

用 語 集

(アイウエオ順)

用語	説明
R 現示	停止信号現示
E B 装置	運転士が力行ハンドル操作、ブレーキハンドル操作、気笛吹鳴等の運転操作又は E B 装置のリセットスイッチを押し込むという操作を 60 秒間全く行わない場合に、運転士に対して警報ブザーを鳴動させる。その後、さらに 5 秒間運転操作等が行われないうきに、運転士に異常があったものとみなして、安全が確保されるよう、非常 B を作動させる装置である。
1 両目	本件編成の 1 両目（最も木津駅方の車両）
運転曲線	列車の位置（出発駅からの線路に沿った距離）と速度との関係を表す速度曲線と列車の位置と駅出発後の時間との関係を表す時間曲線とから成るグラフである。このうち速度曲線は、列車の位置を横軸とし、列車の速度を縦軸としたグラフであり、速度制限の位置及び制限速度等がグラフ中に示される。
運転時間	駅を出発（若しくは通過）してから次の停車駅に到着（若しくは通過駅を通過）するまでの時間又はその合計であり、これに停車時間は含まれていない。
運転実施基準	届出実施基準の一部であり、列車又は車両の運転について定めている「運転取扱実施基準規程」
運転速度表	届出実施基準の一部であり、列車の運転速度を規定した「列車運転速度表」
A T S	Automatic Train Stop device（自動列車停止装置）の頭字語である。
A T S 復帰扱い	A T S が作動して停止したときに、A T S 作動を解除するために運転士が行う操作で、S W の場合、B ハンドルを非常位置にした状態で、運転室天井の A T S 復帰スイッチを下に引く操作である。
S W	A T S - S W 形
応荷重機能	ブレーキハンドルの位置が同じときには、ほぼ同じ減速度が得られるよう、例えば空気ブレーキの場合、車輪等に制輪子を押し付ける空気圧を乗客等の質量（荷重）に応じて増減させる機能である。
回生ブレーキ併用 電気指令式空気 ブレーキ装置	電気指令式のブレーキ装置で回生ブレーキを空気ブレーキと併用するものである。
回生 B	回生ブレーキ
回生ブレーキ	駆動用電動機を発電機として利用することにより、車両の運動エネルギーを電力に変えて電車線に戻すと同時にブレーキ力を得るブレーキである。「回生 B」と表記する。

用語	説明
回 2 1 8 S	放出駅発松井山手駅行き上り回送電第回 2 1 8 S 列車
回 4 4 6 9 M	尼崎駅発宝塚駅行き下り回送電第回 4 4 6 9 M 列車。4 4 6 9 M が回送列車となってそのまま下り方向に進行するものである。
確認扱い	確認要求情報を受信してベル音とチャイム音が鳴動したときに、運転士が、B ハンドルにより常用 B を作動させた状態で、確認ボタンを押す操作である。確認扱いが行われたことは、前方の信号機が停止信号現示であること又は制限速度を超過しそうな状況であることを、運転士が確認したことを意味する。確認要求情報受信後 5 秒以内に確認扱いが完了しないときは、S W による非常 B が作動する。
確認要求情報	前方の場内信号機等が停止信号現示であるときに S W ロング地上子から、曲線区間や分岐器箇所を制限速度を超過しそうな状況にあるときに S W 地上速照地上子から、それぞれ送信されるものである。
関係線区	本件列車等の運転される線区
カント	曲線を走行する際の遠心力が走行安全性及び乗り心地に悪影響を及ぼさないよう、曲線外側のレールは内側のレールよりも高く設置される。この場合における曲線外側のレールと内側のレールとの高低差の設定値がカントである。
カント不足の曲線	曲線半径に応じた速度（「基本の速度」又は「特別の速度」）で走行したときのカント不足量が許容カント不足量を超える曲線である。
カント不足量	均衡カントに対する実際のカントの不足量（カント不足量 = 均衡カント - 実際のカント > 0）である。
技術基準省令	鉄道に関する技術上の基準を定める省令
基準運転時間	運転時間の下限として列車運行計画（計画ダイヤ）作成に使用されるもので、通常は計算により求められた運転時間（「計算時間」）をもとに、実測も行われて決められる時間である。なお、 <u>基準運転時間</u> は、 <u>基準運転時分</u> とも呼ばれている。
基準運転表	列車を運転する際における力行開始地点、惰行開始地点、ブレーキ開始地点を表にしたものである。
基礎ブレーキ装置	空気ブレーキ装置の一部で、制輪子を車輪踏面又はブレーキディスクに押し付ける装置である。
き電線	電車線に電力を供給するための電線である。
軌道回路	レールをその一部とする電気回路であり、軌道回路が設けられた区間の左右レールが列車の輪軸で電氣的に短絡されることを利用して、その区間における列車等の有無を検知するものである。

