

# 作業員等の触車事故を防止するために



## 運輸安全委員会事務局 安全啓発リーフレット

線路内で作業を行っていた作業員や列車見張員が列車と接触し、亡くなるという鉄道人身障害事故（以下「触車事故」という。）が、令和5年4月、12月、令和6年12月と続けて発生しています。

運輸安全委員会発足以降、触車事故は9件発生しており、いずれも作業員等が亡くなっています。

過去の触車事故では、作業工程変更後に再打合せしない、左右の指差確認をせずに線路へ立ち入るなど、触車事故防止のための遵守事項や社内規程が守られていない、又は触車事故防止教育が徹底されていないことが原因となっています。

### ●運輸安全委員会発足（平成20年10月）以降の触車事故発生状況

平成21年	平成24年	平成25年	平成29年	令和5年	令和6年
2/20、01:25頃 作業員死亡	7/24、12:58頃 中継見張員死亡	2/13、14:45頃 作業員死亡	2/11、01:46頃 列車見張員死亡	4/11、10:17頃 作業員死亡	12/10、02:53頃 保守係員死亡
7/3、02:46頃 作業員死亡			12/16、18:37頃 信号担当者死亡	12/5、02:22頃 停止手配員死亡	

令和5年4月の触車事故<sup>※</sup>は、見張り業務に専念する列車見張員を配置していなかったために作業員へ列車接近合図が行われず、作業員が列車の接近に気付かずに作業を続けていたことにより発生したものと推定されていますが、類似の事故は平成29年12月にも発生していました。このような事故が二度と繰り返されないことがないように、触車事故防止のポイントをまとめましたので、今一度ご確認ください。

※ 鉄道事故調査報告書 URL：<https://jtsb.mlit.go.jp/railway/rep-acci/RA2025-2-2.pdf>



触車事故を防止するためには、次のことを守ることが大切です。

### 1. 作業前の確認

作業前の打合せの際には、列車見張員の配置場所や携行品、作業員の待避場所、列車接近時における列車見張員と作業員間の伝達手段などを確認しましょう。

### 2. 列車見張り業務への専念

列車見張員は、営業中の列車ダイヤの把握や接近の監視、列車接近時の作業員への伝達等を確実に実施するために、必ず列車見張り業務に専念しましょう。

### 3. 列車見張り業務等の監督

現場の監督者は、列車見張りや待避が適切に行われているか監督しましょう。

### 4. 触車事故防止関係の規程の整備と見直し

作業員等の安全を確保するため、線路内での作業を行う場合のルールを定め、必要に応じて見直しを図りましょう。

### 5. 作業員等に対する教育・訓練

作業員等がルールを理解し、それに沿った列車接近合図や待避等を適切に行えるよう、教育・訓練を実施しましょう。

【参考】

線路内作業の安全確保のために列車接近警報装置、ウェアラブルカメラ等を活用している例もあります。

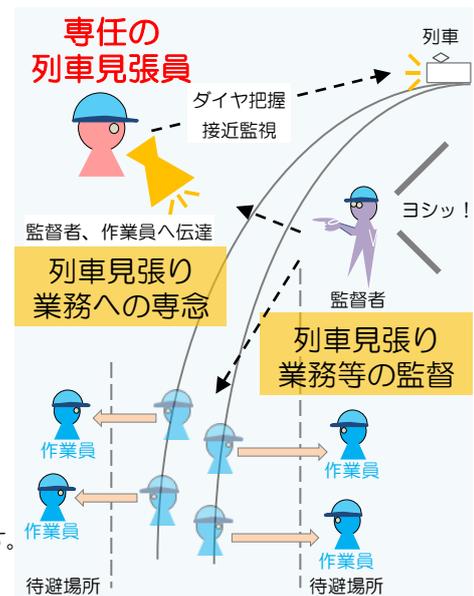
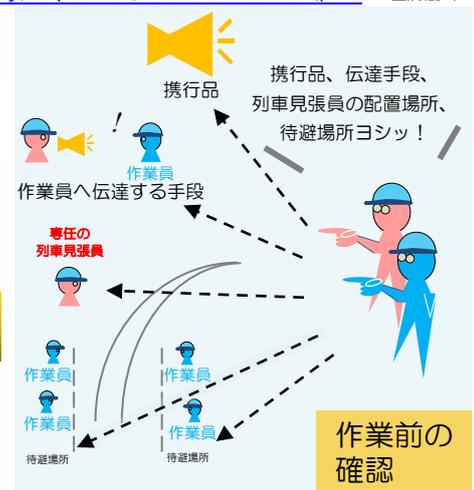
○下記もご参照ください

