

## 付図 3 7 本件運転士の再教育におけるレポート項目

平成 1 6 年 6 月

京橋電車区 指導

6 月 9 日

- 時系列、顛末書
- 反省文
- 無断後退の掲示と呼込み指導を受けてどう受け止めたか

6 月 1 0 日

- 掲示と呼込み指導を受けたとき、事故は起こさないという気持ちがあったのに、何故行き過ぎとなったか。

6 月 1 1 日

- 今後の自山・他山の石の活用

6 月 1 4 日

- 事故前日、当日の係長の注意喚起について
- 今後、注意喚起を受けた後の捉え方

6 月 1 5 日

- 何故、自分は大丈夫という気持ちになれるのか
- 注意力をいっそう喚起されるには

6 月 1 6 日

- 最近、運転士となり一人前になったという、自分のうぬぼれについて
- ヒューマンエラーとは

6 月 1 7 日

- 停車駅通過事故の防止対策

6 月 1 8 日

- 松井山手より先はのんびりして体がそれに合わせてしまうのか
- 今回、重大事故（下狛無断後退）があった後、同じ箇所でも事故を起こしたこと

6 月 2 1 日

- 退行、推進運転のできる時の条件と運転取扱い

6 月 2 2 日

- 自分自身の弱いところ、その克服

6 月 2 3 日

- 自分が理想とする運転士像

6 月 2 4 日

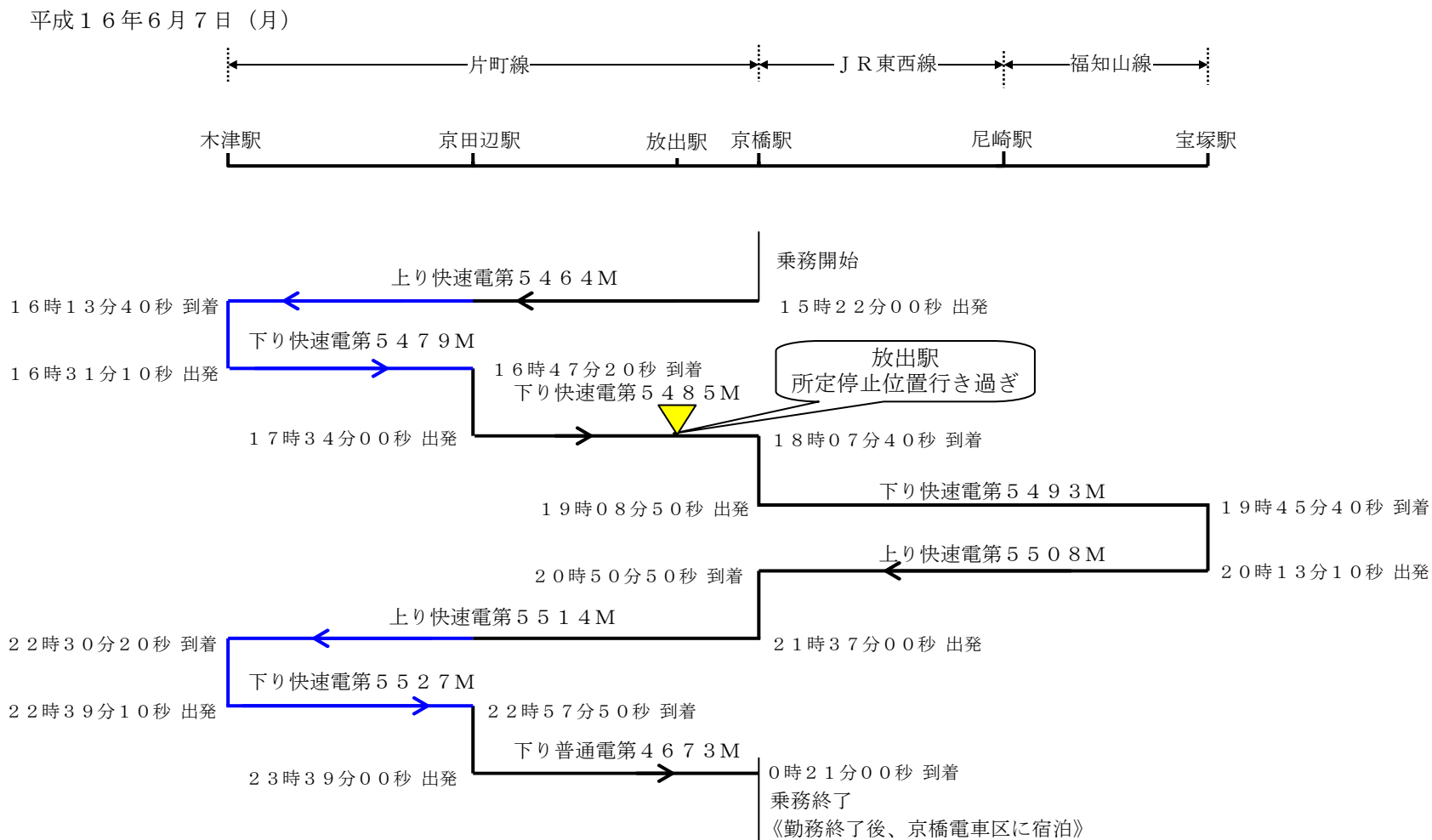
- 今後、どのように変わるのか

6 月 2 5 日

- 社会人としての隠蔽工作
- 区長面談を終えて

同社の資料より抜粋

付図 3 8 所定停止位置行き過ぎ時の運転士の乗務行路（その 1）（片町線放出駅）



※ 時刻は、計画時刻である。

※ 上記の列車は、7両編成である。ただし、—（京田辺駅～木津駅間）は4両編成である。

付図39 平成16年6月片町線下狛駅における所定  
停止位置行き過ぎの際の事情聴取(1/8)  
(同社から文書で提出のあったもの)

5412M 下狛 停止位置不良 Q&A

京橋電車区

■■■■■■■■■■ 事情聴取

発生日時 平成16年6月8日(火)  
発生場所 片町線 下狛駅  
関係運転士 ■■■■■■(22)  
聴取者 ■■■■助役・■■■■係長・■■■■係長  
時間 11:50~13:20

- : ウソは絶対つくな、再度嘘をついたら運転できないぞ
- ×: はい
- : 京田辺、発車から
- ×: 京田辺、同志社前定発、JR三山木10秒遅発しました
- : なんでや?
- ×: 団体の幼稚園か小学生が乗車して来ました
- : 何人くらい?
- ×: 60人くらいだと思います
- : 10秒遅発後は?
- ×: 速度95km/hで惰行しました。その後、92、3km/hで再力行して、95km/hまでフルノッチで力行しました
- : 速度計を見ていたのか?
- ×: はい、速度を見ました
- : それで?
- ×: 通停確認標、400標の手前で通停確認をしました
- : 通停確認をした場所は?もっと細かく
- ×: 通停確認標の真横くらいです
- : どのように通停確認をしたかやってみろ
- ×: (動作をして) 下狛停車、4両
- : 声はその程度の声か?
- ×: いえ、もっと大きい声で
- : 喚呼して頭の中はどうかやっとなや、止まる意識はあったのか?
- ×: 止まらなアカンという意識はありました
- : どこでブレーキ採るとか考えたのか?
- ×: ちょっと詰めて採ろうと思いました
- : 普段はどの辺りからブレーキを採っているのか?
- ×: 400標と第2菱田踏切の間くらいです
- : 力行は普段どおりだったか?
- ×: はい

付図39 平成16年6月片町線下狛駅における所定  
停止位置行き過ぎの際の事情聴取(2/8)  
(同社から文書で提出のあったもの)

