

4 鉄道事故等と再発防止

2009年安全報告書 阪急電鉄株式会社

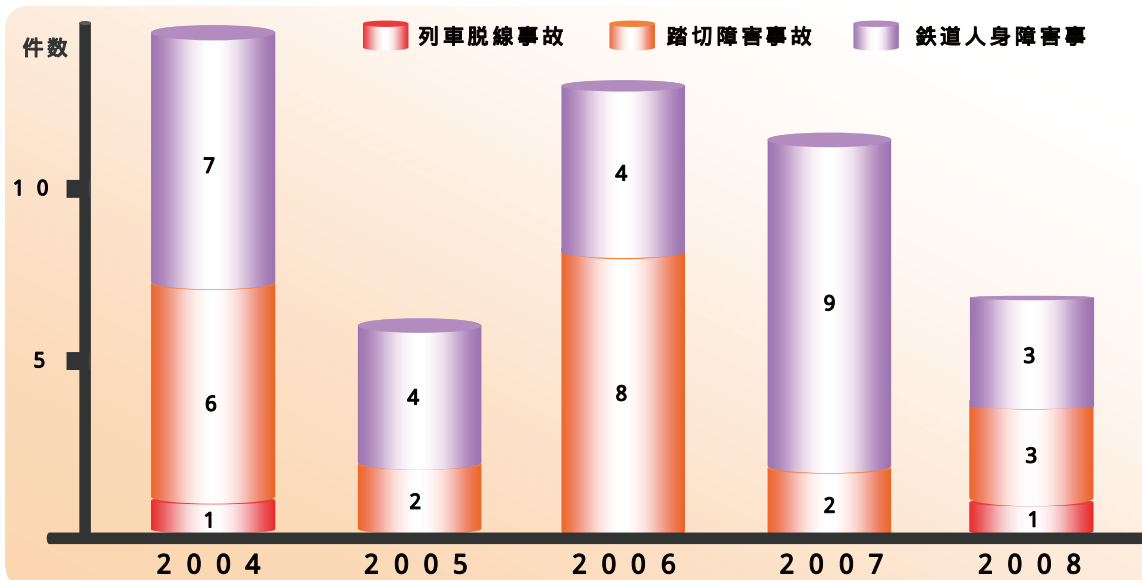
過去5年間の鉄道運転事故、輸送障害、インシデント（鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態）は、以下のとおりです。

4-1 鉄道運転事故

踏切障害事故や鉄道人身障害事故は、踏切道における無謀な直前横断（人・自転車・バイク・自動車等）や踏切道以外において線路内に立入る等したもので、有責事故は発生していません。また、鉄道運転事故は下記の分類のように7種類になりますが、過去4年間では、下表3種類以外の事故は発生していません。なお、昨年9月に発生した列車脱線事故（1件）につきましては、次頁をご参照願います。

（件）

分類	年度	2004	2005	2006	2007	2008
鉄道運転事故	列車脱線事故（うち自動車）	1（1）	0	0	0	1
	踏切障害事故（うち自動車）	6（2）	2	8	2	3（1）
	鉄道人身障害事故	7	4	4	9	3



鉄道運転事故の分類

- 列車衝突事故** 列車が他の列車または車両と衝突、または接触した事故
- 列車脱線事故** 列車が脱線した事故
- 列車火災事故** 列車に火災が生じた事故
- 踏切障害事故** 踏切道にて列車または車両が道路を通行する人または自動車等通行する車両等と衝突、または接触した事故
- 道路障害事故** 踏切道以外の道路にて、列車または車両が道路を通行する人または自動車等通行する車両等と衝突、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（前各号を除く）
- 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（前各号を除く）

甲陽園駅構内列車脱線事故

発生日時・場所

2008年9月20日(土)11時52分
甲陽線 甲陽園駅

関係列車・車両(下線の車両が脱線)

- ・第11059列車
(普通 夙川駅発 甲陽園駅行)
- ・C#6010×3
(C#6010・C#6650・**C#6110**)

発生状況

運転士は、苦楽園口駅を出発して、甲陽園駅第一場内信号機から同駅1・2号線の振り分けポイントを通り、同駅ホーム進入10m付近に来た時、動揺を感じたのでホーム端より約22m付近で停止しました。後部車両を確認したところ、最後尾車両第1台車が2号線側に脱線しているのを発見しました。

