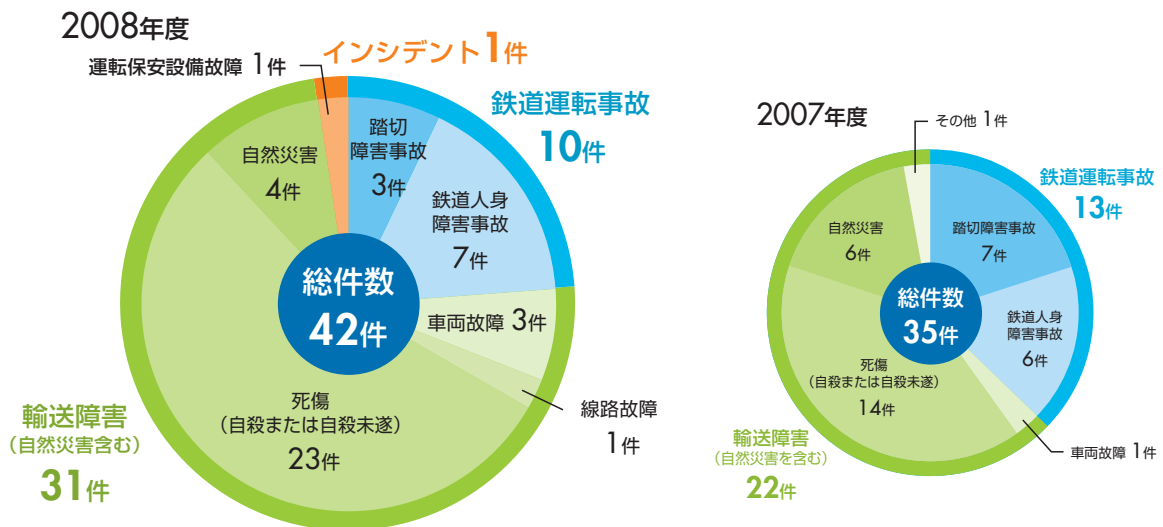


2008年度 事故・障害に関するご報告

鉄道事業では、鉄道運転事故・輸送障害の発生件数は計42件で、索道事業では運転事故は0件でした。今後も、発生件数の減少や無事故継続のため、あらゆる対策を講じて事故防止に努めてまいります。

1 事故・障害の発生件数の推移

鉄道 2008年度の鉄道運転事故・輸送障害の発生件数は計42件で、大別すると鉄道運転事故10件、輸送障害31件(自然災害含む)、インシデント1件となっており、内訳は以下のグラフの通りです。



※上の円グラフで表した事故について、次ページ以降で原因別に分類します。

【事故・障害の分類及び用語の意味】

1. 鉄道運転事故=列車または車両の運転に関して人の死傷または物の損害を生じたもの。
2. 輸送障害=列車の輸送に障害を生じたもので鉄道運転事故以外のもの。
3. インシデント=鉄道事故等が発生するおそれのあるもの。

◆ 鉄道運転事故の種類

・列車衝突事故 ・列車脱線事故 ・列車火災事故 ・踏切障害事故*1 ・鉄道人身障害事故*2 ・鉄道物損事故

◆ 輸送障害・インシデントの種類

・車両脱線 ・閉そく違反 ・信号違反 ・列車妨害 ・沿線火災 ・線路故障 ・電線路故障 ・変電所故障
 ・運転保安設備故障 ・車両故障 ・車両破損 ・死傷*3 ・列車支障 ・転てつ器破損 ・車止破損