- ：惰行後は？ブレーキのこと考えてたのか？  
×：はい、いつもより少し入って採ろうと
- ：具体的に、どこでブレーキ採ろうと思っていたのか？  
×：第二菱田を二本入って採ろうと
- ：300標、あるの知ってるか？  
×：はい、その付近で採りました
- ：所定の「停車ボイス」は憶えているか？  
×：・・・憶えてないです
- ：止まる意識あって、ブレーキを採ったのか？  
×：はい
- ：何ノッチ採った？  
×：5ノッチです
- ：いつも、そこから採っているのか？何で詰めて採ろうと思った？  
×：(JR三山木が)10秒遅れていたの
- ：詰めようと思って、二本入って採ったのか？  
×：はい
- ：いつも採るところから110mも入ってるぞ  
×：・・・はい
- ：いつも(この駅のブレーキは)余っているのか？  
×：車両によって異なりますが・・・
- ：この区間は回復運転するところなのか？速度も高いし、少しも気を抜けない区間と違うのか？  
×：はい
- ：自分の腕にそんなに自信があるのか？  
×：そういうことはありません
- ：■■■は昨日、行過ぎたのと違うのか？そんなこと何にも考えていなかったのか？  
×：いえ、頭にありました
- ：本当に止まる気はあったのか？  
×：はい、ありました
- ：回復運転しようと思死になってるのに、ブレーキ中に他のことを考えるのか？  
×：・・・
- ：本当に通停確認したのか？ブレーキは採ったのか？  
×：通停確認して、ブレーキ採りました
- ：ブレーキは5ノッチ採ったんやな？  
×：はい
- ：その後は？  
×：5ノッチ採って様子を見ようと、そこで他のこと考えてポーっとして・・・
- ：ブレーキ採ったから、電車は勝手に止まると思ったのか？  
×：はい、少しはありました
- ：止まらないと気付いたのは？

付図39 平成16年6月片町線下狛駅における所定  
停止位置行き過ぎの際の事情聴取(3/8)  
(同社から文書で提出のあったもの)

- ×：ホームの100mくらい手前で、全然速度が落ちないし、その前に停車ボイス(第2ボイス)がなって・・・
- ：何m手前くらいで第2ボイスが鳴った？
- ×：100mか150mか・・・
- ：どっちや
- ×：・・・わかりません
- ：先に第2ボイスが鳴ってブレーキ採ったんやな
- ×：速度が落ちてこないと思っているときに第2ボイスが鳴って
- ：そのときの速度は？
- ×：80km/h前半やったと思います
- ：第2ボイスに気付いて8ノッチ？
- ×：8ノッチに入れて非常を入れました
- ：8ノッチから非常位置にするのに何秒くらいあった？
- ×：8に入れてすぐに非常を入れました
- ：第2ボイス鳴ったら正しい取扱いはどうするんや？
- ×：非常です
- ：なんですぐに非常入れなかったんや？
- ×：一瞬、8ノッチのほうが効くと思って・・・
- ：8ノッチのときに非常は点灯していなかったのか？
- ×：ついていなかったです
- ：確信もって言えるか？
- ×：はい
- ：余裕あるのやな、駅はもう目の前やぞ・・・？確実についてなかったと言えるか？
- ×：・・・
- ：どうなんや？車掌に(非常ブレーキ)引かれたのが先と違うのか？
- ×：基本的に前ばかり見ていたので・・・
- ：だから、見てなかったのなら、見ていなかったといいなさい
- ×：はい
- ：8ノッチ採った時は先に非常引かれてた可能性あるのやな？
- ×：はい
- ：自分の意思で、非常は入れたのか？
- ×：はい
- ：第2ボイス鳴動して何秒くらいや？
- ×：2～3秒くらいだと思います
- ：下狛駅のホームにお客様はいたのか？
- ×：バラバラと
- ：行過ぎたあとは？
- ×：車掌に『ホームどうなっていますか？外れてますか』車掌が「かかってないです、20mくらい行過ぎてます』『踏切もないですね？』『はい』それで指令に連絡しました

付図39 平成16年6月片町線下狛駅における所定  
停止位置行き過ぎの際の事情聴取(4/8)  
(同社から文書で提出のあったもの)

- ：指令とはすぐに無線がつながった？  
×：雑音が入って聞き取れなかったです
- ：指令には？  
×：指令に『行過ぎたこと、ホームまでの距離、踏切の介在がないこと、前方の踏切も支障していないこと』を報告しましたが、指令は聞き取りにくかったようで、再度、下狛駅を約20m行過ぎて停車しております、以降の運転の指示をお願いしますといたしました
- ：指令は何と言ったのか？  
×：踏切の介在はありますか？『ありません』と答えましたが、指令は聞き取りにくかったようで2～3度聞かれ『ありません』と答えました。指令は「前方踏切は支障していますか」と聞いてきたので、『支障していません』と答えました
- ：それから  
×：指令はそれでは、車掌と打合せの上、所定停止位置まで後退してくださいと指示がありました。指令者名は(メモを見て)、指令者名を聞いていなかったのもので再度聞き、指令者は「■■■■」と聞き、車掌に「後退をします、無線、聞かれましたか？」車掌はまったく無線が聞こえていなかったみたいで、指令から指示をもらったので後退します、後ろを見てもらって、車内電話で「後オーライ後オーライ」で後退しました。それで、現場7分30秒停車して、下狛8分遅着しました
- ：通停確認して、すぐ400標、知ってるな？速度高いしすぐブレーキ採らなあかんのと違うのか？  
×：通停確認してすぐブレーキ採りました
- ：通停確認の「行動」はしたのか？  
×：しました
- ：頭のなかは？  
×：はい
- ：そしたら、何で止まらないのや？  
×：・・・
- ：意識あって通停確認したのか  
×：はい
- ：通停確認を本当にやったのか？もう一回やってみろ  
×：(実際にして) 下狛停車、4両
- ：本当にやっていたのか？  
×：やりました
- ：通停確認は何のためにやるのか  
×：その駅に止まるのかどうか・・・
- ：確認したら運転士はどうするんや？駅きたらどうするんや？  
×：・・・
- ：通停確認して、通過しようとしたのと違うか？  
×：それはないです

付図39 平成16年6月片町線下狛駅における所定  
停止位置行き過ぎの際の事情聴取(5/8)  
(同社から文書で提出のあったもの)

- ：何があっても言い切れるか？駅に止まろうと思ったか？  
×：・・・
- ：どうや、駅に止まろうと思ったのか？どっからブレーキを採ろうと思ったのか？  
×：第二菱田から二本入って採ろうと思いました
- ：ブレーキ採ってから何を考えていたのか？  
×：木津に着いて、折返しの時間はあるのかなとか、祝園で行違いはあるのかなとか・・・
- ：通停確認標の設置箇所はどう決められているか知っているか？  
×：ブレーキをとる前に通停確認を・・・
- ：ちがう、もうそこでブレーキを採らないと止まれない、のタイムリミットの場所に設けられているんやぞ  
×：はい
- ：意識を持って通停確認をして停車することの最終手段として通停確認標があるんだ  
×：・・・
- ：そんな大切な場所で、違うことを考えてしまうなんて考えられない、だから運転士の仕事を舐めているとしか考えられない、TVゲームのように考えてないか？  
×：違います
- ：5月31日の無断退行のことどう思っていた？  
×：まず、同じ事故は起こさないこと、自分はしっかりして事故を起こさないように、起きたことはキチンと報告するように、と考えていました
- ：下狛の駅ということで何にも考えなかったのか？事故は起こしたらアカン、自分は基本動作やっているから事故は起こさない、と思っていたのと、違うか？  
×：少しはありました、基本動作キッチリやっていたら事故は起こさないんだと・・・
- ：でも、基本動作が出来ていなかった、形だけやっていたということだろう、それは基本動作とは言わない、通停確認も形だけ、やっていただけだろう  
×：・・・
- ：そんな運転士が、「回復運転」なんてチャンチャラおかしい。駅に止まろうともしない運転士が、まして運転士になって2週間ぐらいの運転士がどうして回復運転なんてできるのか？  
×：・・・
- ：10秒を回復しようと思ったのか？  
×：はい、あとは15秒停車だったので
- ：行過ぎたら「回復運転していたことにしとけば良い」とか聞いていたのではないか？  
×：聞いてないです
- ：今まで(回復運転)成功したことあるのか？  
×：成功したり、しなかったりです
- ：指導陣に「列車が遅れたら、何がなんでも回復運転せよ」といわれていたのか？  
×：それは言われてないです
- ：何で回復運転したんや  
×：自分の中で、できると思ったからです
- ：何のために回復運転するんや？