負傷者

なし

影響

9月20日 運休 上り64列車 下り63列車 約13,000人
9月21日 運休 上り36列車 下り36列車 約6,000人

緊急措置

- ・損傷した分岐器のレール交換
- ・甲陽園駅2号線部分の軌道復旧整備
- ・当該分岐器を2号線方向に開通した状態で鎖錠
- ・軌道検測の実施
- ・試運転による安全の確認
- ・2号線方向の分岐器通過速度の制限を25km/hから20km/hに変更
- ・事故車両の使用停止

運転再開

2008年9月21日(日)11時25分

原因

現在、運輸安全委員会で調査が続けられています。なお、当社でも、鉄道総合技術研究所の協力を得ながら事故原因の分析を進めています。

他の処置

- ・類似分岐器...脱線防止ガードレール設置、摩擦調整材塗布器設置、カント改良
- ・セラジェット...甲陽線内において使用中止
セラジェット...セラミック(アルミナ)の粒子を高速で車輪・レール間に正確に噴射供給することによって粘着係数を増す装置



4-2 インシデント

2008年度は、甲陽線において開扉状態で列車を走行させるインシデント（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）が発生いたしました。詳細は下記をご参照願います。なお、過去のインシデントを含み、再発防止策を実施済みです。

（件）

分類 \ 年度	2004	2005	2006	2007	2008
インシデント	1	2	0	0	1

甲陽線扉扱いインシデント

発生日時・場所

2009年1月17日（土）11時40分・11時43分 甲陽線 苦楽園口駅・甲陽園駅

関係列車・車両（下線の車両で発生）

- ・第11057列車（普通 夙川駅発 甲陽園駅行）
- ・C#6022×3（C#6022・C#6587・C#6122）

発生状況

運転士は、苦楽園口駅において、運転台から後方（写真上）を監視し、お客様の乗降がすんだことを確認して、扉を閉める操作を行いました〔実際には扉は閉まっていませんでした〕。

その時、ATS（自動列車停止装置）ブレーキが動作したことを知らせるブザーが鳴動しましたが、運転士が運転台の各機器を点検している間にブザーは自動的に鳴り止みました。

その後、運転士は列車を出発させようと起動操作を行いました。しかし、扉が閉まっていないと起動しないシステムになっているため起動しませんでした。しかし、運転士は既に扉を閉めたものと思い込んでいたため、扉を開閉する電気回路に異常があると判断し、コントロールリレー切替スイッチ（扉が閉まらない故障等が発生した時に、緊急的に使用する回路に切替えるためのスイッチ）を操作し、列車を出発させました。

その結果、苦楽園口駅出発後、戸閉保安装置（速度5km/h以上で扉を強制的に閉める装置）が機能するまでと、機能が解除される甲陽園駅に到着する直前の数秒間、開扉状態で列車を走行させました。

影響（遅延・負傷者）

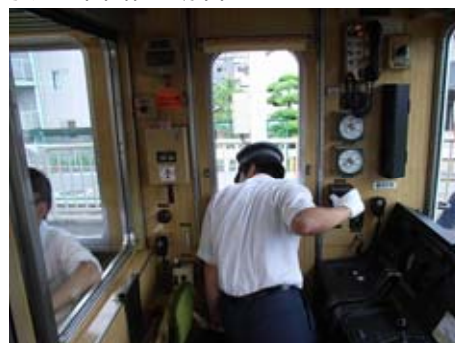
なし

原因

運転士が苦楽園口駅出発時、扉が開いている状態であるにもかかわらず、扉を閉めたものと錯覚し、異常時の取り扱い（戸閉回路の切替操作）を行ってしまったため。

再発防止策

- ・規程（コントロールリレー切替スイッチの操作等）や標準作業の背景についての教育を実施
- ・執務状況の実態点検に基づく厳正な指導を実施
- ・異常事態発生時における運転指令に対する速報の重要性についての指導を実施



4-3 輸送障害

「輸送障害」とは、鉄道輸送に障害を生じた事態であって、鉄道運転事故以外のものをいいます。なお、過去の車両や設備の故障等により列車が遅れた部内原因につきましては、すべて対策を実施しています。

(件)

分類		年度	2004	2005	2006	2007	2008
輸送障害	部内原因 (鉄道係員・車両・施設等)		6	8	5	0	0
	鉄道外 (第三者行為・沿線火災等)		6	6	6	5	5
	自然災害 (風害・雪害・落葉・倒木等)		4	2	0	0	0

