鉄道事故等報告規則等における

インシデントに関する解釈運用及び事例集

平成 13 年 10 月
（平成 16 年 10 月改訂）
（平成 18 年 9 月改訂）
（平成 22 年 6 月改訂）
（平成 22 年 10 月改訂）
（平成 28 年 9 月改訂）

国土交通省鉄道局安全監理官室

１．インシデントの定義と意義

鉄道等の安全性の向上を図るためには、実際に発生した事故だけではなく、鉄道事故等が発生するおそれのある事態（以下「インシデント」という。）について、原因、背後要因等を調査分析し、事故の芽を適確に摘み取ることが極めて有効であり、その原因や対策を日本の鉄道全体として共有化し、未然防止対策に反映するとともに、知見の集積が図られるようにする必要がある。

また、インシデントについて当該事業者だけではなく、国も調査分析を行うためには、事業者による的確な把握と適切な国への報告が不可欠であり、国が把握する必要のある重要なものについては、その情報を的確かつ効率的に報告するしくみが整備される必要がある。

従って、鉄道事故等報告規則等において報告を求めるインシデントについては、徒に範囲を拡大することなく、的確に調査分析を実施し事故防止対策に反映させる観点から、鉄道の場合その対象範囲を「列車の衝突、脱線、火災その他の重大な事故が発生するおそれがあると認められる事態」とし、鉄道全体の安全性向上を図るために有効なものを対象とすることとした。軌道及び索道についても同様の考え方に基づいて規定の整備をしている。

また、個々のインシデントを規定するにあたっては、発生した事象をインシデントとする根拠及び解釈を明確にし、初期の目的を達成するとともに、運輸安全委員会の調査の対象となる重大インシデントとの関係についても、併せて整理することにより円滑な運用に資するものである。

※「調査対象となるインシデントの事例」のうち、「特に異例と認められるもの」に係るものについては、調査対象となる可能性のあるインシデントの代表的な事例を挙げたものであり、事例に該当するインシデントであっても調査対象とならないもの、事例に該当しないインシデントであっても調査対象となるものがある。

当事例集が整備され１５年が過ぎ、その間、様々な事例の加除修正を行ってきた。平成２８年９月の改訂においては、本来インシデントとして扱うべき「列車の衝突・脱線・火災事故」が発生するおそれがある事象に絞り込むことで、鉄道全体の安全性向上を図るために有効なものを対象として共有することとした。

これに合わせ、事例そのものの見直しや適用する号への再配置、用語の定義の追加などを行うとともに、この事例集を扱う担当者が判断を行いやすくするため、補足を追加し、「インシデント事例フローチャート」を作成した。

なお、ここに示す解釈、事例については、これまでの事例をもとに整理したものであり、より一層の充実を図るため、今後、新たな事例を踏まえ適宜見直しを行うこととする。

２．事例として明示されていない想定外の事態への対応

新技術の導入や、これまで想定していなかった事象が生じたこと等によって、運転事故が発生するおそれのある新たな事態が発生することは否定できない。このため、国への報告対象事例としてこの事例集に明示されていない想定外の事態であっても、報告対象インシデントの事例として明示されている事態と同等以上のものであると考えられる事態が発生した場合については、速やかに運輸局に連絡すること。

３．用語の定義

この事例集で用いる用語は次のように定義する。

① 「逸走」とは、列車又は車両が信号機の防護している区間を越えて移動したものをいう。
② 「流転」とは、列車又は車両が信号機の防護している区間内で移動したものをいう。
③ 「作業区間」とは、作業を行う範囲（重機等の搬出入箇所、一時的な仮置き箇所を含む）で予め定めた区間のことをいう。
④ 「線路閉鎖区間」とは、関係する信号機に停止信号を現示する等、当該区間へ列車又は車両を進入させないようにする措置を行う区間をいう。

４．鉄道及び鉄道運転規則を準用して運転する軌道のインシデントの解釈、事例（鉄道事故等報告規則第４条第１項に規定するもの） （略）

５．軌道（鉄道運転規則を準用して運転する軌道を除く。）のインシデントの解釈、事例（軌道事故等報告規則第２条第１項に規定するもの） （略）

６．索道のインシデントの解釈、事例（鉄道事故等報告規則第４条第２項に規定するもの）

［ 規定 ］・・・第１号（索条損傷）

① 索条に重大な損傷が生じた事態

［ 解釈 ］

・ここでいう事態は、索条の切断につながる重大な損傷が生じた場合、索条切断事故、搬器落下事故、搬器衝突事故となるおそれがあるため、インシデントとして規定する。 ・「索条の重大な損傷」とは、支索、支えい索、えい索又は平衡索に、強度が著しく低下する素線の断線等を生じたものをいう。 ・索道の運転中以外に発見された場合も含まれる。（営業期間以外のものを除く。）