付図39 平成16年6月片町線下狛駅における所定  
停止位置行き過ぎの際の事情聴取(6/8)  
(同社から文書で提出のあったもの)

- ×：定時運転するためです  
○：何で定時運転するんや？  
×：お客様を決められた時間に決められた場所へ届けるためです  
○：10秒遅れが8分遅れになっているやないか  
×：・・・  
○：回復運転はどんな箇所でもできると思ったのか？ここは速度が高いしすぐブレーキ採らなければならぬところじゃないか？教えてもらわなかったのか？  
×：教えてもらいました  
○：このまま、停車駅通過にでもなったら、会社の信用問題になるんやぞ。またもや下狛駅を通過！とマスコミにも報道されて  
×：・・・  
○：5月31日の事故と何ら変わらない、指令に言っただけで、一週間しかたっていない、同じ駅で止まることを忘れた・止める行為を怠っていた、お前のほうが責任は重いぞ  
×：はい  
○：基本動作、きっちりやっていたつもり、基本動作の真似事をしていたという事や  
×：・・・はい  
  
○：何でブレーキ中に「ブレーキを緩めてしまった」と言ったんや？  
×：行過ぎたことを報告することが怖かった  
○：先輩に「本当のことを言ったらえらいことになるぞ」とか言われていないか？  
×：言われていないです  
○：何でそんなことを言ったんや？  
×：どうしよう、どうしようと思ってちょっとくらいならいいかな？と思って  
○：ちょっとくらいとは何のことや？  
×：事象に合わせるというか、何でこういうことになってしまったのかと・・・  
○：呼び込み指導ではどんなことを言われたのか？  
×：あったことは厳正に報告すること  
○：必ずバレると言われたやろ  
×：嘘は必ず辻褄が合わなくなるといわれました  
○：どう思った？  
×：あったことは言わないとアカンなど  
○：何でウソを言ったんだ？  
×：呼び込み指導では言われたんですが、自分がやってしまって、どうしようが大きくなって・・・  
○：何がいいのか？  
×：ウソをついても・・・  
○：指導助役の電話で改めたのか？  
×：はい  
○：ブレーキノッチを緩めたとなったら精神鑑定されるぞ、もう乗りたくないのか？  
×：すみませんでした



付図39 平成16年6月片町線下狛駅における所定  
停止位置行き過ぎの際の事情聴取(7/8)  
(同社から文書で提出のあったもの)

- ：あれほどウソはつくなと言っただろう、社会人としても失格だ  
×：はい
- ：再度聞く、通停確認は？  
×：声を出してしました
- ：止めるという意識は？  
×：止めると言う意識は薄かったです
- ：意識ははっきりしていたのか、眠たかったとかはないのか？  
×：少しありましたが、窓を少し開けて目を覚まそうとしました
- ：それで、意識は戻ったのか？  
×：全てが取れたということはありません
- ：目がふさがる様な状態か？  
×：そこまでは言ってません
- ：JR三山木を出て、95で惰行、93で再力行、95で惰行、それから通停確認までの間はどのくらいか？  
×：3～5秒くらいで通停確認までできます
- ：通停確認は口に出して言ったのか、そこで停車させる意識はあったのか？  
×：通停確認したあと、ポーっとなりました
- ：通停確認は「下狛！停車！4両！」とメリハリつけてやったのか？  
×：そこまでメリハリはありませんでした
- ：声量は？  
×：会話するくらいだとおもいます
- ：他の場所と今回の下狛の通停確認では声の大きさとかのレベルは違うのか？  
×：はい、違いました
- ：冷静に考えて、第二菱田踏切入って、ブレーキとって止まるか？  
×：止まらないです
- ：車掌に非常引かれて、我に返ってブレーキ採ったのと違うか？  
×：そんなことはありません
- ：絶対に自分でブレーキ採ったんやな？  
×：はい
- ：95で5ノッチブレーキとって何秒後に8ノッチ入れた？  
×：2秒ほどだと思います
- ：第2ボイスはどんなだった？  
×：停車！停車！
- ：そのときにどうした？  
×：鳴動してから1・2秒で非常に入れました
- ：雨は降っていたか？  
×：小雨が降っていました

付図 3 9 平成 1 6 年 6 月片町線下狛駅における所定  
停止位置行き過ぎの際の事情聴取(8 / 8)  
(同社から文書で提出のあったもの)

