 ・特に異例と認められるもの。
- 2 軌道事故調査については、次のいずれかに該当するものが調査対象。
 ・乗客、乗務員等に死亡を生じたもの。
 ・5人以上の死傷を生じたもの。
 ・特に異例と認められるもの。
- 3 月別については、事故発生月による。
- 4 列車脱線事故の()内数字は、踏切障害に伴うものの再掲。
- 5 車両脱線事故の()内数字は、道路障害に伴うものの再掲。

(2) 重大事故又は大事故に関する調査件数

（単位：件）

種類 区分	鉄道事故							軌道事故							計
	列車	列車	列車	踏切	道路	鉄道	鉄道	車両	車両	車両	踏切	道路	人身	物損	
	衝突	脱線	火災	障害	障害	人身	物損	衝突	脱線	火災	障害	障害	障害		
重大事故															0
大事故				1											1

- (注) 1 重大事故：死亡者若しくは行方不明者が10人以上又は死亡者、行方不明者若しくは重傷者が20人以上の事故
- 2 大事故：死亡者若しくは行方不明者が3人以上又は死亡者、行方不明者若しくは重傷者が6人以上の事故で重大事故以外のもの

資料4 平成16年鉄道重大インシデント調査統計（当委員会が調査を実施したもの）

(1) 月別重大インシデント調査件数

（単位：件）

月別	調査件数		インシデント の種類
	鉄道	軌道	
1	2		列車の運転を停止して行うべき工事又は保守の作業中に、列車が当該作業をしている区間を走行した事態に係る重大インシデント 列車の運転を停止して行うべき工事又は保守の作業中に、列車が当該作業をしている区間を走行した事態に係る重大インシデント
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
計	2	0	

（注）月別については、重大インシデント発生月による。

参 考

本報告書本文中に用いる解析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「3 事実を認定した理由」に用いる解析の結果を表す用語は、次のとおりとする。

断定できる場合

・・・「認められる」

断定できないが、ほぼ間違いない場合

・・・「推定される」

可能性が高い場合

・・・「考えられる」

可能性がある場合

・・・「可能性が考えられる」