用語	説明
曲線の区間	円曲線の前後に緩和曲線が設けられている曲線の場合、円曲線と前後の緩和曲線とを合わせた区間をいう。なお、曲線の区間の長さを「曲線長」という。
拠点P	拠点型のATS-P形
許容カント不足量	走行安全性及び乗り心地の観点から許容されるカント不足量の上限である。
均衡カント	車両の受ける遠心力と重力の合力の方向が軌道面と直交し、遠心力が見かけ上なくなるカントで、速度、曲線半径及び軌間により定まるものである。
空気ブレーキ	空気圧により車輪又はブレーキディスクに制輪子を押し付けてブレーキ力を得るブレーキである。
警戒信号現示	上に橙黄色灯（Y灯）、下に橙黄色灯（Y灯）という2灯点灯による信号現示である。「YY現示」と表記する。
計算時間	計算により求められた運転時間である。
携帯時刻表	運転士が運転席の右前に立てて使用する。動力車乗務員作業標準（在来線）では単に「時刻表」とも呼ばれている。
減速信号現示	上に橙黄色灯（Y灯）、下に緑色灯（G灯）という2灯点灯による信号現示である。「YG現示」と表記する。
減速度	ブレーキ作動時における列車進行方向と逆向きの加速度であり、列車等に関して便宜的に使用されている用語である。減速度の単位には、(km/h)/s が用いられる。
誤出発防止設定時間	列車が一定地点を通過してから、ATS-SW形（SW）誤出発防止地上子が即時停止情報を送信し始めるまでの時間をいう。
5769M	松井山手駅発京橋駅行き下り区間快速電第5769M列車
5418M	宝塚駅発同志社前駅行き7両編成の上り快速電第5418M列車。回4469Mと同じ編成が使用される列車である。
採時	着発時刻又は通過時刻を確認することである。
最大B	常用最大ブレーキ
G現示	進行信号現示
事故前平日65日間	PRC記録の残されていた事故発生前の「平日ダイヤの日」69日のうち、5418Mが定刻より1時間以上遅れた日等4日を除く65日間