○：何故、一報でうそついたのか？

×：隠したい気持ちあつたからです

○：何を隠そうとしたのか

×：自分のブレーキの採る地点がいつもより、かなり中に入って採った事です。

・心理状態

こう言えば自分のやった行動とつじつまが合うしバレないと思った

・どこで報告しようと思ったのか

×：木津の折り返し時点で京田辺に到着したら報告しようと思った。その後、下り、下狛を過ぎて現場をみて報告する時の目標物を見なあかんと思い確認した。

同志社到着後、2、3分あったのでそこで報告の整理をしました。ここで、ブレーキを弛めた事にしようと思いつきました。

京田辺到着後、支社の方がいて、当該列車の運転士ですね。事情をきかせて。と言われたのでブレーキを弛めて行き過ぎたと答えました。

当直にもこう言えばつじつまが合うだろうと考えた。

○：うそはいけない事は知っていたのか

×：知っています。後ろめいた気持ちはありましたが、5. 31の件があったからこの大切な時に同じような事をしたから、行き過ぎた事に対して怖かったです。

○：どうゆう怖さだ

×：お客様に迷惑をかけたから、それに対してどれ位怒られるか怖かったです。

○：呼び込み指導をどう受止めていたか

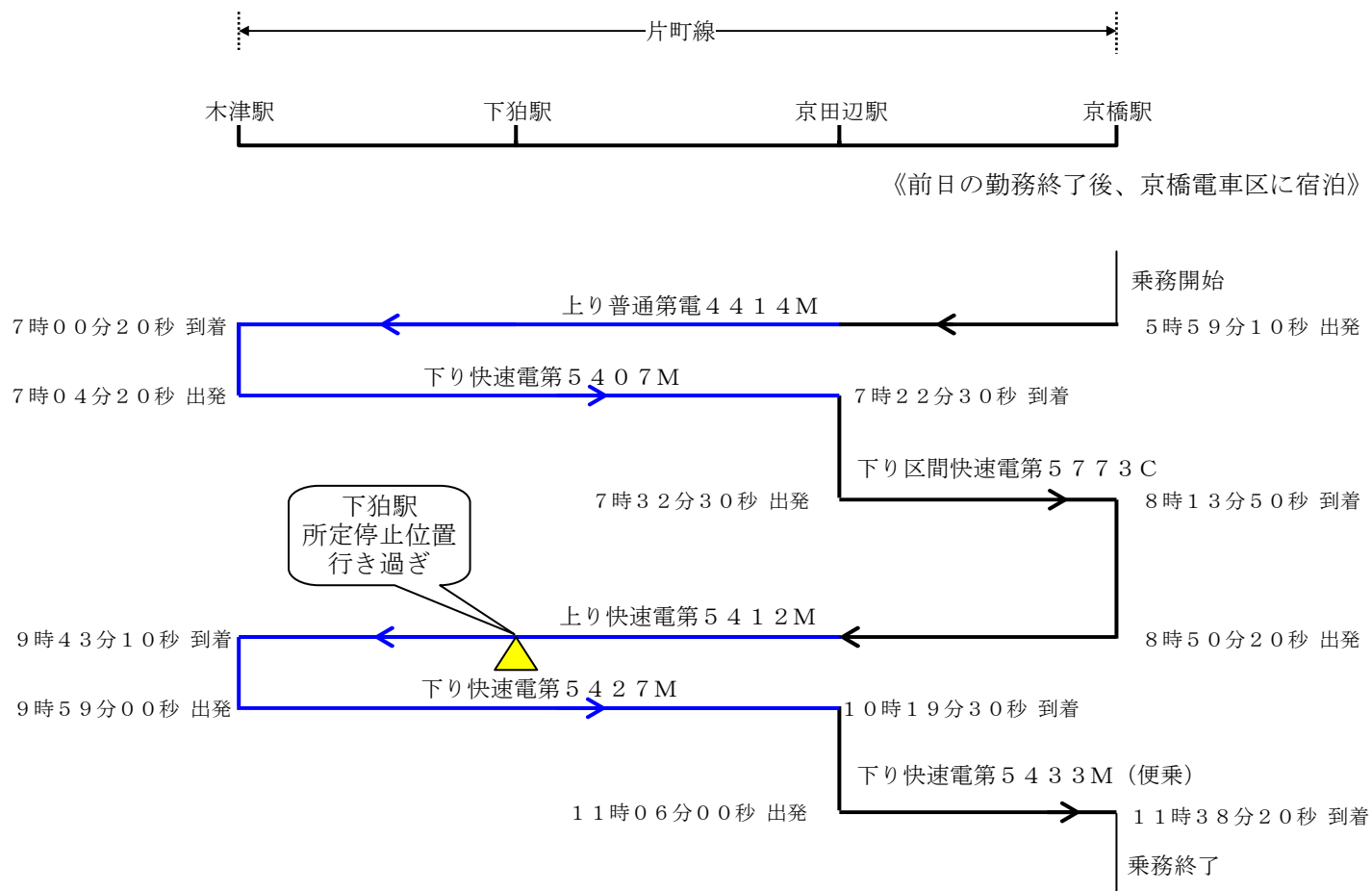
×：取扱いは基本に則って基本動作を確実にしなくてはダメだと思った。

事象の報告事項は厳正に正確にするようせなアカンと思った。

少し他人事と思っていました。自分は基本動作もきちんとやっているの自分絶対には絶対に事故を起こさないという気持ちがありました。

# 付図 3 8 所定停止位置行き過ぎ時の運転士の乗務行路 (その 2) (片町線下狛駅)

平成16年6月8日 (火)



※ 時刻は、計画時刻である。

※ 上記の列車は、7両編成である。ただし、— (京田辺駅～木津駅間) は4両編成である。

付図40 車掌乗務時の阪和線津久野駅通過運転通告券

別表第2 (第35条) 運転取扱心得

運 転 通 告 券 乙

平成 24 年 5 月 16 日 発行者

第 212<sup>H</sup> 列車 運 転 士 殿  
車 掌

輸送指令員  
[印] 駅 長

種 別	通 告 要 旨
閉そく方式変更 閉そく区間	駅間 _____ 式・法施行 駅 _____
運 転 線 路	駅間 _____ 線運転に変更 駅 _____ / 番線に変更 <u>上り</u>
信 号 機	駅通過信号機故障 駅間第 _____ 号閉そく信号機故障 駅 _____ 駅第 _____ 号閉そく信号機故障 場内・出発信号機間
手 信 号	駅場内・出発信号機手信号現示
その他	<u>各駅臨時停車扱い</u>



付図 4 1 平成 1 6 年度の乗務員指導要領の訓練項目

可能な限り以下の項目を実施する			概ね下記の時間とする
平常時の取扱い	基本動作実行度	信号確認喚呼	時間内
		通停確認喚呼	
		運転士知らせ灯確認喚呼	
	運転技量	定時運転	時間内
		ブレーキ技量	
		停止位置確保	
	知悉度	運転取扱いに関する知識 線路・信号に関する知識	2 h
禁止事項	禁止事項	1 h	
異常時の 運転取扱い	知悉度	異常時の運転取扱い	1 h
	事故事例研究	他山の石の共有化	1 h
	信号機、 保安装置の 取扱い	閉そく指示運転 場内・出発信号機故障 特殊信号機の取扱い A T S の取扱い	6 h
	閉そくの取扱い	代用閉そく方式・伝令法	1 h
	その他	停止位置不良時の取扱い	3 h
		異常気象時の取扱い	
		特殊な運転状況	0.5 h (3項目のうち 1項目を選択、 3年で全て終了)
		列車火災時の取扱い 列車防護の取扱い	
サービス	異常時の案内放送	—	
車両故障 応急処置	応急処置	緩解不良の処置	1 h
		上記以外の処置項目	5.5 h
区所で計画する訓練項目			2 h

付図 4 2 本件基準運転表

上り宝塚線 207系 快速 基準運転表							
運転時分	ダ行目標		速度	駅名	ブレーキ 初速 キ	ブレーキ目標	記事
	新三田駅発車後						
3:00	83off R400過ぎ全N→90 小山過ぎB→65	83	新三田	ブレーキ	ブレーキ目標		
		90 65					
8:15	88off ②過ぎ3N→コンクリ壁かかり 道場ホーム中全N→95 R600 3N戻し後 全N→T出口	88	三田	64	13号柱 (接近標)		
		80 95 101					
3:30	83 生瀬ホーム始端B→78 入換詰め所B→67	83	名塩	105	600標手前		
		78 67					
3:10	52off 阪急1本入り全N→83off 中継確全N→道路橋90off	83	宝塚	70	溜池踏切手前		
		52 83 90					
3:10	水色の保線用エレベーター ③B→72	88	中山	75	接近標手前		
		72					
3:50	80off 鳥屋踏切全N→85 R400過ぎ全N→115	80	川西 池田	80	400標半本入り		
		85 115					
5:30	100off ④B→70	100	伊丹	105	6標半本手前		
		70					
			尼崎	58	第2場内手前		

付図 4 3 本件運転士メモ

		JR宝塚線(上り) 快速
3:00	新三田	③カS 135 ④75 ④カS ④68
	三田	⑦ 
8:15	道場	④ 92 道通停 R=80 カ行して=20 R=95 道場⇄再カ 95 戻し入子キ-7° R=80
	武田尾	第3武庫川橋カS 7LN 102 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">B1</span> R=95 R=105
	西宮名塩	⑦ 600 樽 50m 前
	生瀬	④ 87 ⑤ 生瀬木-4 1本手前 78オワ R=80 ⑦ 羽場オキ 羽場 50m までオキ
3:15	宝塚	② 木160 <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">停</span> 木-4 始端
	中山寺	② 35オワ 1回再カ 80オワ R=80 3Nキ-7 R=80 鈴路再カ 90オワ ①  1本手前 R=80
3:10	川西池田	④ 90 阪急車庫左のうえニオ 05 高架 72 ⑤ 反対中継 78
	北伊丹	80オワ 鳥谷路再カ 85オワ 13-15再 105オワ
2:20	伊丹	⑤ 600 樽 半入り
	猪名寺	④ 105
3:10	塚口	3回オキ <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">10</span> ⑦ 67オワ 3回喚手前
	尾崎	⑥ 160

付図 4 4 平成 1 5 及び 1 6 年度の大阪支社所属  
運転士の日勤教育日数の状況

		件数(件)	平均(日)	中央値(日)	最大(日)	最小(日)
責任事故	信号違反	8	12.9	13.0	31	1
	機器扱い不良	1	20.0	20.0	20	20
	出場遅延	1	17.0	17.0	17	17
	ドア扱い不良	1	7.0	7.0	7	7
	その他	4	18.3	17.5	25	13
	小 計	15	14.7	14.0	31	1
反省事故 I	信号違反	5	13.2	14.0	23	4
	停車駅通過	5	17.2	11.0	32	6
	停止位置不良	4 <sup>※1</sup>	11.8	11.5	21	3
	機器扱い不良	1	11.0	11.0	11	11
	ドア扱い不良	1	9.0	9.0	9	9
	その他	3	16.0	14.0	21	13
	小 計	19	14.1	13.0	32	3
反省事故 II	停止位置不良	20	5.3	7.0	44	2
	機器扱い不良	16	5.1	4.5	19	1
	出場遅延	11	3.4	6.0	29	2
	その他	28	6.8	7.5	41	1
	小 計	75	9.4	6.0	44	1
その他	停止位置不良	35 <sup>※2</sup>	4.4	2.0	23	1
	機器扱い不良	31	5.1	2.0	27	1
	出勤又は点呼遅延	25	3.4	2.0	15	1
	執務態度不良	23	3.3	1.0	22	1
	列車流転	7	5.0	2.0	22	1
	出場遅延	7	4.3	4.0	7	2
	誤停車	5	6.6	5.0	15	1
	報告不適切	4	1.3	1.0	2	1
	ドア扱い不良	1	1.0	1.0	1	1
	その他	74	4.1	2.0	41	1
	小 計	212	4.2	2.0	41	1
合 計	321	6.5	3.0	44	1	

