

運委鉄第25号
平成23年8月29日

鉄道局安全監理官 殿

運輸安全委員会事務局
首席鉄道事故調査官

鉄道事故等に係わる事実調査で得られた情報の提供について
(天竜浜名湖鉄道株式会社天竜浜名湖線鉄道重大インシデント (車両障害))
(平成23年8月9日発生)

標記のインシデントについては、現在、調査、分析等を実施中であるが、これまでの事実調査において以下の事実が明らかになったので、関係の情報を提供します。

(情報)

本インシデントが発生した車両調査において、補助回路（扉開閉の関係）の図面が運輸局に申請されているものと異なっていたことが判明した。また新潟トランス株式会社実際に複数の車両で確認したところ、その全てが同様の回路となっていた。

(別紙参照)

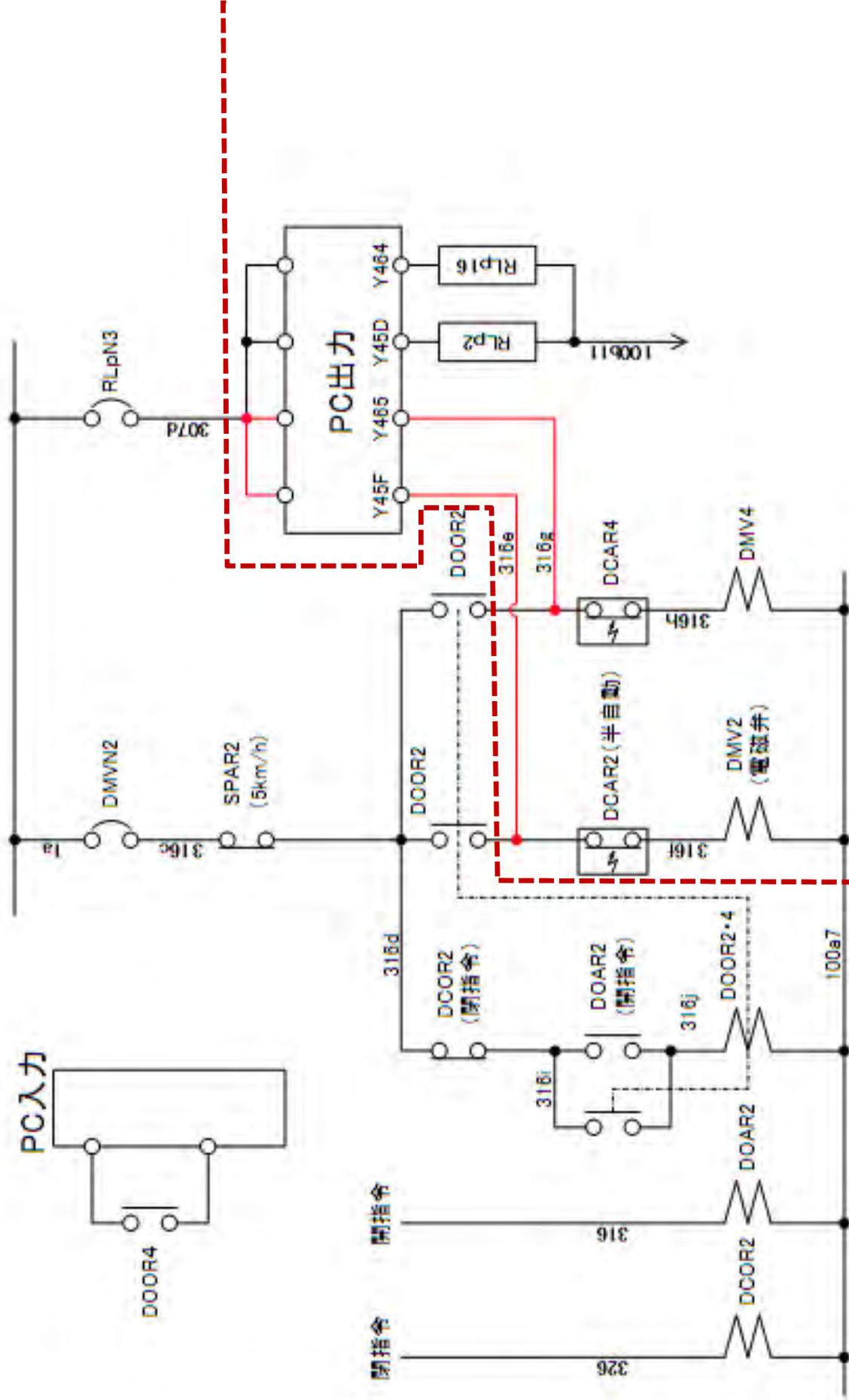
(補足)

申請用図面では列車速度が5 km/h を超えた時点で開扉用電流を遮断するリレーが設けられているが、実際の車両では当該リレーを迂回する回路が設けられている。このため、車両に搭載されたPC（プログラマブルコントローラー）の指令が出た場合には、戸閉め保安が働かずに無条件で扉が開くようになっている。