平成11年2月22日「作業時における触車事故の防止について」（国土交通省鉄道局）

鉄道局保安車両課長及び施設課長より各地方運輸局鉄道部長あて発出

平成11年9月16日「軌道内等の作業における列車との接触災害防止のためのガイドラインの策定について」（厚生労働省労働基準局）

労働省労働基準局長より都道府県労働基準局長あて発出



# こんな触車事故が 発生しました！

## ① 下り線を列車が通過中、反対側の線路閉鎖前の線路に係員が立ち入り、触車



平成 21 年 2 月 20 日 01 時頃

- 作業工程の変更が、再打合せを行わず共有されていませんでした。
- 社内規定から逸脱した行動や、慣れによる安全に対する認識の希薄化がありました。

## ② 列車が通過する直前に、作業員が線路内に立ち入ったために触車



平成 21 年 7 月 3 日 03 時頃

- 拡声器不使用、工事の騒音により、待避指示が伝わらなかった可能性があります。
- 作業員が立入り時の指差確認をしなかった可能性があります。

## ③ 中継見張員が移動の指示を受けずに線路内に立ち入り、触車



平成 24 年 7 月 24 日 13 時頃

- ホーム横の線路内を列車に背を向けて歩いていました。
- 列車接近時、線路外に待避しませんでした。
- 工事指揮者が、具体的な見張り位置と移動経路を明確にしていなかった。

## ④ 作業員が列車の接近後も作業を継続し線路内に立ち入ったため、触車



平成 25 年 2 月 13 日 15 時頃

- 作業員が一人である状態になっており、管理・監督が不十分でした。
- 作業の安全に係る現場の実態に対する点検が不十分で、作業の現場内に管理が及ばない箇所が生じていました。

## ⑤ 列車見張員が線路閉鎖を行っていない隣接線路に近づき過ぎたため、触車



平成 29 年 2 月 11 日 02 時頃

- 列車見張員は自分の立哨位置が安全な場所だと思い込んでいた可能性があります。
- 事故発生場所がダイヤモンドクロッシングなどの分岐器上で、線形が複雑であったことが関与している可能性が考えられます。

## ⑥ 見張りを立てずに単独で作業を行っていた際、作業員が列車走行中の線路に立ち入り、触車



平成 29 年 12 月 16 日 19 時頃

- 役割分担を決めずに、見張りの準備を行うことなく作業に向かっていました。
- 事故発生場所は、シーサースクロッシングなど、多くの分岐器があり、作業員が自分のいる位置を勘違いしていた可能性があります。

## ⑦ 列車接近の合図がなく、作業員が列車の接近に気付かずに触車



令和 5 年 4 月 11 日 10 時頃

- 見張り業務に専念する列車見張員を配置していませんでした。
- 保線作業時の安全に関する取扱い、触車事故防止教育が徹底されていなかったことが考えられます。

## ⑧ 見張員が線路に近過ぎる位置で立哨していたため、触車



令和 5 年 12 月 5 日 02 時頃

- 見張員が了承なく移動し、そのことを工事管理者が気付けない体制でした。
- 掲出不要の表示標を必要と勘違いし線路に近づいて表示標の視認性を確保しようとした可能性があります。
- 夜間工事のため、列車の外形が触車直前まで認識できなかった可能性があります。

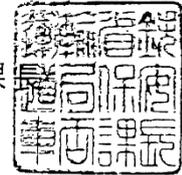


過去には、鉄道局から各地方運輸局にこのような通達が出ており、全国の鉄軌道事業者に対して指導がなされています。

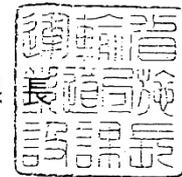
鉄 保 第 1 5 号  
鉄 施 第 4 2 号  
平成 1 1 年 2 月 2 2 日

近畿運輸局鉄道部長 殿

鉄道局保安車両課



鉄道局施設課



### 作業時における触車事故の防止について

作業時における安全の確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、今月13日阪急電鉄株式会社神戸本線夙川・芦屋川駅間において保線作業中に、また同日北近畿タンゴ鉄道株式会社宮福線辛皮駅構内において除雪作業中に、さらに21日東日本旅客鉄道株式会社山手（貨物）線大崎・恵比寿駅間において信号工事中に作業員が触車し、死亡したことは誠に遺憾である。

これらの事故については、詳細を現在調査中であるが、列車ダイヤの確認、適切な待避等基本的事項が確実に行われていたならば発生しなかったものと考えられる。

よって、作業時における触車事故を防止するため、貴局管内の鉄軌道事業者に対して、下記の事項を指導されたい。

### 記

1. 現場作業責任者には関係者との緊密な連絡及び正確な打ち合わせを行わせるとともに、作業基準に則した作業遂行について適切に指揮監督させること。
2. 列車又は車両を運転している線路内等で作業を行う場合には、列車の認知、列車が接近したことの作業員への伝達等が確実にされるよう徹底すること。