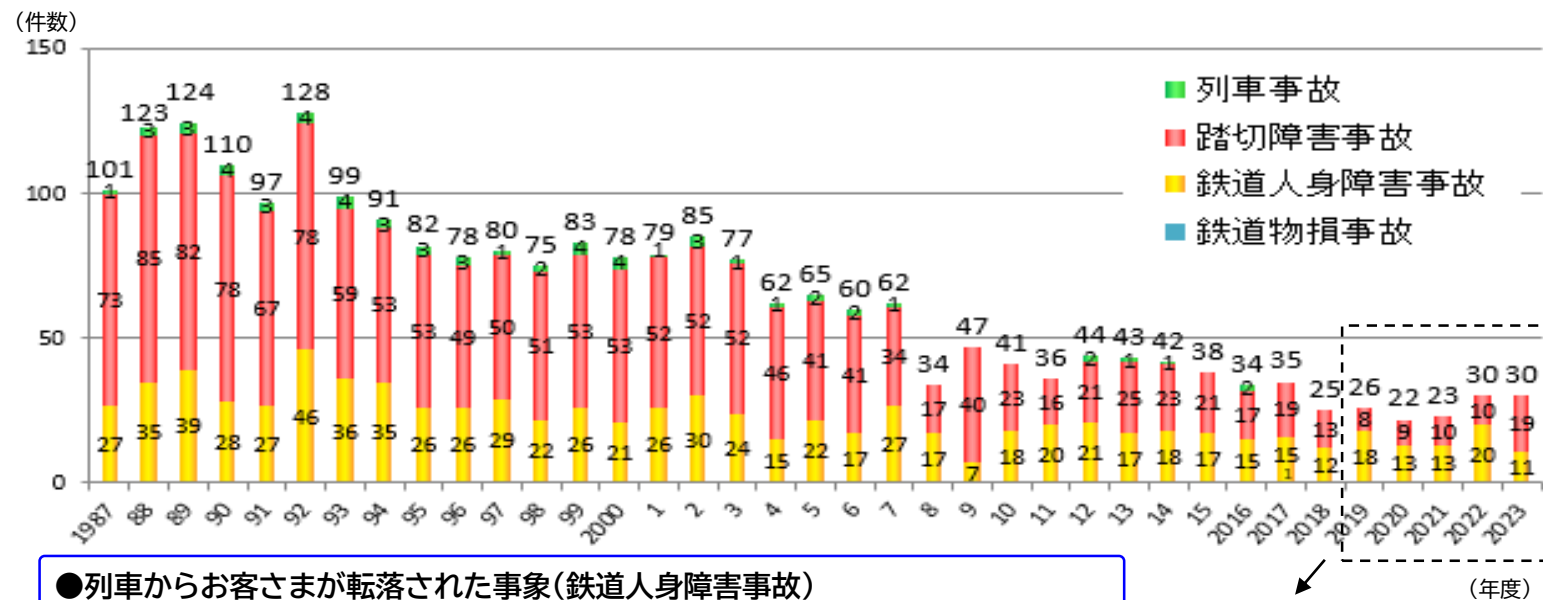


6 鉄道運転事故等の発生状況

6-1 鉄道運転事故

2023年度は、鉄道運転事故が30件発生しましたが、列車事故、鉄道物損事故の発生はありませんでした。



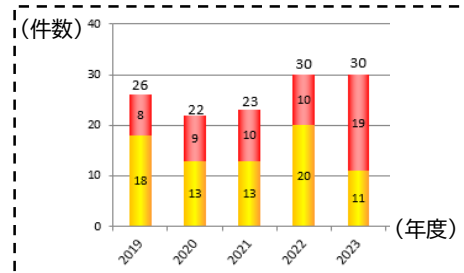
●列車からお客さまが転落された事象(鉄道人身障害事故)

発生日時: 2023年10月27日(金) 22時08分頃

発生場所: 鹿児島本線 広木駅 [鹿児島県鹿児島市]