［ 事例 ］

○報告の対象となるインシデント事例

① 索条に集中的に素線の断線等が発生し、運転の継続が危険と認められたもの
② 保安装置（握索異常検出装置等）が作動し、作動箇所を確認したところ、索条側に原因があり、補修等を講じなければ運転できないと認められたもの
③ 索条の接合部の変形、損傷、破壊等を補修等の措置を講じずに運転し、索条を含む索道施設に損傷等が生じ、運転不能となったもの

［ 規定 ］・・・第２号（索条張力異常）

② 索条の張力が異常に増大又は低下した事態

［ 解釈 ］

・ここでいう事態は、索条の張力を適正な状態に維持できなかった場合、搬器落下事故、搬器衝突事故、索道人身障害事故となるおそれがあるため、インシデントとして規定する。
・索条には、常に適正な張力が加えられ、一定の状態に維持されていなければならないことから、緊張設備（緊張索を含む。）、原動設備等に重大な故障、損傷、破壊等が発生し、運転に支障が生じた事態をいう。

［ 事例 ］

〇報告の対象となるインシデント事例

① 索条を一定の張力に維持できなくなり、過伸検出装置又は過張力検出装置等の保安装置が作動し、運転を行うことが危険と認められたもの
② 油圧緊張装置の機器に異常が発生し、運転を行うことが危険と認められたもの
③ 凍結、故障等により、緊張索誘導滑車等に回転の異常等が認められ、索条を一定の張力に維持することが困難と判断されたもの

［ 規定 ］・・・第３号（脱索）

③ 索条が受索装置、滑車等から外れた事態

［ 解釈 ］

・ここでいう事態は、営業時間帯（運転抑止中を除く。）に索条が索輪や滑車等の溝から外れた場合には、搬器落下事故、搬器衝突事故、索道人身障害事故となるおそれがあるため、インシデントとして規定する。
・強風等の自然条件、乗客の異常な行動等により、索条が受索装置や支索用シュー等から外れてしまう事態をいう。
・脱索については、被害の大小を問わない。

［ 事例 ］

〇報告の対象となるインシデント事例

① 強風、突風や凍結等により、営業時間帯（運転抑止中を除く。）に支えい索が受圧索輪や滑車から外れたもの
② 強風、突風や凍結等により、営業時間帯（運転抑止中を除く。）に支索が支索用シューから外れたもの
③ 乗り損ね、降り損ね、指定場所以外での故意の降車、その他乗客の異常な行動等により、ガイドローラ及び滑車から支えい索が外れてしまったもの

［ 規定 ］・・・第４号（握放索不完全）

④　握索又は放索が不完全になった事態

［ 解釈 ］

・ここでいう事態は、自動循環式索道において握索及び放索を繰り返し、搬器の運転を行うがこの過程で不具合が生じると搬器落下事故、搬器衝突事故となるおそれがあるため、インシデントとして規定する。
・「握索が不完全」とは、自動循環式索道で、握索装置又は停留場の場内設備の異常により搬器が進行不能となった事態、又は不完全な握索状態（落下等のおそれがある状態）で停留場から進出しようとした事態をいう。
・「放索が不完全」とは、自動循環式索道で、停留場に到着した搬器の握索装置が、索条から離れず場内設備に進入した事態をいう。

［ 事例 ］

〇報告の対象となるインシデント事例

① 搬器の握索装置が、えい索又は支えい索を完全に握索できない状態で停留場を出発し、保安設備の作動等により停止したもの
② 停留場に進入した搬器の握索装置が、えい索又は支えい索を放索できずに、保安設備の作動等により停止したもの

