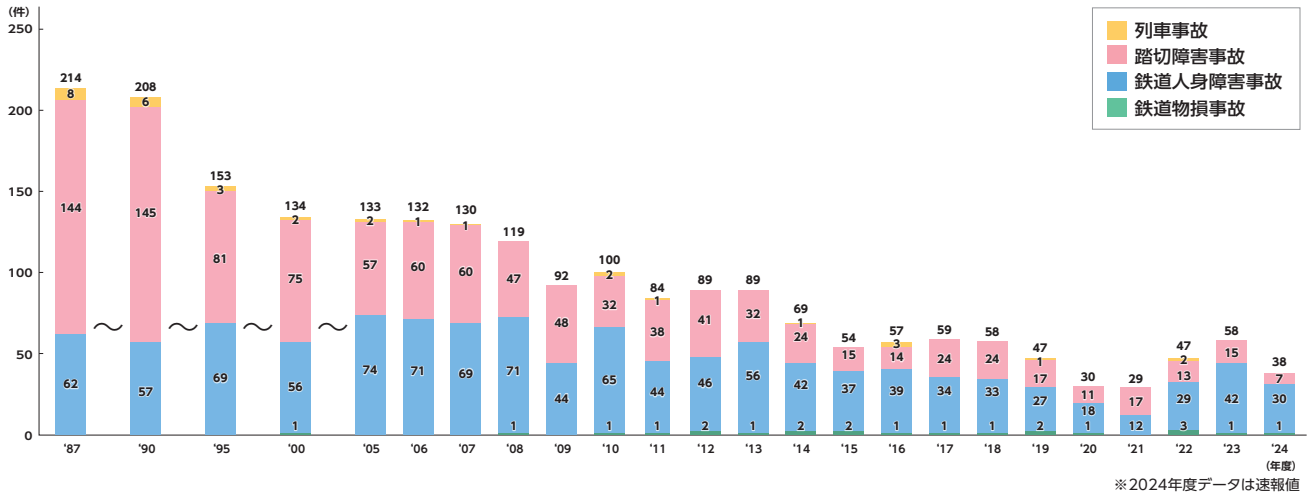


# 5

## 事故等の発生状況と再発防止に向けた取り組み

### 5-1 鉄道運転事故

2024年度は、鉄道運転事故の発生件数は38件(速報値)となりました。福知山線列車事故の反省と教訓に基づき、今後も鉄道の安全性向上に向けて不断の努力を積み重ねてまいります。



#### 鉄道運転事故・・・省令に定められた、以下に該当する事故

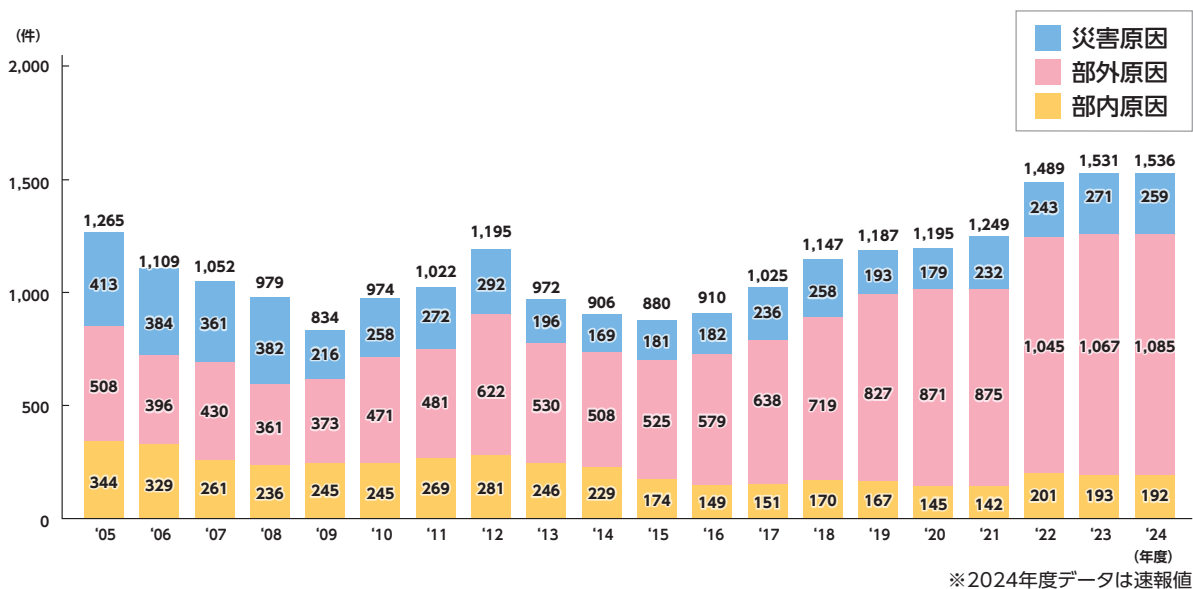
列車事故	列車衝突事故、列車脱線事故および列車火災事故
踏切障害事故	踏切道において、列車または車両が道路を通行する人または車両等と衝突し、または接触した事故
鉄道人身障害事故	列車または車両の運転により、人の死傷を生じた事故
鉄道物損事故	列車または車両の運転により、500万円以上の物損を生じた事故