概要: 駅停車の際、手前の列車停止位置目標に停車し、最後部車両がホームに掛かっていない状態でドアを開け、お客さま1名が車両から約1.7m下の草むらに転落された。

対策: 広木駅の列車の停止位置を見直した。

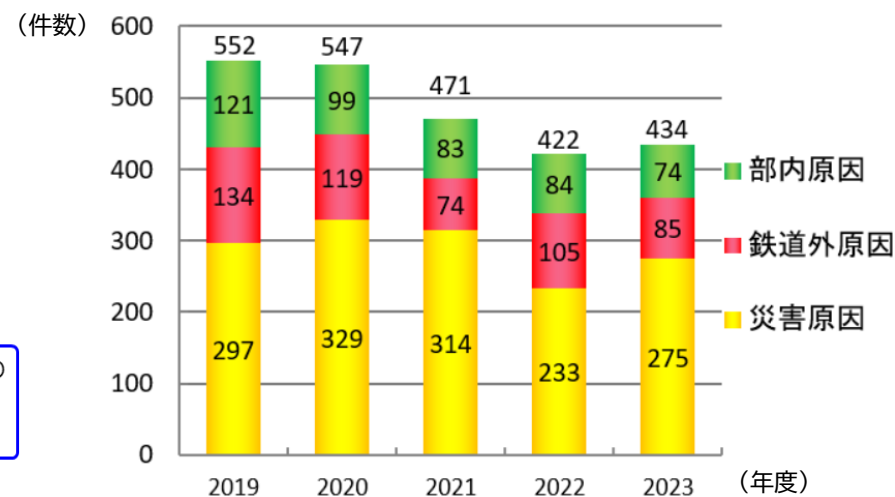


鉄道運転事故

- 列車事故 : 列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故
- 踏切障害事故 : 踏切道において、列車又は車両が人又は自動車等と衝突し、又は接触したもの
- 鉄道人身障害事故 : 列車又は車両の運転により人の死傷を生じたもの
- 鉄道物損事故 : 列車又は車両の運転により500万円以上の物損を生じたもの

6-2 輸送障害

輸送障害とは、鉄道運転事故以外の原因により列車の運休または旅客列車が30分以上、旅客列車以外の列車が1時間以上の遅延を生じたものをいいます。2023年度は434件発生しました。



- 部内原因 : 鉄道関係係員や車両・設備等、当社の直接原因によるもの
- 鉄道外原因 : 線路内立入り等、当社の原因によらないもの
- 災害原因 : 降雨、強風、地震、獣害等の災害に起因するもの

6-3 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をいいます。2023年度は、踏切が無遮断状態のまま列車等が通過した3件のインシデントが発生しました。

発生日	発生場所	概況	対策
2023年6月30日	吉都線 都城～日向庄内駅間	踏切の「警報持続」故障復旧の際、列車接近中にも関わらず、リセット操作を行ったため、踏切の遮断機が遮断を開始する前に列車が踏切を通過した。	・ルールの明確化、関係規程類の改正
2023年11月6日	久大本線 田主丸～筑後吉井駅間	作業員がレール交換に伴う踏切機能試験後に、踏切状態の表示装置確認を実施しなかったため、踏切が無遮断のまま列車が踏切を通過した。	・作業時のチェック表の見直し
2023年11月15日	日豊本線 延岡駅構内	車両の入換作業の際、信号担当者が「入換踏切てこ」を取扱わず、また、操車担当者も踏切動作を確認しないまま入換を実施したため、踏切が無遮断のまま車両が踏切を通過した。	・事象の再発防止を目的とした継続的な教育の実施

6-4 自然災害の発生状況

2023年6月末より九州各地で発生した「令和5年梅雨前線豪雨」の影響により、複数の路線において、道床流出や切取崩壊などの被害が発生しました。特に久大本線では長期間の運転見合わせを余儀なくされましたが、関係機関との調整や各種復旧工事を鋭意進めた結果、7月20日に全線で運転を再開することができました。また、治山、治水の観点から沿線自治体と再発防止に向けた工事を実施するなど、防災・減災に取り組んでいます。

【被災状況】



【復旧作業状況】



[築堤崩壊]

[道床流出]

[切取崩壊]

鉄道運転事故等の発生状況