

V. 鉄道事故等と再発防止措置

1. 鉄道運転事故・インシデント・輸送障害の発生件数

【事故等報告（鉄道事業法・鉄道事故等報告規則に基づく報告）】

平成 23（2011）年度の事故は 8 件でしたが、全てが線路内立入り等による人身障害事故によるもので、当社の起因で発生したものではありません。また、平成 23（2011）年度は、インシデントが 1 件、輸送障害が 2 件発生しました。

		平成 23(2011)年度	平成 22(2010)年度	平成 21(2009)年度
事 故	列車衝突事故	0	0	0
	列車脱線事故	0	0	0
	列車火災事故	0	0	0
	踏切障害事故	2（2）	2（2）	2（2）
	道路障害事故	0	0	0
	鉄道人身障害事故	6（6）	8（8）	5（5）
	鉄道物損事故	0	0	0
合計	8	10	7	
インシデント		1	1	1
輸送障害		2 [0]	3 [2]	3 [1]

※（ ）数は、線路内立入り等による人身障害事故件数 [内数]

[] 数は、自然災害・第三者行為の件数 [内数]

2. インシデント・輸送障害の内訳

【インシデント報告（鉄道事業法・鉄道事故等報告規則に基づく報告）】

インシデントとは、「鉄道運転事故には至らなかったが、事故が発生するおそれがあると認められる事態」のことです。

(件数)

閉そく 違反	信号 違反	信号 冒進	本線 逸走	工事 違反	車両 脱線	施設 障害	車両 障害	危険物 漏えい	その他	計
0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1

【輸送障害の内訳】

輸送障害とは、鉄道による輸送に障害を生じた事態であって、鉄道運転事故（上述の列車衝突事故・列車脱線事故等 7 項目）以外のものをいいます。

	平成 23(2011)年度	平成 22(2010)年度	平成 21(2009)年度
鉄道係員が原因の場合	0	0	0
車両・施設等が原因の場合	2	1	2
鉄道外の場合 (第三者行為、火災等)	0	1	0
自然災害の場合 (水害、風害、冷害等)	0	1	1
総件数	2	3	3

3.インシデント・輸送障害の内容 [平成 23(2011)年度実績]

○インシデント（車両台車の亀裂）

①発生日時・場所

平成 24 (2012) 年 2 月 6 日 尼崎車両工場 車番 5510 号車

②概要

車両の全般検査における台車の磁粉探傷検査時に基準以上の長さの亀裂があることを発見しました。

※磁粉探傷検査とは、傷に磁粉が付着することを利用して傷を検出する非破壊検査です。

③対応

発見後、直ちに同形式台車の一斉点検を実施し、全ての台車に異常がないことを確認しました。現在、亀裂の生じた原因について、試験等により調査中です。

○輸送障害（軌道敷冠水）

①発生日時・場所

平成 23(2011)年 8 月 28 日 午前 6 時 58 分頃 神戸高速線・大開駅～高速長田駅間

②概要

神戸高速線内の排水ポンプが、制御部の動作不良により自動運転せず、そのため軌道敷が湧水により冠水し、付近を運行中の列車が安全確認のため一時運転を見合わせました。

③対応

駅係員が、手動操作により排水ポンプを動作させ、軌道からの排水を行いました。当該列車は、現場に約 26 分停車後、最徐行により運転を再開しましたが、この間、約 70 本の列車に運休や遅れ等の影響がありました。

④対策

- ・当該排水ポンプ制御部の取替え
- ・ポンプの警報出力についてシステムを見直し
- ・関係者への点検箇所の周知徹底
- ・動作不良が、前日の雷雨により発生した瞬時停電が影響したものと推測されることから、瞬時停電時の関係員の連絡体制の整備 等

○輸送障害（レールの折損）

①発生日時・場所

平成 24(2012)年 1 月 12 日 午前 9 時 30 分頃 本線・千船駅西方

②概要

軌道巡視中の保線係員が、千船駅構内西方の分岐器レールに亀裂を発見し、直ちに当該区間通過列車の徐行運転を行いました。

③対応

午後 1 時より尼崎駅～野田駅間上下線の運転を休止してレール交換を実施し、午後 1 時 55 分に運転再開しました。この間、約 110 本の列車に運休や遅れ等の影響がありました。

④対策

- ・全線において同種の分岐器レールを目視点検し、異常がないことを確認しました。また、超音波による探傷検査を実施し、微細な初期亀裂が認められた 2 箇所について、レール交換を実施しました。
- ・レールの亀裂等を発見した場合の対応についてマニュアルを定め、鉄道部門の社員へ周知徹底を図りました。