※ 1. 所定停止位置の手前に停止した 2 件を含む。

2. 50m以上の所定停止位置行き過ぎであるものの、平成 16 年 3 月以前に発生した事象であることから反省事故等とされなかった 4 件を含む。

3. 本文中 2.7.4.3にある所定停止位置を 50m以上行き過ぎた日勤教育対象事象 26 件の内訳は、上表の反省事故 I の停止位置不良（※ 1 の 2 件を除く。） 2 件、反省事故 II の停止位置不良 20 件及びその他の停止位置不良（※ 2 の 4 件に限る。） 4 件である。



付図 4 5 平成 1 5 及び 1 6 年度に発生した日勤教育対象事象  
 (京橋電車区の運転士に係るもの) ( 1 / 7 )  
 (同社から提出のあった資料の抜粋)

No.	事故(事象) 発生年月日	日勤 日数	事故種別 もしくは事由	概況
1	15 年 4 月 4 日	6	無断移動	4 6 5 5 C 列車西明石駅定着 ( 2 3 : 4 8 ) 後、西引上げ線に引上げ明石支所電留 5 番線に進入した際、所定停止位置を約 1 0 m 行き過ぎ停車。推進運転にて後退したところ ( 約 1 m ) 明石支所社員から指摘を受けたが、下り運転台に行き入換合図なしで所定停止位置に動かした ( 約 7 m ) 。
2	15 年 6 月 3 日	2	停止位置不良	電第 5 7 6 1 C 列車運転士は長尾駅を定発し、速度 9 5 キロで惰行し第 1 閉そく信号機の喚呼後、すぐに通停確認を行ったが意識ある通停確認でなかったため、快速と勘違いし、第 1 藤阪踏切付近で藤阪駅ホームが見え停車と気付いた。直ちに非常ブレーキ手配を採るも所定停止位置を 3 0 m 行過ぎ停車。車掌と打合せ所定停止位置まで後退し客扱いを行い、同駅 5 0 秒延発する。
3	15 年 7 月 21 日	7	機器扱い不良	2 6 0 8 列車天王寺駅折り返し、新運転台にて S W 整備を行ったが A T S 切換 S W 「 S 」 「 P 」 位置の確認を怠り定刻に発車 ( 出発信号機の現示は G ) A T S の確認扱いが出来ず、出発信号機内方約 1 0 0 m に非常ブレーキ動作。車掌からの非常ブレーキでない事を認め、 A T S 切換 S W を確認すると 「 S 」 位置に入っているので 「 P 」 位置に切換え車掌の発車合図にて運転再開。寺田町を 5 0 秒遅着した。
4	15 年 8 月 27 日	3	出場遅延	電第 4 6 5 6 C 列車担当運転士は京橋駅環状線外回り詰所に 2 3 : 2 0 に到着、4 6 5 6 C 列車の着発時刻 ( 0 : 0 3 と 0 : 0 6 ) を確認。詰所の椅子に座って休憩していた。再度時刻を確認したのは 2 3 : 4 0 であったが眠気を催してきたので ( 携帯電話のタイマーをセットしたがマナーモードになっていた ) その後、気付いたときに時計を見ると 0 : 0 5 であったので急いで学研都市線乗りホームに走行しドアは開いた状態で引き継ぎ乗務員と交代。スイッチ整備を行い同駅を 3 0 秒遅れで発車した。

付図 4 5 平成 1 5 及び 1 6 年度に発生した日勤教育対象事象  
 (京橋電車区の運転士に係るもの) (2 / 7)  
 (同社から提出のあった資料の抜粋)

No.	事故(事象) 発生年月日	日勤 日数	事故種別 もしくは事由	概況
5	15 年 8 月 27 日	1	虚偽の報告	回 2 1 6 S 列車運転士は松井山手駅定着後、車掌の降車を確認し入換信号機の進行現示に従い引上げ線に入換開始。引上げ線にてエンド交換のスイッチ整備を行い車内を通り新運転台へ行く途中、中間運転台の客室と乗務員室の仕切り戸が固く開かなかった。D コックでドアを開けるか、後ろへ戻ろうかと思ったが下に足場が無いので、再度ドアを強く引いたら開いた。新運転台に走行しスイッチ整備を行い入換信号機が現示したので入換を開始し(現示はすでにしていたが本人は現示していないと供述)、松井山手駅に据付客扱い後、3分延発した。
6	15 年 9 月 2 日	11	停止位置不良	電第 4 6 6 7 M 列車は川西池田駅を定発、速度約 8 6 キロで惰行運転中、誤通過ボイスが鳴動したので前方を見ると中山寺駅ホームでありホーム始端で非常ブレーキを使用した。ホームに約 1 両半残し停車(ホーム終端より約 1 1 0 m 行過ぎ)。指令に連絡、停車した間に下り第 6 閉そく信号機(G 現示)及び中山踏切があった為、後続列車を抑止し踏切遮断機が下がっている等を確認し現場を約 5 分停車。指示により所定停止位置まで後退客扱いを行い同駅を 6 分延発した。
7	15 年 9 月 25 日	5	P 解除灯確認不良	電第 4 4 9 1 S 列車、京橋駅を 3 分延着後(所定 8 : 5 0) 回送列車となるので旅客の降車及びドア閉の合図を受け 8 時 5 5 分ごろ引上げ線へ入換を行いエンド交換を行った。回 2 2 2 S 列車として京橋駅ホームへ入換を開始して 8 時 5 9 分ごろ到着した。京橋駅到着の際、出発信号機の G 現示及び P 解除灯の消灯を確認しながら I C カードを入力していると、車掌からの発車合図があり発車時刻を確認し発車したところ、常用最大ブレーキが動作したため P 解除灯が点灯していなかったことに気付いた。指令に連絡し P 開放の指示を受け、リセットを行い現場約 2 分停車後運転再開した。

付図 4 5 平成 1 5 及び 1 6 年度に発生した日勤教育対象事象  
 (京橋電車区の運転士に係るもの)(3 / 7)  
 (同社から提出のあった資料の抜粋)

No.	事故(事象) 発生年月日	日勤 日数	事故種別 もしくは事由	概況
8	15 年 10 月 27 日	14	停止位置不良	電第 5 7 0 2 M 列車、四条駅を 1 分 2 0 秒延発。速度約 9 5 キロで運転中、形だけの通停確認を行いそのまま運転。誤通過停車ボイスにて直ちに非常ブレーキを使用、時刻表を確認したところ停車駅であったことに気付いた。忍ヶ丘駅の所定停止位置を約 1 0 0 m 行過ぎ停車。指令に連絡し車掌と打合せ後退、同駅を 2 分延発した。
9	16 年 1 月 28 日	17	出場遅延	便乗 5 4 0 1 M 運転士は、奈良車掌区にて 5 時 4 1 分に出先点呼を受けた後、(所定 5 時 4 5 分) 乗務員詰所に行き用便をもよおした為、詰所横のトイレに行ったが(5 時 5 3 分頃) 使用中であったので、駅の改札近くのトイレで用をたし、時計を見たら 5 時 5 8 分を過ぎていたので、直ぐに 5 番ホームに向かったが、5 4 0 1 M は出た直後であった。直ちに駅輸送本部に行き、今の電車に乗り遅れたので指令に連絡するよう依頼し、タクシーで木津駅に向かった。木津駅に 6 時 1 8 分に到着し、看視乗務員(奈良電) と引継いで車掌及び指令に到着した旨を連絡した。指令より 5 4 0 1 M は 5 4 0 3 M に運用変更との連絡を受け、5 4 0 3 M (6 時 2 8 分) を担当した。
10	16 年 1 月 31 日	9	片パン運転	森区 9 便出区点検の際、目視にてパン上昇を確認。パン起伏試験の時は電圧だけで確認し目視では確認していない。本列車弁天町駅発車後、対向列車が外回り列車のパンが上がっていませんとの無線を聞き、気になったので野田駅にてパン上昇ボタンを押し発車。指令より大阪駅到着後、確認するよう指示を受け確認しパンタグラフは上昇していると連絡した。「付記」野田駅にて上昇したことを隠し報告。
11	16 年 2 月 7 日	1	停止位置不良	電第 4 4 8 7 B 列車は放出駅を 2 0 秒延発。速度約 8 5 キロで惰行、鳴野駅の通停確認及び場内信号機の喚呼を行い、ホーム始端の 7 0 キロの特別制限に合わせてブレーキ手配を採った後、無意識にブレーキを緩めてしまった。すぐにブレーキ手配を採ったが所定停止位置を約 3 0 m 行き過ぎ停車。車掌にブザー合図を送り所定停止位置まで後退客扱い。鳴野駅で 2 0 秒増延、京橋駅を 4 0 秒遅着した。