用語	説明
車掌用後部限界表示	列車が所定停止位置を行き過ぎて停止した場合に列車前部の旅客用乗降口がプラットホームから外れた位置で開かれることを防止するために設けられている表示で、それよりも前方に列車最後部（運転室の車掌スイッチ）があるときには開扉してはならないという限界を表示するものである。車掌用後部限界表示は、「後部限界表示」、「後部限界」とも呼ばれている。
車内連絡合図	列車内における乗務員相互間の合図であって、ブザー等の長音及び単音の組合せによって意思の表示が行われるもの。
主幹制御器	運転士が列車の加減速制御のために操作する機器である。
出発合図	列車を停車場から出発させるときに行われるもので、同社においては、車掌が乗務している列車については車掌が行うものとされている。
常用最大ブレーキ	207系電車では、「常用ブレーキ8ノッチ」及び「B8」と同義である。「最大B」と表記する。
常用B	常用ブレーキ
常用ブレーキ1ノッチ	最も弱い常用ブレーキ。「B1」と表記する。
常用ブレーキ8ノッチ	207系電車では、最も強い常用ブレーキであり、「最大B」及び「常用最大ブレーキ」と同義である。「B8」と表記する。
所定停止位置	その列車の編成両数に対応した列車停止位置目標の位置をいう。
知らせ灯（運転士知らせ灯）	運転席に座った運転士から見えるように設置された表示灯で、列車の旅客乗降用扉が全て閉じたときに点灯するものである。
進行信号現示	緑色灯（G灯）1灯点灯による信号現示である。「G現示」と表記する。
スラック	曲線区間においては、台車が円滑に走行できるよう、軌間が曲線内側に拡大されている。この軌間拡大量の設定値が「スラック」である。
責任事故	鉄道事故等の報告方法を定めた同社の内規である「運転事故報告手続」に定められた事故区分であり、同社社員の取扱い誤りによる事象のうち、列車脱線事故等の鉄道運転事故となったもの、営業列車に30分以上の遅延を生じたもの等が該当する。
全線P	全線型のATS-P形
増圧機能	列車の速度の増大に伴うブレーキ距離の増大を抑制するよう、例えば空気ブレーキの場合、速度が高いときには車輪等に制輪子を押し付ける空気圧を増大させる機能である。

用語	説明
即時停止情報	前方の場内信号機等が停止信号現示であるときにS W誤出発防止地上子等から、分岐器の箇所の制限速度を超過しそうな状況にあるときにS W地上速照地上子から、それぞれ送信されるものである。
第1ボイス	停車ボイス
第2ボイス	停車警報
惰行	列車が動力装置の駆動力、ブレーキ装置のブレーキ力のいずれをも使用せずに走行することである。
注意信号現示	橙黄色灯（Y灯）1灯点灯による信号現示である。「Y現示」と表記する。
直通予備ブレーキ	常用B、非常Bがともに使用できないときに使用する保安ブレーキの一種である。「予備B」と表記する。
停止信号現示	赤色灯（R灯）1灯点灯による信号現示である。「R現示」と表記する。
停車警報	停車駅接近時の速度が所定停止位置に停止するには高過ぎるときに、それを運転士に知らせるために繰り返し発せられる「停車、停車」という男性の声及び機械的な警報音（連続音）。ATS-P形（P）の停車駅通過防止警報機能（P停車警報機能）によるものである。「第2ボイス」と表記する。
停車ボイス	列車が停車駅に接近していることを運転士に知らせるための「停車です、停車です」という女性の声。ATS-P形（P）の停車ボイス機能によるものである。「第1ボイス」と表記する。
鉄道運転事故	列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故の総称
電気指令式（のブレーキ装置）	Bハンドル等からのブレーキ指令を電気信号により各車両のブレーキ装置に伝える制御方式である。
電車線	電車に運転用電力を供給する電線（パンタグラフと接触する電線）である。
動作	動力車乗務員作業標準（在来線）
動作3支社編	動力車乗務員作業標準（在来線）京都・大阪・神戸支社編
当日回218S	事故当日の回218S。5418M以外の列車については、事故当日の列車を同様に表記する。
動力車乗務員作業標準（在来線）	運転取扱実施基準規程等に基づいて在来線列車の運転士の運転取扱いを定めたものであり、基本編と異常時編とから成る。「動作」と表記する。
特殊制限表	大阪支社の「列車速度制限箇所及び制限速度表」

