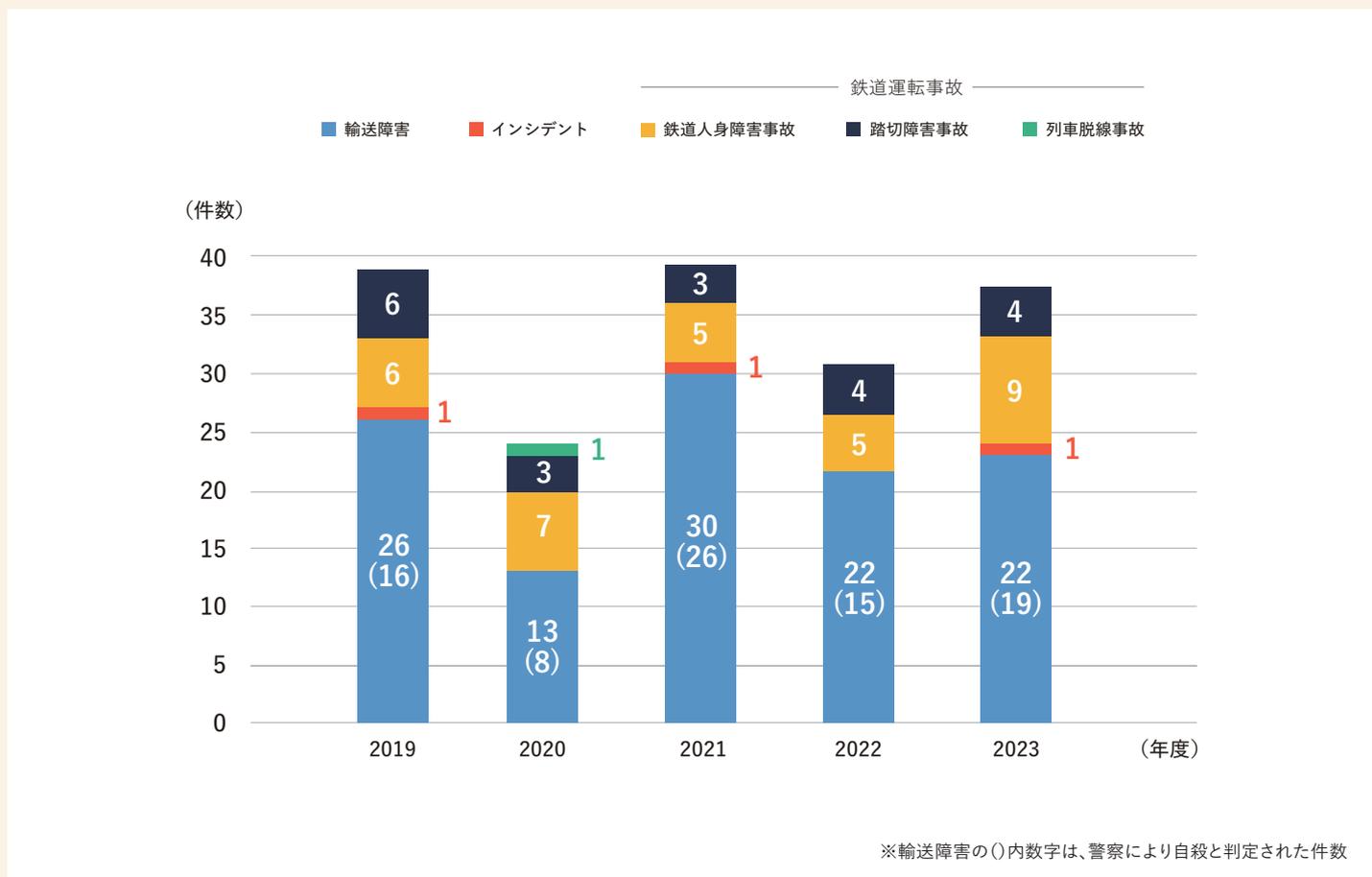


# 03 鉄道事故等の発生状況

## 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。



### 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。2023年度は踏切障害事故が4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。2023年度は、定期検査時に発見した台車枠の亀裂(120mm)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。2023年度の輸送障害は22件発生しております。そのうち19件は線路内への人の立ち入りが原因で、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   | 2023年7月19日 10時18分頃   |
| 場所   | 京都線 総持寺駅～上牧駅間  |
| 概況   | <p>総持寺駅～富田駅間(赤大路踏切道京都方)において架線金具が垂れさがり、同箇所を通過した4列車のパンタグラフが破損しました。京都線走行中の列車を最寄駅で停止させ、京都線の運転を見合わせました。順次、現場に到着した電気係員が点検を開始し、損傷した電車線設備の復旧を完了しました。同日18時45分より全線で運転を再開しました。</p>  |
| 原因   | <p>架線設備取替工事において、架線金具取付部のボルトを貫通させずに施工完了したため、架線金具が落下しました。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>ボルト</p> <p>今回の状態</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>正しい状態</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>架線金具が外れた状態</p> </div> </div> |
| 取組事項 | <p>①工事施工時は架線金具の取付状態を複数人で確認し、確認した箇所にはマーキング(合いマーキング)を施します。</p> <p>②工事関係者に対して、今回の事象と取組内容の周知徹底を図り、対策の形骸化を防止してまいります。</p> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;">  <p>合いマーキング</p> </div>  |