付図 4 5 平成 1 5 及び 1 6 年度に発生した日勤教育対象事象  
 (京橋電車区の運転士に係るもの) (4 / 7)  
 (同社から提出のあった資料の抜粋)

No.	事故(事象) 発生年月日	日勤 日数	事故種別 もしくは事由	概況
12	16年2月14日	2	停止位置不良	電第4673M列車、河内磐船駅を50秒延発。星田駅入駅の際、上り線のホーム下の線間に人が立ち入っているのを認めた為、指令に連絡しようとしたが繋がらず、星田駅1分延発。再度、指令に連絡し星田駅～東寝屋川駅間で指令との交信に気をとられブレーキ時機が遅れ、東寝屋川駅の所定停止位置を約150m行き過ぎ停車。車掌に確認したところ最後部が10mホームから外れているとの連絡を受け、指令より車掌の入換合図(無線機)により後退し東寝屋川駅で2分30秒増延し、同駅は3分30秒延発した。
13	16年3月3日	1	留置手配不良	5524M列車、木津駅での留置手配の際、Batを「切」忘れ、奈良電車区の乗務員が発見し事なきを得る。電圧計および後部標識も確認していない。
14	16年3月7日	1	基本動作不良	5508M尼崎～京橋間での基本動作不良を指導係長が指摘(信号指差確認喚呼・パイロット・時刻表確認等)。
15	16年3月8日	1	出勤遅延	前日の飲酒により酩酊状態が続き、出勤が不可能。
16	16年4月16日	6	停車駅通過	電第5490M列車運転士は、住道駅1分延発後踏切故障のため四条畷入駅時に運用変更がある旨の無線通告を受けたが、その後の無線内容が5491M車掌に対するものであったため四条畷駅に到着後、自列車車掌と打合せ四条畷駅約20分遅れで発車。 四条畷駅発車後、指令に列車番号を確認したところ5490M列車は所定であると返答があり、星田駅の通停確認喚呼後、車掌より電話にかかれの連絡を受け、当該列車の列車番号と行先を確認した。 その後、指令とのやり取り等を考えブレーキ時機が遅れホーム終端速度約70キロで非常ブレーキを採ったが、所定停止位置を約190m行き過ぎて停車した。その旨を指令に連絡し「そのまま運転」の指示を受け、河内磐船まで運転し、25分遅着した。

付図 4 5 平成 1 5 及び 1 6 年度に発生した日勤教育対象事象  
(京橋電車区の運転士に係るもの)(5 / 7)

(同社から提出のあった資料の抜粋)

No.	事故(事象) 発生年月日	日勤 日数	事故種別 もしくは事由	概況
17	16 年 5 月 31 日	13	無断後退	<p>電第 4 6 7 3 M 列車は祝園駅定発後、速度 8 0 キロで惰行運転後、意識が迂回し、下狛駅を通過したと思い常用ブレーキで停車。車掌に後退する旨を連絡後退。車掌から「下狛はまだです」との連絡を受け、下狛駅がまだであることに気づき運転再開し下狛駅を 3 分 3 0 秒遅延した。</p> <p>「付記」指令から下狛駅での遅れの問い合わせがあり、当該運転士に明朝の電話点呼で事情聴取したところ「踏切で人影を見たので注意して運転した」と供述。その後の事情聴取でも「人影を見たので停車し、確認のため後退した」と供述し続けたが、何度も事情聴取を続けると上記の内容を供述した。尚、車掌には黙っておくように命令口調で言った。</p>
18	16 年 6 月 7 日	5	出場箇所間違い	<p>乗務点呼終了後(10:52)直ちに電車区を出て、ホームに向かう途中用便をし、11:03にホームに出場した。ホーム待機中(内回り)小カードを確認したところ、乗継ぎ場所が外回りであることに気づき走行したが、すでに担当の2472Eは発車した後であった。</p> <p>「付記」2472E列車は当区2行路が継続乗務し定発している。</p>
19	16 年 6 月 8 日	13	停止位置不良	<p>電第 5 4 1 2 M 列車運転士は J R 三山木駅を 1 0 秒延発、速度 9 5 キロで惰行運転中、所定の通停確認位置で漫然と通停確認を行い、所定のブレーキ使用位置(400標)から内方 1 0 0 m の所でブレーキを 5 ノッチ使用、その後他事に気を取られ第 2 ボイスで停車に気づき、ブレーキ 8 ノッチ使用後直ちに非常ブレーキ使用。下狛ホーム終端を約 2 0 m (所定停止位置約 1 0 0 m) 行過ぎ停車。車掌に状況を確認し指令に連絡、指令の指示にて現場 7 分 3 0 秒停車後、車掌の合図にて後退、客扱い同駅 8 分遅着した。</p>
20	16 年 6 月 17 日	1	執務態度不良	<p>外回り詰所へ巡回の為、立ち寄ったら当該運転士が靴下及び靴を脱ぎ椅子を 2 個使い、足を伸ばして座っているのを発見し注意指導した。執務態度不良。</p>

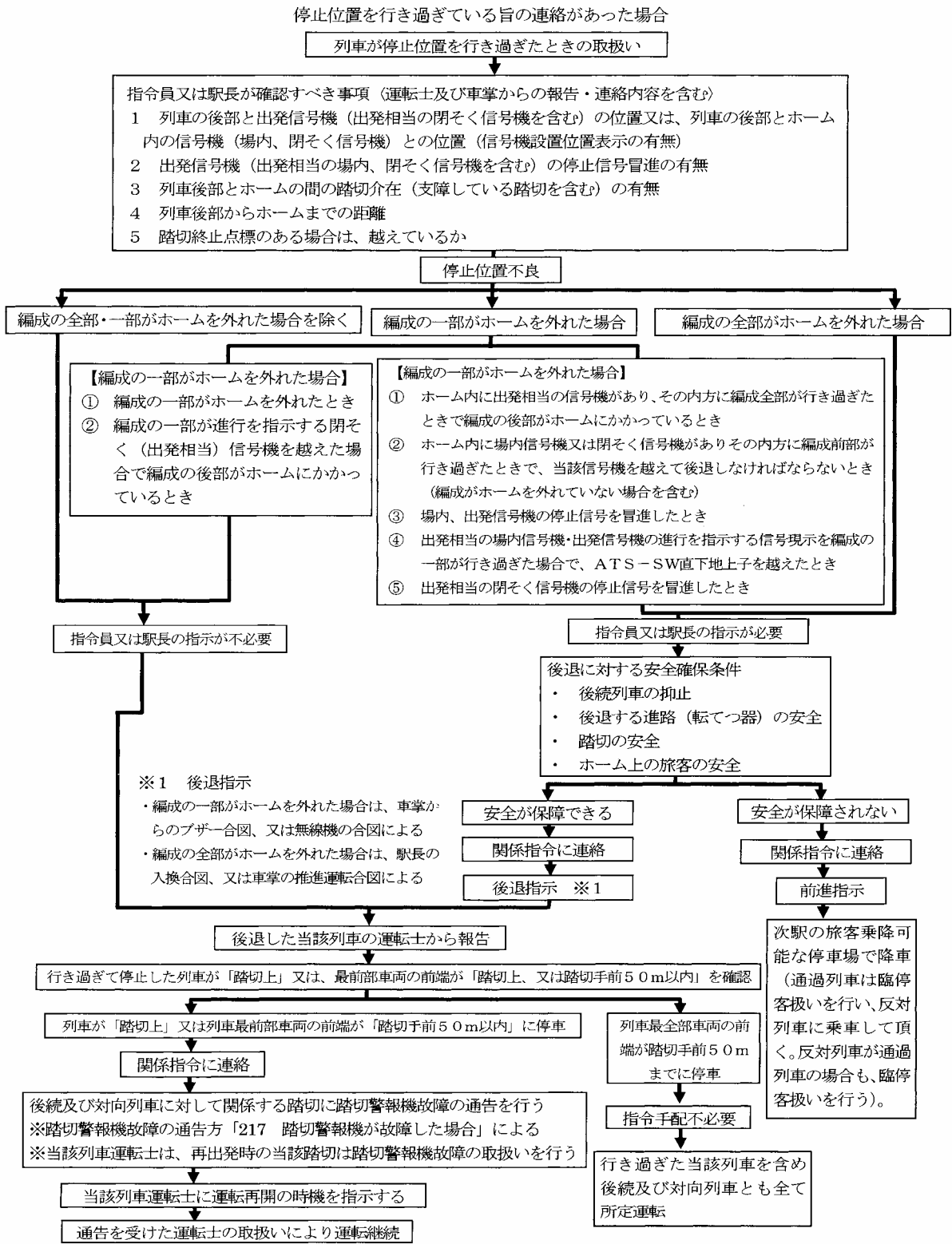
付図 4 5 平成 1 5 及び 1 6 年度に発生した日勤教育対象事象  
 (京橋電車区の運転士に係るもの) (6 / 7)  
 (同社から提出のあった資料の抜粋)