用語	説明
届出実施基準	技術基準省令第3条第4項に基づいて近畿運輸局長への届出がなされた同省令の実施基準
7両目	本件編成の7両目（最も福知山駅方の車両）
パターン接近表示灯	P曲線速照機能による最大B作動時の直前から点灯する橙黄色の表示灯である。
反省事故	責任事故と同様に同社の運転事故報告手続に定められた事故区分であり、責任事故に該当しない事象のうち、営業列車に10分以上の遅延を生じたもの等が該当する。
反省事故	責任事故、反省事故と同様に同社の運転事故報告手続に定められた事故区分であり、同社社員の取扱い誤りにより生じた輸送障害等のうち、責任事故及び反省事故以外のものが該当する。
P	A T S - P 形
P R C 記録	総合指令所の列車運行管理システムに記録された列車運行の記録
B 1	常用ブレーキ1ノッチ
P曲線速照機能	A T S - P 形（P）の曲線速度超過防止機能
P最大B	A T S - P 形（P）による常用最大ブレーキ
B 8	常用ブレーキ8ノッチ
Bハンドル	ブレーキハンドル
非常B	非常ブレーキ
非常Bスイッチ	非常ブレーキスイッチ
非常ブレーキスイッチ	運転室に設けられたスイッチで、下に引くと非常Bが作動する。駅着発時に旅客が列車に接触したとき、停車駅を過ぎて通過しそうなときなどに車掌が操作する。「非常Bスイッチ」と表記する。
ヒヤリハット	事故等に至らないものの、事故等の兆候であり得る事象である。
福知山線拠点P整備	福知山線尼崎駅～新三田駅間の拠点型A T S - P 形地上装置整備
ブレーキ指令線	ブレーキハンドル（Bハンドル）の位置に応じて加圧又は無加圧となり、それによりブレーキの作動を制御する電線で、1両目から7両目まで引き通されている。
ブレーキハンドル	本件編成のブレーキハンドルは、運転士が右手で操作するもので、最も手前が「緩め」位置、その1段階前が「B1」位置、その7段階前が「B8」位置、さらにその前が「非常」位置となっている。「Bハンドル」と表記する。
分岐器の箇所	分岐器前端から分岐器後端までの区間をいう。

用語	説明
本件運転士	本件列車の運転士
本件運転士メモ	本件運転士が自分で作成し使用したと見られる基準運転表に相当する運転メモ
本件車掌	本件列車の車掌
本件編成	本件列車に使用されていた 207 系電車の 7 両編成
本件列車	事故当日の 5418 M
本件列車等	当日回 218 S、当日 5769 M、当日 4469 M、当日回 4469 M 及び本件列車の総称
マスコンキー	主幹制御器 (Master Controller) の鍵である。
予備 B	直通予備ブレーキ
予備 B スイッチ	直通予備ブレーキスイッチ
4469 M	京橋駅発尼崎駅行き下り普通電第 4469 M 列車。5769 M がそのまま下り方向に進行するものであるが、列車番号が異なる列車である。
力行 ^{りっこう}	列車が動力装置の駆動力を使用して走行することである。なお、急な上り勾配における駆動力の弱い力行であれば、列車は力行しても減速する場合がある。
輪軸	左右 1 対の車輪とそれが取り付けられた車軸等からなる台車部品である。
列作 ^{れっさく}	列車乗務員作業標準 (在来線)
列車運行計画	列車の発着時刻、発着番線等に係る計画であり、列車の発着時刻が列車ダイヤ (train diagram : 列車運行図表) として表されることから、列車運行計画全体が列車ダイヤと呼ばれることがある。特に、列車運行計画の変更は、ダイヤ改正と呼ばれることが多い。
列車事故	列車衝突事故、列車脱線事故及び列車火災事故の総称
列車乗務員作業標準 (在来線)	運転取扱実施基準規程等に基づいて在来線列車の車掌の運転取扱いを定めたものであり、基本編と異常時編とから成る。「列作 ^{れっさく} 」と表記する。
連動 5 駅	継電連動装置の設置されている尼崎駅、塚口駅、北伊丹駅、川西池田駅及び宝塚駅の 5 駅
Y Y 現示	警戒信号現示
Y 現示	注意信号現示
Y G 現示	減速信号現示