

# 平成24年度の事故・障害等に関するご報告

## 事故・災害等の発生状況

### 鉄軌道運転事故

鉄軌道運転事故は、下の7種類に分類されます。

平成24年度は、列車脱線事故と踏切障害事故・鉄道人身障害事故が計12件発生しています。事故件数は昨年度より1件減少したものの、平成25年2月7日には京津線上栄町駅付近で脱線事故を発生させてしまいました。この事態を厳粛に受け止め、安全対策のさらなる向上を図り、再発防止に努めていきます。

また、踏切障害事故は、完全下降している踏切遮断棒に自転車や人が侵入したことによるもので、鉄道人身障害事故は、線路内への侵入やホーム上での接触などによるものです。

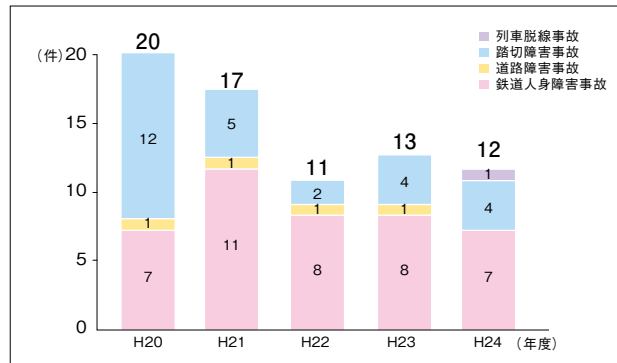
#### 鉄軌道運転事故の分類

| 種類       | 内容  |
|----------|---|
| 列車衝突事故   | 列車が他の列車または車両と衝突し、または接触した事故をいう                         |
| 列車脱線事故   | 列車が脱線した事故をいう  |
| 列車火災事故   | 列車に火災が生じた事故をいう  |
| 踏切障害事故   | 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などと衝突し、または接触した事故をいう      |
| 道路障害事故   | 踏切道以外の道路において、列車または車両が道路を通行する人または車両などと衝突し、または接触した事故をいう |
| 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(前各号の事故に伴うものを除く)をいう            |
| 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(前各号の事故に伴うものを除く)をいう      |

#### 鉄軌道運転事故件数 (件)

| 年度       | H20 | H21 | H22 | H23 | H24 |
|----------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 列車衝突事故   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   |
| 列車脱線事故   | 0   | 0   | 0   | 0   | 1   |
| 列車火災事故   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   |
| 踏切障害事故   | 12  | 5   | 2   | 4   | 4   |
| 道路障害事故   | 1   | 1   | 1   | 1   | 0   |
| 鉄道人身障害事故 | 7   | 11  | 8   | 8   | 7   |
| 鉄道物損事故   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   |
| 合計       | 20  | 17  | 11  | 13  | 12  |

鉄軌道運転事故件数と内訳



踏切障害事故件数の内訳 (件)

| 年度   | H20 | H21 | H22 | H23 | H24 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 直前横断 | 7   | 5   | 2   | 2   | 4   |
| その他  | 5   | 0   | 0   | 2   | 0   |
| 合計   | 12  | 5   | 2   | 4   | 4   |

鉄道人身障害事故件数の内訳 (件)

| 年度       | H20 | H21 | H22 | H23 | H24 |
|----------|-----|-----|-----|-----|-----|
| ホームからの転落 | 3   | 6   | 2   | 0   | 0   |
| ホーム上での接触 | 3   | 4   | 2   | 2   | 1   |
| 線路内侵入    | 1   | 1   | 4   | 6   | 6   |
| 合計       | 7   | 11  | 8   | 8   | 7   |

#### 京津線上栄町停留場付近での車両脱線事故

事故種類: 車両脱線事故  
 発生日時: 平成25年2月7日(木) 20時45分  
 発生場所: 京津線 上栄町停留場～浜大津停留場間  
 発生車両: 浜大津停留場発 京都市役所前停留場行 第2005車両(4両編成)  
 死傷者: なし  
 影響: 運休91本  
 事故概況: 当該車両が浜大津停留場を発車後、上栄町停留場上手付近(併用軌道と専用軌道の境目)に差し掛かった時、先頭から2両目の前車2輪が約80cm進行方向左側に脱線したが、乗客・乗務員に怪我はなかった。  
 事故原因: 事故現場付近(半径40mの右曲線)において、以下の要因が複合し、内軌側車輪が護輪軌条に乗り上がり、脱線に至ったと推定される。  
 ① 平面性変位による内軌側車輪の輪重抜け  
 ② 外軌側締結装置の軌間保持力低下による内軌側横圧負担の増大  
 ③ 護輪軌条と内軌側車輪背面の浅い角度での接触  
 安全対策: 内軌側車輪との接触面が垂直に近い護輪軌条への交換  
 外軌レールの交換及び締結装置整備・増強  
 併用軌道急曲線部分の管理基準強化