No.	事故(事象) 発生年月日	日勤 日数	事故種別 もしくは事由	概況
21	16 年 7 月 1 日	11	停車駅通過	電第 5 7 0 4 M 列車運転士は河内磐船駅定発後、速度 9 5 キロで惰行運転中、突然前方の第 1 閉そく信号機が「進行」から「注意」現示、第 0 閉そく信号機が「進行」から「停止」現示となり、運転士は交野踏切特発動作も認め直ちに非常ブレーキ手配。約 2 秒後に消灯した為、ブレーキを弛め第 0 閉そく信号機付近まで再力行（速度約 9 5 キロ）を行い惰行した。その際、意識が「区間快速」から「快速」へと思ひ込み（通停確認は行っていない）津田駅に進入しホーム中央付近にて停車であることに気付き、非常ブレーキを使用した。津田踏切手前約 1 0 m 付近に停車した。指令に内容を報告・指示により現場約 5 分停車後、次駅まで運転再開。藤阪駅を 5 分 3 0 秒延着した。
22	16 年 9 月 6 日	6	直下動作	電第 5 5 1 5 M 列車運転士は、J R 三山木駅定発し（出発信号機は注意現示並びに指令からの情報連絡により第 1 . 2 高木踏切の特発が扱われている情報を聞いていた）速度約 5 0 キロで惰行し、同志社前駅場内信号機「赤」現示並びに第 1 . 2 高木踏切の特発動作の為、機外に停車直後に直下動作し場内信号機約 4 5 m 手前に停車した。指令に連絡し A T S 復帰扱い後、第 1 . 2 高木踏切の特発を復帰し現場 1 0 分停車後、車掌と打合せて運転再開した。同志社前は 1 2 分延発する。
23	16 年 12 月 4 日	1	点呼遅延	塚口駅での出先電話点呼遅延(8 分)。
24	16 年 12 月 4 日	2	列車流転	1 5 3 7 列車大阪駅、所定停止位置に停車後車両が前方に動くのを感じた為ブレーキ力を上げる(300kpa)、それと同時に車掌から非常ブレーキも動作、その後客扱い同駅定発。 3 0 c m 福島方へ流転した。

付図 4 5 平成 1 5 及び 1 6 年度に発生した日勤教育対象事象  
 (京橋電車区の運転士に係るもの)(7 / 7)  
 (同社から提出のあった資料の抜粋)

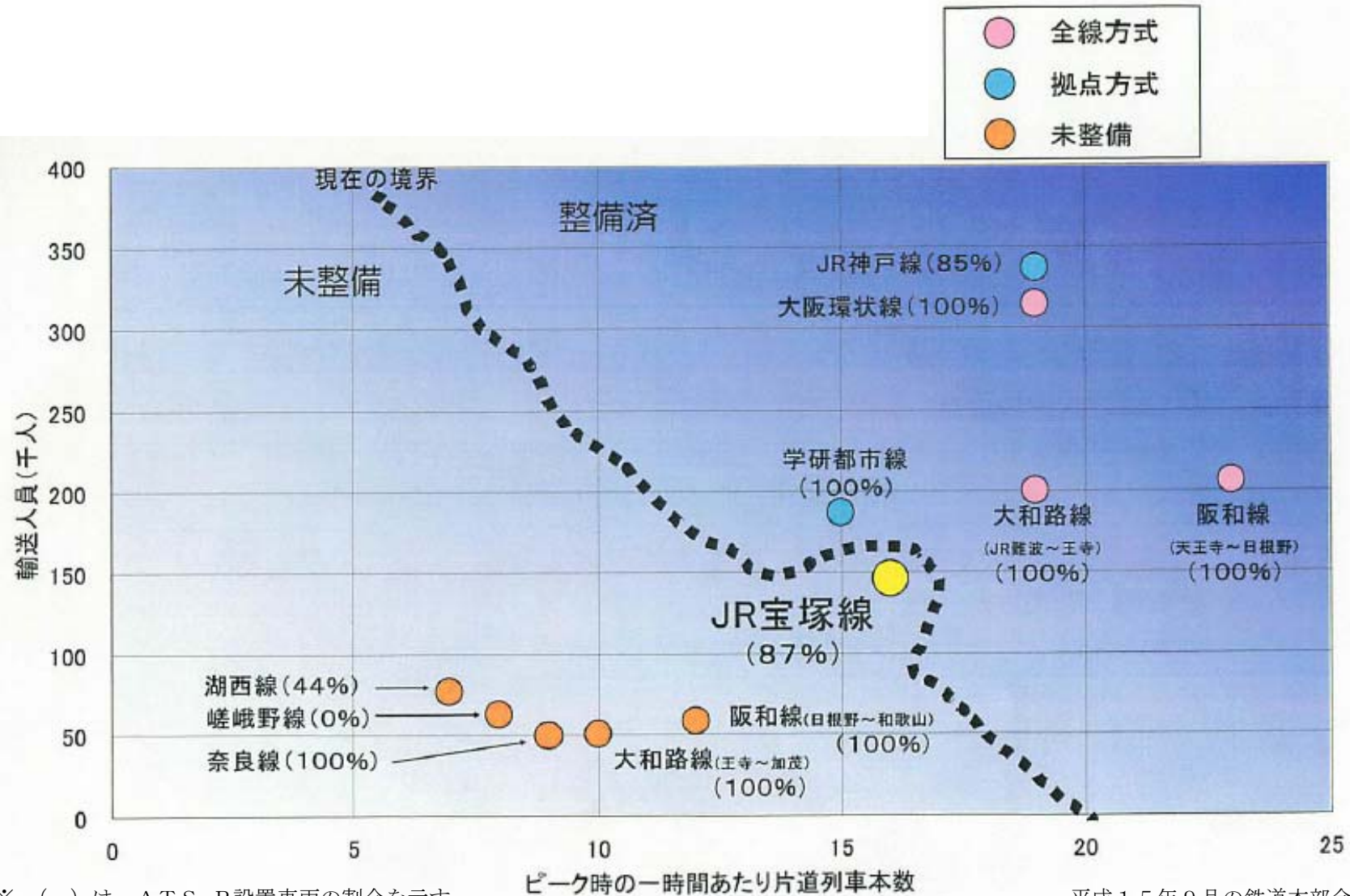
No.	事故(事象) 発生年月日	日勤 日数	事故種別 もしくは事由	概況
25	16 年 12 月 13 日	23	運転技術未熟	停止位置に関わるヒヤリ。4 4 7 6 M 徳庵駅 2 m 行き過ぎ停止位置不良発生状況。 H 1 6 . 8 6 2 1 列車 安治川口 1 m H 1 6 . 8 4 6 3 4 C 塩屋 1 m H 1 6 . 1 0 1 4 4 5 列車 森ノ宮 1 m H 1 6 . 1 2 5 4 1 9 M 四条畷 3 m
26	16 年 12 月 18 日	1	機器扱い誤り	4 4 3 9 S 四条畷駅でのホーム出区の際、出区点 検方法を間違いお客様を車内に閉じ込めた(3 組 8 名)。
27	16 年 12 月 23 日	1	報告漏れ	1 2 月 2 1 日 6 3 行路 4 6 1 2 C 乗務の際、京橋 駅及び放出駅での車掌欠場の報告を行なわなかつ た。
28	16 年 12 月 27 日	17	業務指示違反	5 4 6 7 M 木津駅にて業務指示違反、折り返し列 車の車両監視をせずに駅の乗務員詰所で休憩してい た。
29	16 年 12 月 30 日	1	出勤遅延	3 0 行路(1 1 : 0 3 出勤)の出勤遅れ、目覚ま し時計で起きることができなかった。 前日 3 8 ℃の熱があり、病院に行っていた。
30	17 年 1 月 24 日	2	指令からの指 示復唱に適切 を欠いた	1 6 0 9 列車、新今宮～天王寺間において人身事 故を起こした際、連絡の適切を欠いて運転再開した。
31	17 年 2 月 16 日	2	出先点呼遅延	放出派出での点呼遅延(6 分)。
32	17 年 3 月 25 日	4	停止位置不良	1 4 1 1 列車福島駅を定発後、速度約 8 2 キロで 惰行、約 4 0 0 標から停止ブレーキを採った。ホー ム中程にてブレーキを緩め様子を見ていたが、停止 位置を行過ぎると思い追加ブレーキを採ったが、車 掌からのブレーキ手配がありホーム始端から 3 m 行 過ぎ停車。所定停止位置を約 1 8 m 行過ぎ、車掌と 打合せ後退客扱いを行ない、同駅約 3 0 秒延着した。