*1：踏切障害事故=鉄道運転事故のうち、踏切道において列車または車両が道路を通行する人または車両等と衝突し、または接触した場合(自殺または自殺未遂を除く)。

*2：鉄道人身障害事故=鉄道運転事故のうち、列車または車両の運転により人の死傷を生じた場合(自殺または自殺未遂を除く)。

*3：死傷=輸送障害・インシデントのうち、列車または車両の運転に関し、自殺または自殺未遂により死傷者を生じた場合。

P5～8の数字は届出基準*に基づき関東運輸局に届出を行った件数です。

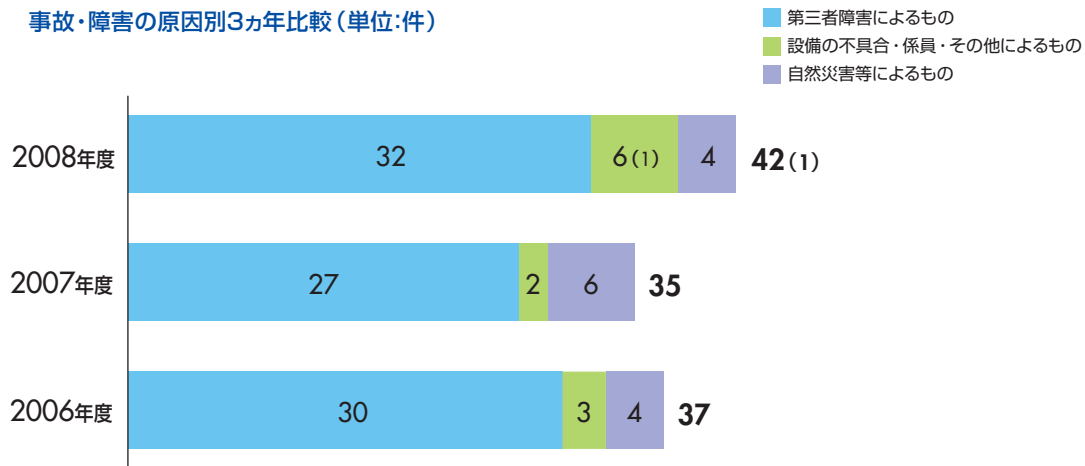
*届出基準=鉄道運転事故・インシデントのすべて、及び輸送障害・自然災害のうち運休または30分以上の遅れが生じたもの。

索道 狭山スキー場(シングルリフト2基)の2008年度の索道運転事故は、2007年度に続き0件でした。今後も、無事故を継続できるように事故防止に努めてまいります。

2 原因別にみる事故・障害の概況

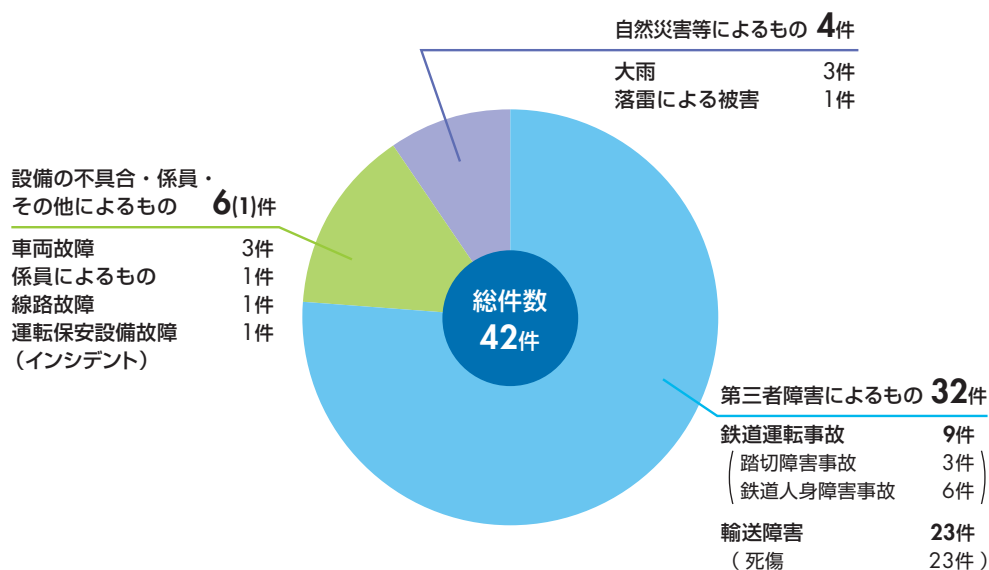
鉄道 2008年度の鉄道運転事故・輸送障害を原因により大別すると、踏切障害事故、鉄道人身障害事故、死傷（自殺または自殺未遂）など「第三者障害によるもの」が32件、車両故障など「設備の不具合によるもの」「係員によるもの」「その他によるもの」が計6件、大雨や落雷など「自然災害等によるもの」が4件となっています。

