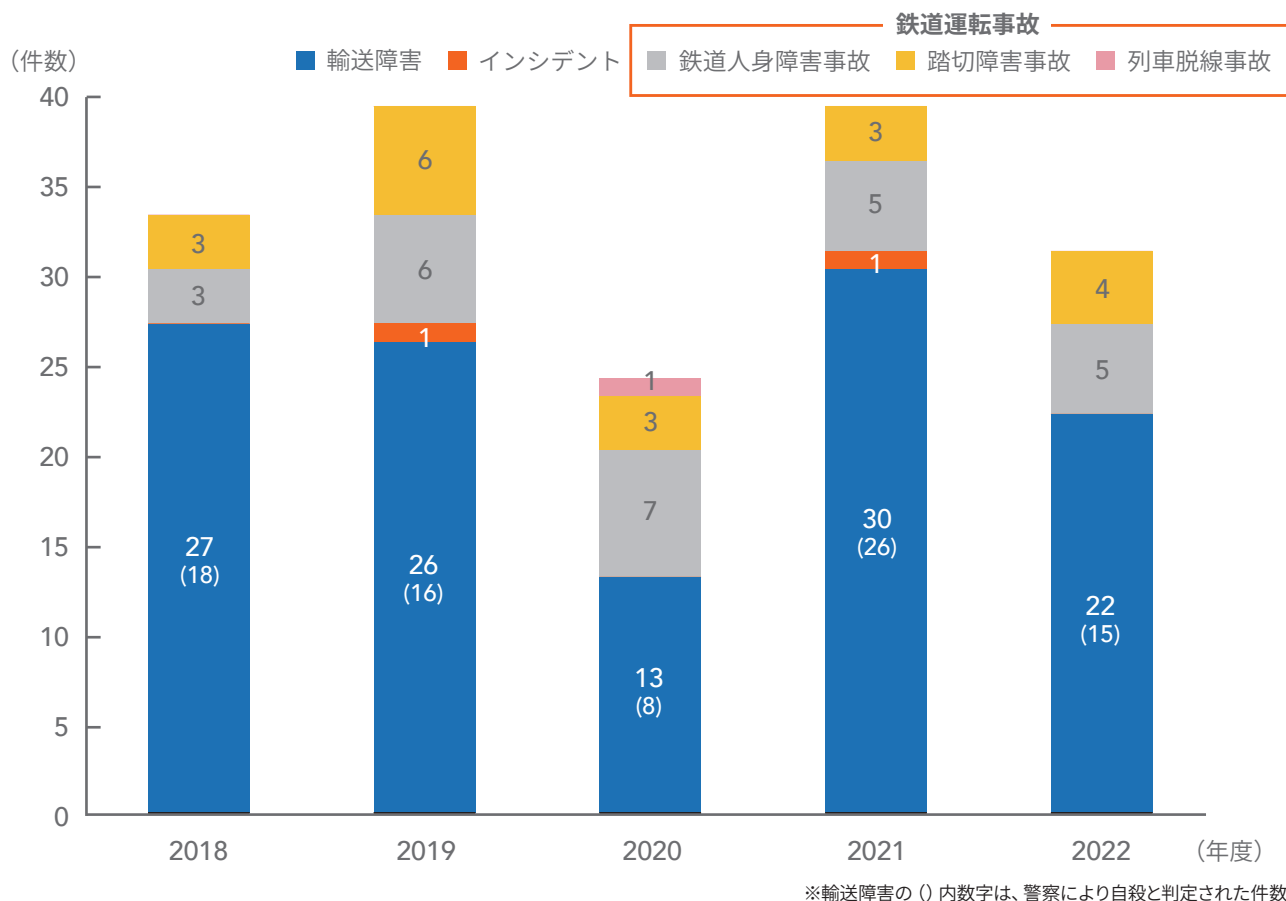


04 | 鉄道運転事故等の発生状況

鉄道運転事故等の発生状況

過去5年間の鉄道運転事故、インシデント、輸送障害などの発生状況は以下の通りです。



01 鉄道運転事故の発生状況

鉄道運転事故とは、法律により国土交通省に報告することが定められている事故のことで、列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故、鉄道物損事故があります。2022年度は踏切障害事故が4件、鉄道人身障害事故が5件発生しました。なお、踏切障害事故は、すべて遮断された踏切への進入によるものでした。

02 インシデントの発生状況

インシデントとは、鉄道運転事故には至らなかったものの鉄道運転事故が発生する状況であったと認められる事故をいいます。2022年度にインシデントの発生はございませんでした。

03 輸送障害の発生状況

輸送障害とは、鉄道運転事故以外で、列車に運休や30分以上の遅れが発生した事態をいいます。2022年度の輸送障害は22件発生しております。そのうち15件は線路内への人の立ち入りが原因で、警察により自殺と断定されています。

主な輸送障害の概要

日時	①2022年7月10日(日) 12時01分ならびに、②10月6日(木) 10時32分頃、③12月22日(木) 12時51分頃
場所	神戸線 芦屋川駅～岡本駅間 小路(しょうじ) 踏切道
概況	自動車(トラック) 立ち往生による踏切支障 (列車現場停止:① 53分、② 67分、③ 11分)
発生状況	踏切道上り線側(山側)が急な上り勾配(17%)となっており、トラックが下り線側(浜側)から上り線側(山側)に抜ける際にトラックのリアバンパーが踏切舗装面と接触したと推定されます。
対策	7月10日の事象発生後、当社より道路管理者である神戸市へ対策を要望いたしましたが、道路構造の抜本的な変更は難しいことから、当該踏切道接続道路への自動車流入を抑制する方針に基づき、踏切道へ通じる道路の電柱に注意喚起幕(「踏切内立ち往生の危険あり」)が設置されました。しかし、その後も10月6日ならびに12月22日に同事象が再発生したため、主要道路から踏切道へ至る複数箇所に注意喚起幕(「2トﾝ車以上通らないで」など)が増設されました。 さらに、踏切道上り線側(山側)の道路舗装更新とともに、舗装厚が適正化されたことにより、急激な勾配変化が緩和されました。
取組事項	当社といたしまして、10月11日に当該踏切下り線側へ注意喚起表示を掲出いたしました。



神戸市の注意喚起幕

当社の注意喚起表示

日時	2022年11月23日(水) 15時27分～41分発生
場所	神戸線 六甲駅～王子公園駅間ならびに武庫之荘駅～西宮北口駅間
概況	落雷により信号設備が多数故障し、復旧まで約8時間を要しました。これにより、終日にわたって、列車運行に大きな影響を及ぼしました。 【六甲駅～王子公園駅間】 ・踏切障害物検知装置、ATS(自動列車停止装置)等の故障 【武庫之荘駅～西宮北口駅間】 ・ATS(自動列車停止装置)等の故障
原因	落雷による大電流が機器に侵入し、設備故障に至りました。
取組事項	雷被害の防止対策を実施します。 ・耐雷トランス※1と避雷器※2を組合せることにより、機器内部に雷の大電流が侵入することを防止します。 ・機器と筐体の金属部分間の絶縁距離を十分確保することで、雷の大電流が機器へ侵入することを防止します。 ※1 耐雷トランス : 雷による高い電圧・電流を抑制する機能を持った変圧器 ※2 避雷器 : 雷による瞬間的な高い電圧を制限することで、機器を保護する装置
	2019年の京都線での雷害を受けて、信号設備への雷害対策を進捗させておりますが、対策工事の優先順位の見直しを行い、今回被害が発生した六甲駅周辺と武庫之荘駅周辺の対策工事をそれぞれ前倒して実施してまいります。