本件車両の扉関係回路(抜粋)

別紙1

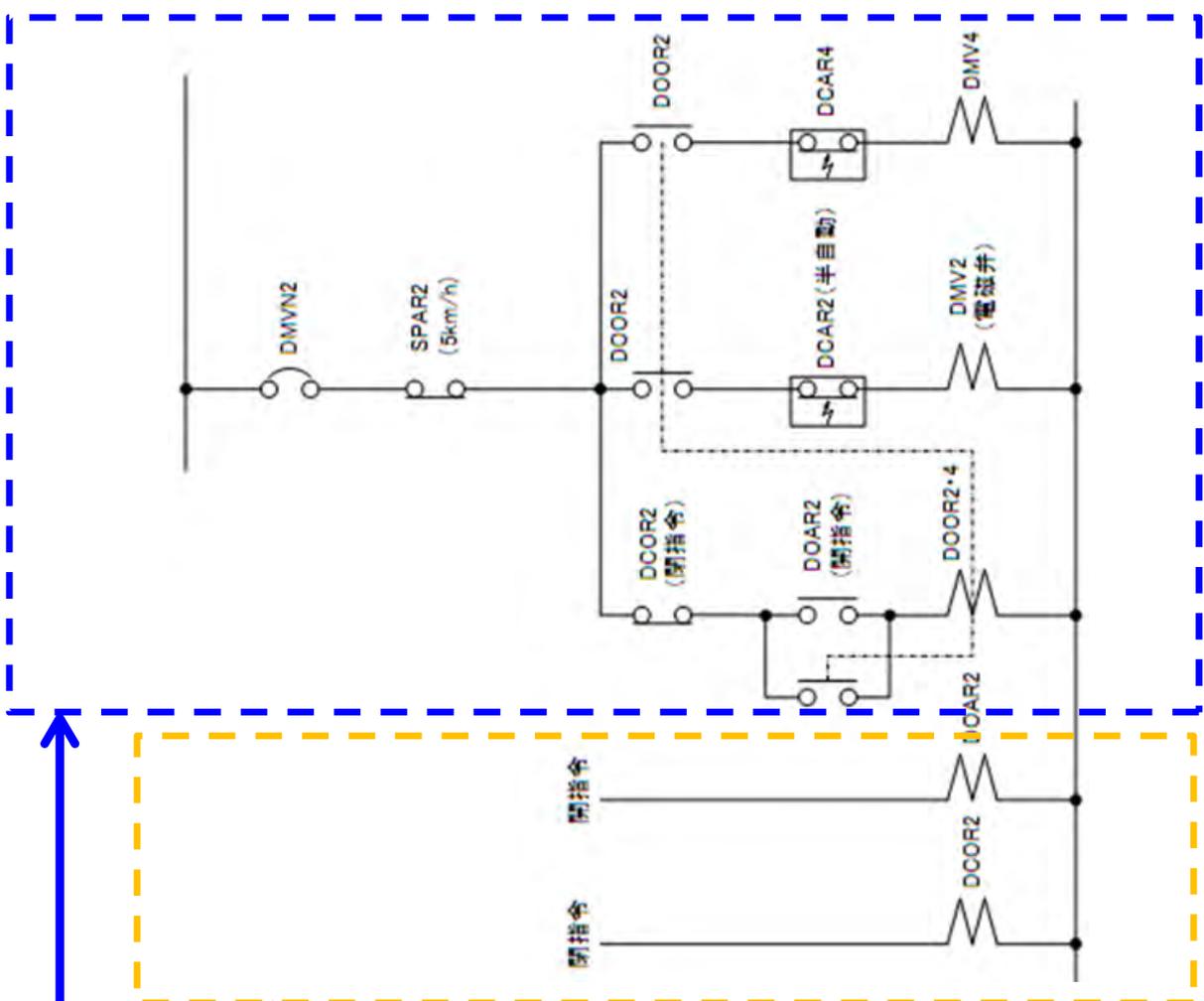
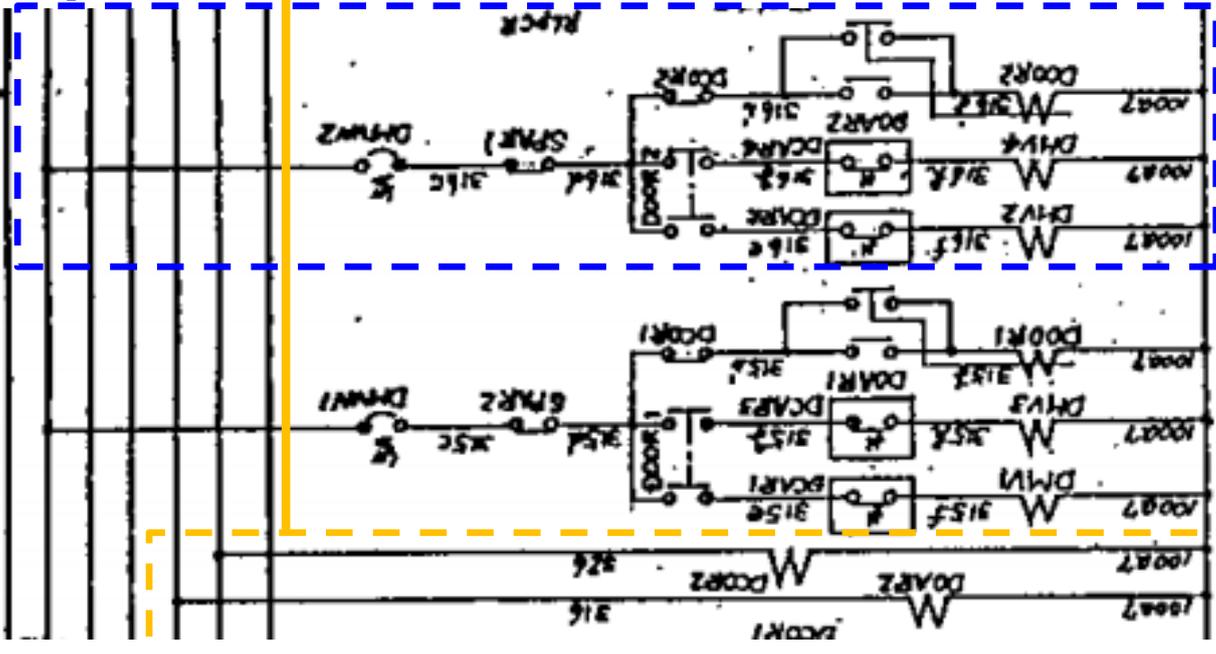
(実車の回路)