事故・障害の原因別3カ年比較（単位：件）



※（ ）内の数字はインシデントの件数を示します。

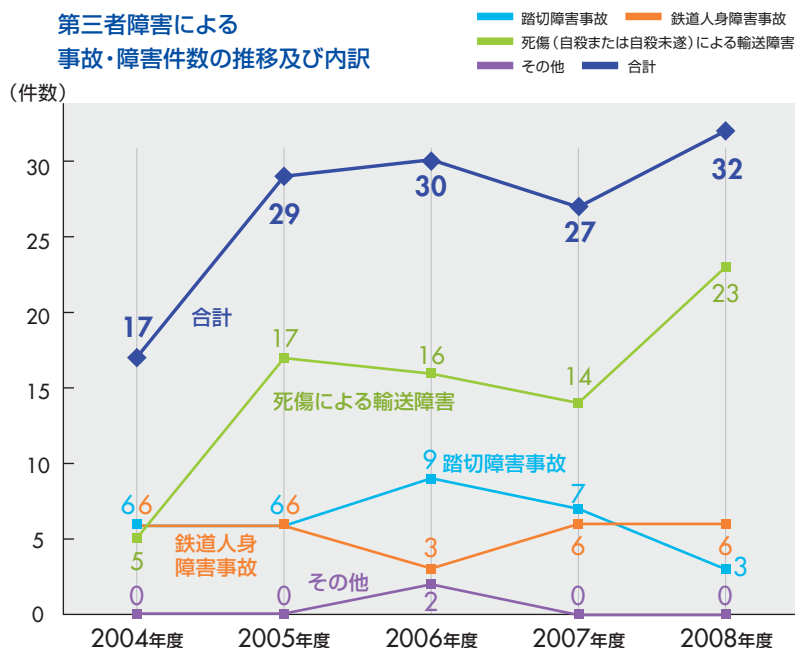
2008年度 事故・障害の原因別発生件数の内訳



3 第三者障害による事故・障害の概況

鉄道 鉄道事業における事故・障害の原因は、第三者障害が大きなウェイトを占めます。そこで以下に推移及び内訳を記します。2008年度に発生した第三者障害による鉄道運転事故・輸送障害は32件と依然高い数値を示しています。内訳は、踏切障害事故3件、鉄道人身障害事故6件、死傷（自殺または自殺未遂）23件となっています。

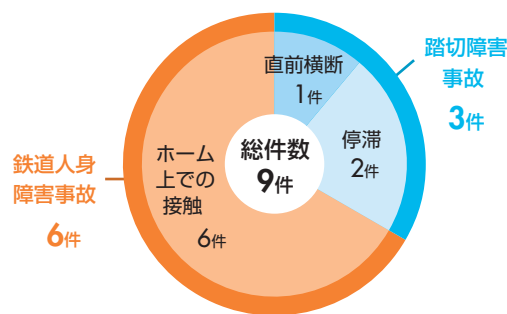
そのため、踏切支障報知装置（非常ボタン）を全踏切に設置するとともに、駅ホームにおける安全パトロールの強化などの対策を講じて、事故・障害の削減に努めております。



2008年度

踏切障害事故・鉄道人身障害事故の原因別内訳

2008年度に発生した第三者障害による「踏切障害事故」及び「鉄道人身障害事故」の原因をみると、踏切障害事故は、直前横断（人や自動車の無理な踏切横断による事故）が1件、停滞（踏切内に人が立ち入っていた）が2件、鉄道人身障害事故は、ホーム上での電車との接触が6件となっています。



2008年度に発生した主な踏切障害事故・鉄道人身障害事故の概要

踏切障害事故	
①2008年6月	新宿線鷺ノ宮駅構内
バスが踏切待ちで停車中、運転手がシートベルトに気をとられてブレーキを緩めてしまったために踏切内に入し下り電車と接触	
②2009年3月	新宿線西武柳沢駅構内
踏切内で、酒気を帯びて自転車から転落した人と下り電車が接触	

鉄道人身障害事故	
①2008年5月	池袋線池袋駅構内
ホーム上危険地帯に落とした雑誌を拾おうとして身を乗り出したお客さまと上り電車が接触	
②2009年3月	池袋線池袋駅構内
下り電車から酩酊した状態で降車したお客さまが、出発直後の上り電車の側面に接触	

