

Safer Future ~ 安全な未来へ ~

運輸安全委員会ニュースレター

特集号

Japan Transport Safety Board Newsletter

| | |
|-----------------------------------|----|
| ■ はじめに | 1 |
| ■ 当委員会が調査・公表した「ドア開」重大インシデント | 2 |
| ■ 重大インシデント調査事例（4事例） | 4 |
| ■ まとめ | 20 |

はじめに

“乗客を乗せた列車が走行しているときに旅客用乗降扉（ドア）が開く”（以下「ドア開」という。）このような事態は列車の乗客が車外に転落する事故にもつながる大変危険なものと言えます。

運輸安全委員会は、乗客が転落するなどの事故に至らない場合でも、再発防止の観点から、重大インシデント（事故が発生するおそれがあると認められる事態）となる「ドア開」について調査することとしています。調査対象とするのは、車両障害（「車両の走行装置、ブレーキ装置、電気装置、連結装置、運転保安設備等に列車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」（鉄道事故等報告規則第4条第1項第8号））に該当し、「特に異例と認められるもの」（運輸安全委員会設置法施行規則第2条第6号）です。



取付ナットが脱落したため、走行中に開いたドアがトンネルに接触した事例（番号D5）

具体的には、戸閉保安装置*が作動せず、走行中の列車のドアが開いた場合など、二重系の安全システムが機能しなかったり、フェールセーフ機能が作動しないような事態が発生した場合などをさします。したがって、戸閉保安装置がついていない場合で、車掌が誤って客室ドアの開閉スイッチを操作したことにより、走行中にドアが一時的に開いたものなど単なる操作ミスによるものは、当委員会の調査対象にはなりません。

これまでに「ドア開」重大インシデントとして当委員会が調査したもの（航空・鉄道事故調査委員会が調査したものを含む）は、平成13年10月の調査開始から現在（平成23年1月31日現在）までに14件あり、特に最近3年間（平成20年～22年）に8件とその多くが発生しています。

このような最近の状況を踏まえ、今回、これまでに公表した調査報告書の事例を取り上げ、特集号として発刊することとしました。

鉄道関係者の間で「ドア開」重大インシデントの発生原因に関する分析結果等が共有されることにより、鉄道の安全性の向上に資することとなれば幸いです。

※「戸閉保安装置」

列車が一定速度以上で走っているときは、車掌が誤って客室ドアの開閉スイッチを操作してもドアが開かないようにしてある装置



台枠鋼材の錆によりドアが引っかかり閉まらない状態で走行した事例（番号D8）