［ 規定 ］・・・第５号（施設障害）

⑤　支柱、制動装置、保安装置等に搬器の運転の安全に支障を及ぼす故障､損傷、破壊等が生じた事態

［ 解釈 ］

・ここでいう事態は、索条を適正な位置に支持するための支柱や制動装置、保安装置に重大な故障､損傷、破壊等があると、搬器落下事故、搬器衝突事故、索道人身障害事故となるおそれがあるため、インシデントとして規定する。
・支柱に重大な損壊等があり、事前に運転休止等の措置を講じずに搬器の運転を行ったが、異常に気づいて運転を停止したものなどをいう。
・制動装置、保安装置、制御装置等に故障等が発生し、機能が著しく低下し若しくは喪失したこと、又は誤作動を起こしたことにより、所定停止位置を過走したもの又は速度超過等により搬器に異常な振れ等を招いたものなどをいう。

［ 事例 ］

〇報告の対象となるインシデント事例

① 支柱周囲が崩落（土砂崩壊、落石、雪崩等）し、支柱本体が傾く等したもの

② 支柱周辺の湧き水等により、基礎の洗掘等が発生したもの
③ 支柱に石等の障害物又は工事、整備車両等が衝突し、損傷したもの
④ 制動装置の故障等により、所定停止位置を行き過ぎ、非常停止により停止したもの
⑤ 保安装置の故障等により、停留場への進入速度が超過し、非常停止により搬器に異常な振れを招いたもの
⑥ 電気回路の接触不良等により誤作動等が生じ、危険な状態での運転（無制御状態等）となったもの

[規定] ・・・第６号（搬器故障）

⑥　搬器の懸垂部若しくは走行部、握索装置又は接続装置に搬器の運転の安全に支障を及ぼす故障､損傷､破壊等が生じた事態

[解釈]

・ここでいう事態は、営業時間帯（運転抑止中を除く。）に搬器の懸垂部、走行部、握索装置又は接続装置に重大な故障、損傷、破壊等があり適切な措置を講じずに搬器を運転した場合、搬器落下事故、索道人身障害事故となるおそれがあるため、インシデントとして規定する。
・搬器の懸垂部、走行部、握索装置又は接続装置に故障､損傷、破壊等を生じ、機能を著しく低下し又は喪失したことにより、搬器の落下、人身障害等を発生するおそれがあった事態をいう。

[事例]

○報告の対象となるインシデント事例

① 搬器の懸垂部、走行部、握索装置、接続装置の部材に亀裂等が発生したもの
② 運転中の走行部の車輪に損傷や回転不良が生じ、運転を継続することが不能となったもの（交走式普通索道の走行装置に限る。）
③ 握索装置の握索部やばね等に異常が発生し、所定の耐滑動力が確保できなくなったもの

[規定] ・・・第７号（搬器逆走）

⑦　搬器が逆走した事態

[解釈]

・ここでいう事態は、搬器落下事故、搬器衝突事故、索道人身障害事故となるおそれがあるためインシデントとして規定する。
・「逆走した」とは、搬器が運転しようとする方向と逆方向に動いたものをいう。

［ 事例 ］

〇報告の対象となるインシデント事例

①制動装置、電気設備の故障等により、搬器が索条とともに進行方向と逆方向に走行したもの

②握索装置の組立て不良等により、搬器がえい索又は支えい索の動く方向と逆方向に走行し、後続搬器又は索道施設に接触する前に停止したもの

［ 規定 ］・・・第８号（その他）

⑧　前各号に掲げる事態に準ずる事態

［ 解釈 ］

・ここでいう事態は、係員の取扱い、自然現象等により前各号と同様の事態を生じたもののほか、機器の危険側の故障など現時点で予測できない事態もその対象とする。

［ 事例 ］

〇報告の対象となるインシデント事例

① 停留場内で、搬器の握索装置が凍結又は着雪等により進行不能となり、後続搬器と衝突直前となる等の事態が生じたもの（保安装置は作動せず）

② 運転を停止して行うべき保守・点検作業中に、係員の連絡ミスにより運転を開始したために作業員に危害を生ずるおそれのあったもの

③ 強風により停止した搬器が支柱に衝突しそうになったもの、又は搬器からの乗客の救助若しくは運転再開までに２時間以上要したもの又は要すると見込まれるもの

④ 係員の操作ミスにより搬器の進行方向と逆方向に運転したもの

⑤ 係員が関係各所等への連絡をしないで進行方向と逆方向に運転したもの（等とは支柱上で保守作業等をしている者）

７．運輸安全委員会の調査対象となる重大インシデントの規定、事例（運輸安全委員会設置法施行規則第２条各号に規定するもの及び運輸安全委員会設置法施行規則第一条第五号の事故及び第二条第七号の事態を定める告示の第２条各号に規定するもの）　（略）