4 設備の不具合・係員・その他による事故・障害の概要と再発防止策

鉄道 「設備の不具合」「係員」「その他」など、当社の原因によりお客さまにご迷惑をおかけした事故・障害については、6件発生しております。これらについては、下記の通り原因を分析し、同様の事例を再度発生させることがないように対策を講じております。

① 萩山駅構内における車両不具合について

発生日時：2008年5月7日 6時57分

概要：萩山駅で折り返しの際、空気圧力が上昇しないため、車両を点検すると除湿装置自動ドレン弁から漏気を発見したため、前途運休にしました。支障＝1時間10分

原因：除湿装置自動ドレン弁の部品にキズが入ったことにより動作不良を起こし、漏気したものと推定されます。

対策：自動ドレン弁内ピストンを新規設計品に交換しました。

② 国分寺～一橋学園駅間における車両不具合について

発生日時：2008年6月18日 18時06分

概要：国分寺～一橋学園駅間を85km/hで走行中、空気圧力が低下したため、非常制動で停止しました。圧縮機制御用スイッチを「切」・「入」しても現象は変わらず、パンタグラフを「下」・「上」したところ正常になりました。その後、国分寺まで運行しましたが、折返し列車は運休にしました。

原因：圧縮機制御用スイッチまたは調圧器が一時的に動作不良を起こしたものと推定されます。

対策：車両基地で調査しましたが、状況が再現せずに原因が判然としないため、圧縮機制御用スイッチおよび調圧器を取り替えました。

③ 高田馬場駅構内における車両不具合について

発生日時：2009年1月11日 12時53分

概要：高田馬場駅を出発するため、ノッチを投入しましたが起動しませんでした。いろいろ処置を施しましたが状況は変わらなかったため、前途運休にし、救援列車を手配して中井駅まで回送しました。支障＝1時間39分

原因：主回路ヒューズが断線したために発生しました。また、主回路ヒューズが断線した原因は、主回路ヒューズ素線の劣化が徐々に進行し断線に至ったためと推定されます。

対策：主回路ヒューズの容量を1400Aから1800Aに変更し、過大電流の発生を押さえ、溶断防止を図ります。

④ 所沢駅構内におけるドア挟みについて

発生日時：2008年10月24日 14時10分

概要：車掌がホーム係員の合図を確認してドアを開扉したとき、駆け込み乗車をしようとしたお客さまの傘がドアに挟まれました。これを認めたホーム係員が赤色旗によりドア開扉の合図を行ないましたが、車掌はドアが閉まったことを意味する合図と勘違いし、運転士に出発合図を行ないました。このため電車は進行を開始しましたが、ホーム係員の合図に気づいた車掌が電車を非常停止させ、約34mほど走行した後、停止しました。しかし、男の人は傘を握ったまま電車と並走し軽傷を負いました。

原因：車掌はホーム係員の合図を誤認し、またホーム係員はドアの開扉を求める合図を送る時にワイヤレスマイクによる放送を併用しなかったため車掌が誤りに気づくのが遅れました。

対策：ヒューマンエラーが起きる原因の分析を行い、ホーム係員と車掌に事故防止の共通認識を持たせるとともに、ホーム係員がドアの再開扉を求める合図を送る際にはワイヤレスマイクを活用するように徹底しました。

⑤ 拝島駅構内における線路故障について

発生日時：2008年12月7日 7時28分

概要：拝島駅構内で不正短絡が発生しましたが、一度は自然復旧しました。しかし、9時11分に同様の現象が起き、最大で42分の列車遅延が発生しました。支障＝46分

原因：脱落防止金具がバネ力の弱まりによってずれてしまい、転てつ器の部品と接触したために発生しました。

対策：全線の分岐器の緊急点検を実施するとともに、より安全性を保てる形式の脱落防止金具に取り替えました。

⑥ 飯能～東飯能間 飯能第2号踏切における運転保安設備故障について

発生日時：2009年3月25日 18時51分

概要：回送列車が上記踏切を通過する際、同踏切の警報装置は正常に鳴動していましたが、遮断桿は降下完了前に上昇し、踏切が開いた状態で同列車が通過した事象が発生したとの通報が通行していた方よりありました。

対応：踏切防護係員を配置するとともに、関係する機器を点検し、異常のないことを確認しました。

その後：関係する機器全ての交換が完了し、安全が確認できました。