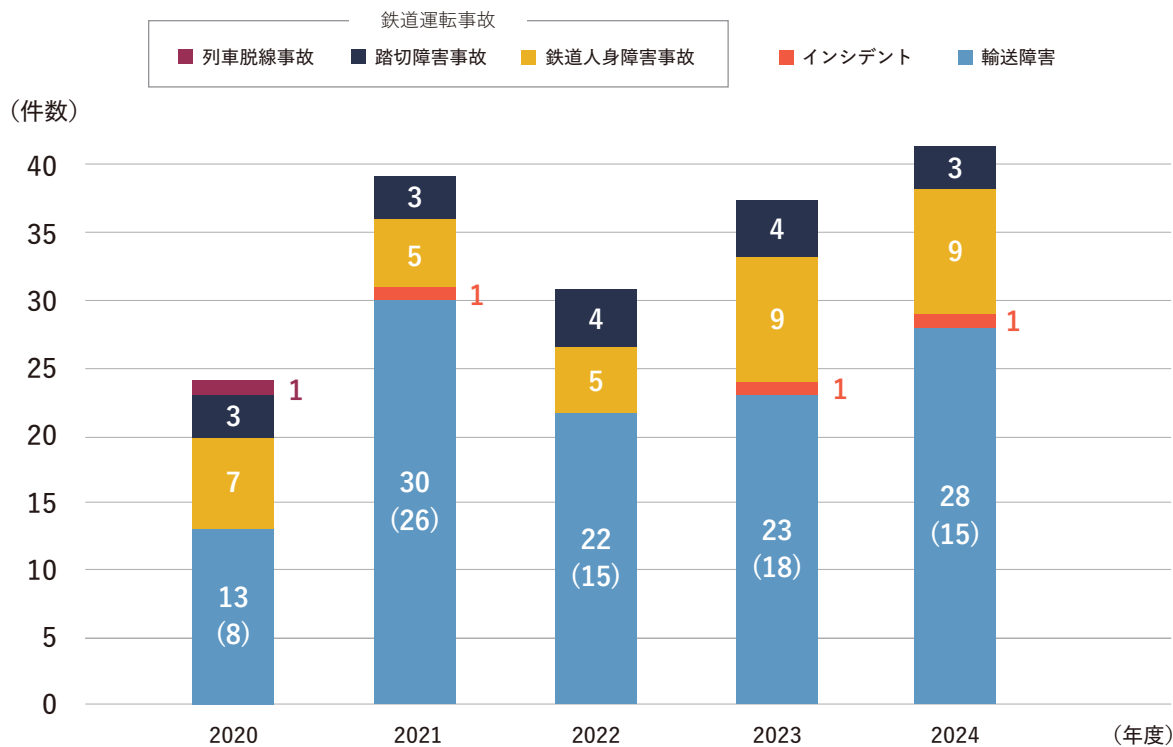


# 03 鉄道事故等の発生状況

## 発生件数

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。



※輸送障害の()内数字は、警察により自殺と判定された件数

### 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。2024年度は踏切障害事故が3件、鉄道人身障害事故が9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。

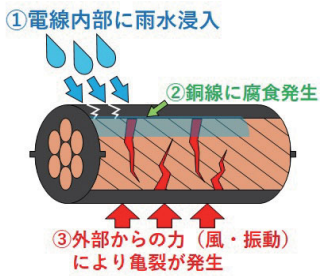
### 02 インシデントの発生状況

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。2024年度は、定期検査時に発見した台車枠の亀裂(130mm)によるインシデントが1件発生しました。

### 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。2024年度の輸送障害は28件発生しています。そのうち15件は線路内への人の立ち入りが原因で、いずれも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   | 2024年5月18日 13時10分頃                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 場所   | 神戸線 六甲駅～王子公園駅間                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 概況   | <p>六甲駅～王子公園駅間において、信号高圧配電線(信号設備や駅などに電力を供給する電線)が断線して垂れ下がり、これに伴い六甲変電所～神戸変電所間で停電が発生し、神戸線の運転を見合わせました。現場に到着した電気係員が仮処置を行い、予備系統の高圧線(動力高圧線)を用いて駅や信号設備への送電を実施し、15時42分頃より順次運転を再開しました。同日夜間の作業では、断線した電線の接続および一部の張り替えを実施し、翌5月19日の始発より通常の送電方法に戻して運転を行いました。</p>                                                                                                                                                                                                                                          |
| 原因   | <p>信号高圧線に使用している絶縁電線の接続箇所などから雨水が内部に浸入し、長期間にわたって腐食が進行しました。さらに、風や振動による外部からの力が加わり、腐食部分に亀裂が生じて断線に至りました。</p> <div></div> <p>高圧線断線が発生した架線柱      垂下した高圧線      応力腐食割れの原理</p> <p>①電線内部に雨水浸入<br/>②銅線に腐食発生<br/>③外部からの力(風・振動)により亀裂が発生</p> |
| 取組事項 | <p>①高圧配電線の架設方式に関して、今回断線した箇所と同様の条件にある箇所について点検を行いました。具体的には、夜間作業にて電線の被覆を一部剥ぎ取り、内部の銅線の状態を確認しました。その結果、被覆内に雨水の浸入が疑われる箇所については、新しい電線への張り替えを実施しました。</p> <p>②高圧絶縁電線の施工標準を見直しました。これまでの施工方法では雨水が浸入しやすい箇所があったため、接続箇所など被覆を剥ぐ部分について、雨水が浸入しにくい施工標準へと改訂を行いました。</p>                                                                                                                                                                                                                                        |