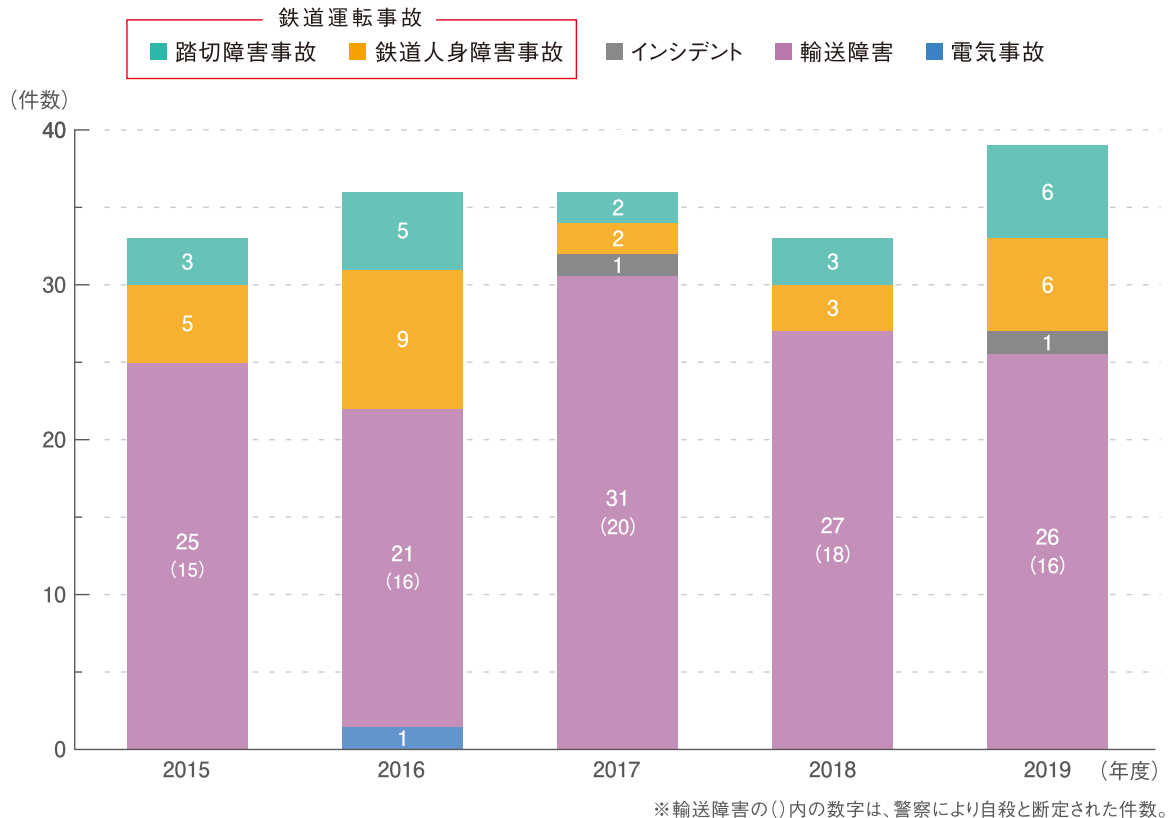


## 鉄道事故等の発生状況

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。2019年度は踏切障害事故が6件、鉄道人身事故が6件発生しました。なお、踏切障害事故6件は、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。2019年度は、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

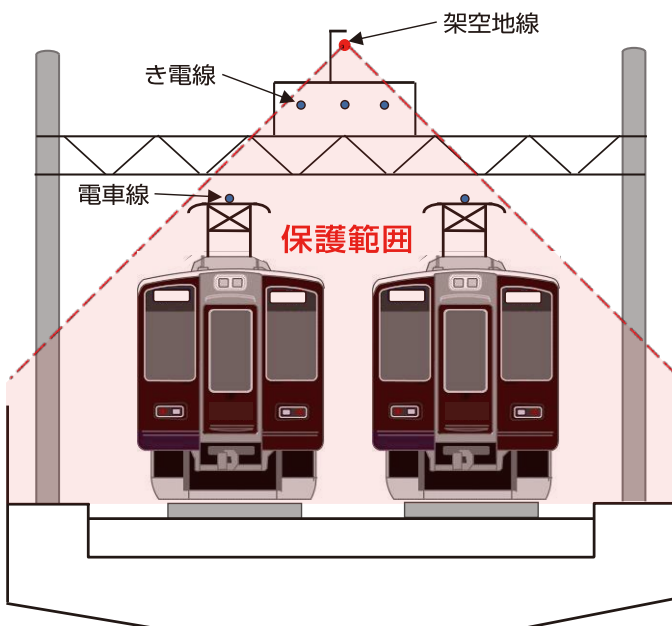
輸送障害とは、鉄道運転事故以外で、列車に運休や30分以上の遅れが発生した事態をいいます。2019年度の輸送障害は26件発生しました。23件は自然災害や線路内への人や自動車の立ち入りが原因で、そのうち16件は警察により自殺と断定されています。

## インシデントの概要

|    |   |
|----|---|
| 日時 | 2019年9月26日(火) 14時20分  |
| 場所 | 京都線 正雀車庫  |
| 概況 | 京都線3300系台車枠の主電動機を取り付ける受座付近に150mmのき裂を発見しました。今回発見したき裂は、直ちに列車の安全運行に影響を与えるものではありませんでした。   |
| 原因 | 公益財団法人 鉄道総合技術研究所の協力を得て実施した原因調査の結果、台車枠に衝撃的な力がかかったことにより、き裂が発生しました。  |
| 対策 | 当該形式車両の台車枠※は、4年を超えない期間ごとに実施している分解検査での磁粉探傷検査と、3ヵ月ごとに実施している状態・機能検査での目視点検により、き裂を確実に発見できる体制を確保しています。その上で、き裂の更なる早期発見を行うため、今後以下の2点について取り組んでまいります。<br>①自動車との接触や地震などの衝撃的な力が作用した可能性がある場合は、台車全般にわたる点検を実施します。<br>②状態・機能検査において、確実な点検を行うため、高輝度な照明などを導入します。<br>※台車枠は、相当長い距離を走行しない限り、き裂の進展による破断には至らない事が確認されています。 |

## 主な輸送障害の概要

|        |   |
|--------|---|
| 日時     | 2019年9月11日(水) 14時37分  |
| 場所     | 京都線 富田～高槻市駅間  |
| 概況     | 高槻市駅行普通列車が富田～高槻市駅間を走行中に落雷が発生し、同列車が高槻市駅2号線に到着後、車両の床下機器から発煙しました。これにより同列車は走行不能となったため、他の車両を連結して正雀車庫に回送しました。 |
| 原因     | 落雷により車両の床下機器が損傷。  |
| 再発防止対策 | 富田～高槻市駅間に架空地線※を敷設し、落雷から設備や車両を保護する対策を行います。   |



※架空地線とは  
架空電線路や車両を落雷から保護するため、その対象設備の最上空に架設された避雷針のような役割の電線です。一定間隔で大地(アース)につながっており、直撃雷を大地へ放流し設備を守ってくれるバリア的な効果があります。