### 5-2 輸送障害

輸送障害とは列車に運休または30分以上の遅延が生じたもので、2024年度の発生件数は1,536件(速報値)となりました。

設備の故障や取扱い誤りなど当社に起因する部内原因では車両や信号通信設備の故障が、部外原因では線路内支障(動物との接触など)や踏切支障、異音等安全確認が、災害原因では雨・風などによる運転規制が多くを占めました。

今後も安全・安定輸送に向けて対策を講じていきます。



## ◆ JR 京都線 茨木駅における信号の取扱い誤り 【部内原因】

＜発生日時＞ 2024年6月12日(水曜日)6時45分

＜概況＞ 茨木駅下り1番線に収まりきらない長さの貨物列車を進入させたため、駅に係員を派遣して対応するまで後続列車の運転ができなくなりました。これにより長時間運転を見合わせ、駅間で停車していた特急列車にご乗車のお客様にはその場で降車いただき、徒歩で移動していただきました。

＜原因＞ 指令員が、貨物列車の編成の長さを誤って認識し、下り1番線に進入させたため。

＜対策＞ 貨物列車の到着番線を変更する際、編成の長さを確認する方法を明確化し、指令員に対して周知教育を実施。

## ◆ 南海トラフ地震臨時情報(巨大地震注意)に伴う運転取り止め等 【災害原因】

＜発生日時＞ 2024年8月8日(木曜日)16時43分

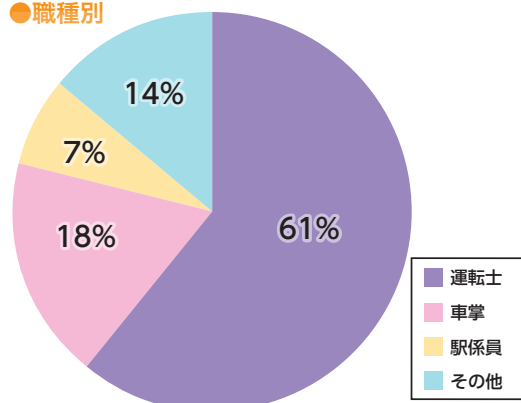
＜概況＞ 九州南部日向灘を震源とするマグニチュード7.1の地震が発生し、宮崎県の日南市にて最大震度6弱が観測されました。この地震の発生に伴って、南海トラフ地震の想定震源域では、大規模地震の発生可能性が平常時に比べて相対的に高まっていると考えられたことから、気象庁は同日19時15分に南海トラフ地震臨時情報(巨大地震注意)を発表しました。

当社ではこれを受けて、内閣府が公表している「南海トラフ地震の多様な発生形態に備えた防災対応検討ガイドライン」に基づき、南紀エリアでの運転取り止めや徐行運転およびHPなどでの案内を実施し、お客様の安全確保に努めました。

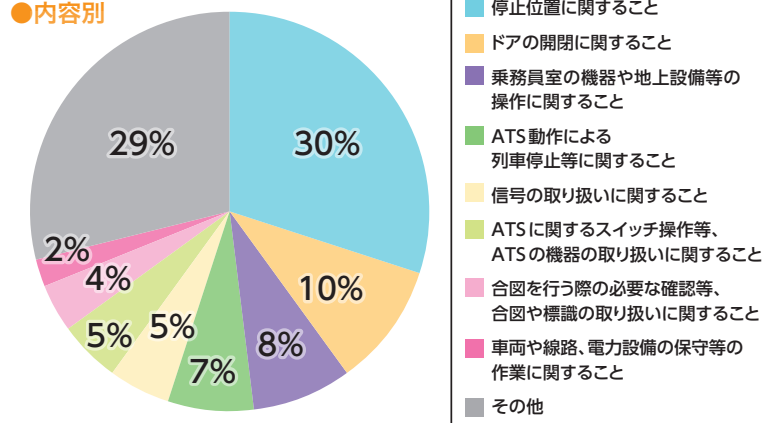
## 5-3 安全報告

安全報告として、事故に至らないかつ重大でない社員等の取扱い誤り等を集約しており、2024年度の報告件数は約13,800件、そのうち部内要因(人的要素)に関する報告は約2,900件で内訳は以下の通りです。重大事故を未然に防ぐために、より多くの安全に関する情報を収集し安全対策に活用しています。

## ● 職種別



## ● 内容別



## 5-4 インシデント

インシデントとは鉄道運転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、2024年度は1件発生しました。

発生日	発生箇所	発生事象	概況	対策
2024年 12月13日(金曜日)	吹田総合 車両所構内	レール運搬用の車両の 台車にき裂	定期検査に伴う台車の探傷検査において、き裂を確認しました	・同形式の車両の目視検査を緊急に実施 ・定期検査時の台車の探傷検査の範囲を拡大

## 5-5 その他事故

## ◆ 山陽線 新山口駅構内 列車脱線事故(JR貨物)

＜発生日時＞ 2024年7月24日(水曜日)12時32分

＜概況＞ JR貨物の運転士は、新山口駅を発車し、速度約20km/hで加速していたところ、縦方向の衝動と運転台下部からの異音を認めため、直ちに非常ブレーキで停止するとともに、TE(緊急列車防護装置)を扱いました。列車の点検を行ったところ、機関車の先頭の車輪が左側に脱線していることを発見しました。

＜調査状況＞ 機関車の先頭の車軸が折損していた。※原因は運輸安全委員会が調査中

＜現時点の対策＞ 脱線した機関車と同形式(EF210)全車両の車軸を含む、同種車軸を搭載した機関車の点検を実施し、異常がないことを確認。