運転台の運転席背面に設置 ← → 扉上部の鴨居の中に設置

本件車両の扉関係回路(抜粋)

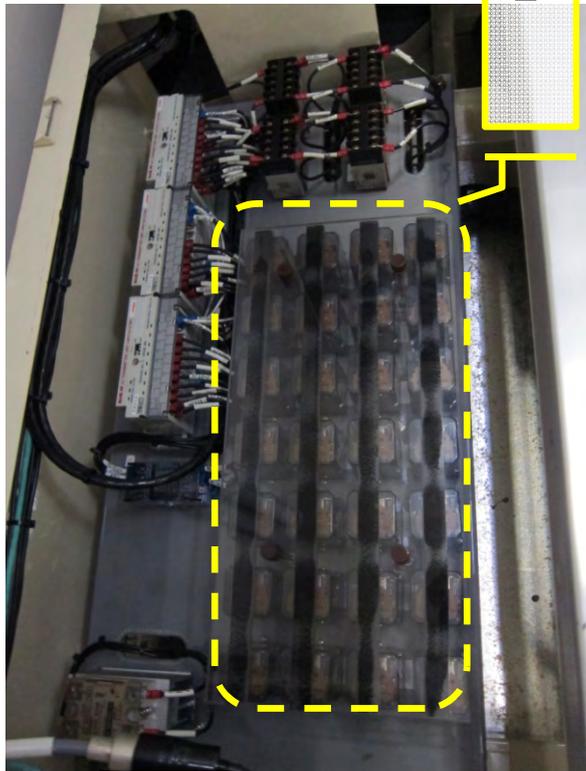
(該当箇所を申請手続書類より引用し比較用に清書したもの)



PC (プログラマブルコントローラ)、リレーの場所



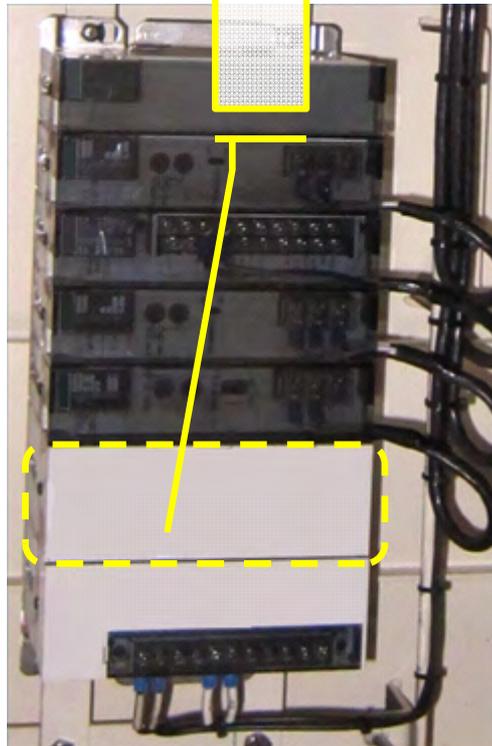
拡大



リレー



拡大



PC

ドアエンジン関係 (同型車)

別紙4



【上の写真における主な部品の配置】

シリアル伝送装置

チャイム

戸閉電磁弁

ドアエンジン本体

ドアスイッチ



・半自動スイッチ

“半自動” 設定で運転士がドアを開けるスイッチを扱った場合のみ、
旅客がスイッチを扱ってドアを開閉することができる。