# 付図 4 6 所定停止位置を行き過ぎた旨の連絡があった場合の取扱い

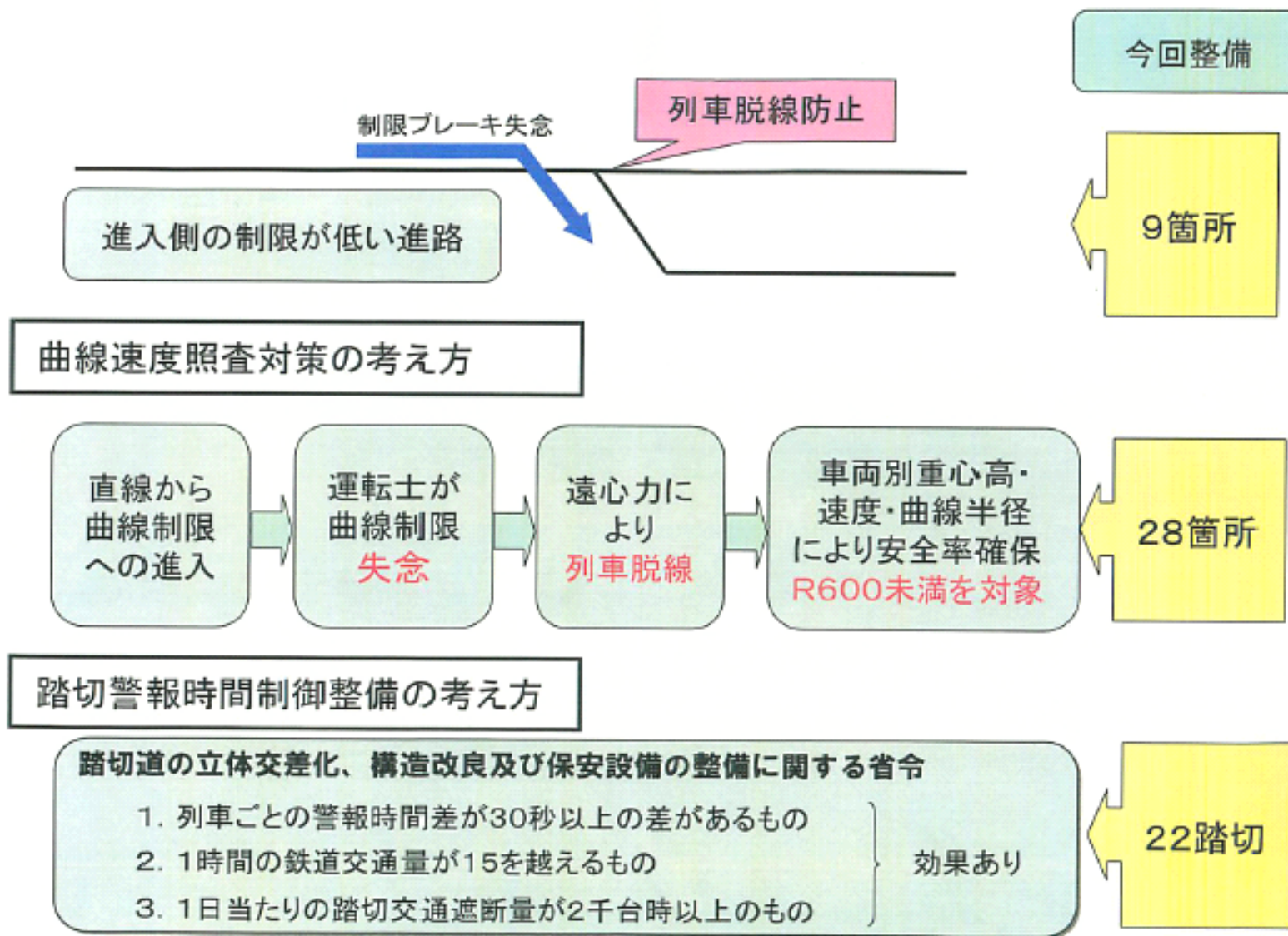




付図4-7 P (ATS-P形) 対象線区比較



付図48 曲線速度照査対策の考え方



## 付図49 設備投資額とプロジェクト状況

単位: 億円(億円未満切捨て)

分類 \ 年度	昭和62	昭和63	平成元	平成2	平成3	平成4	平成5	平成6	平成7	平成8	平成9	平成10	平成11	平成12	平成13	平成14	平成15	平成16	平成17	
<b>1</b> 設備の更新・安全性の向上	170	282	301	445	515	676	596	547	718	484	570	388	595	419	500	559	609	467	568	
<b>a</b> 地上設備	43	44	49	67	106	107	119	261	433	216	128	96	68	98	153	75	93	126	212	
<b>b</b> 車両	53	164	190	311	303	366	381	178	182	155	347	192	416	186	218	292	360	169	206	
<b>c</b> その他	74	74	62	67	106	203	96	108	103	113	95	100	111	135	129	192	156	172	149	
<b>2</b> 輸送改善	85	111	102	84	80	86	91	563	209	467	91	77	78	85	80	62	105	102	134	
<b>3</b> サービスの改善	37	16	39	53	58	32	28	43	30	41	37	19	17	25	38	54	133	79	75	
<b>4</b> 仕組みの改善	48	20	49	103	164	105	163	98	94	175	127	234	123	129	213	115	88	133	73	
<b>5</b> 事業の強化・拡大	13	10	24	58	76	43	81	94	101	164	73	59	135	9	7	6	25	78	158	
<b>6</b> 支社長等一括・災害・総係費	29	29	29	31	29	28	32	34	36	38	42	67	51	51	51	59	60	67	53	
<b>合計</b>	<b>382</b>	<b>468</b>	<b>544</b>	<b>774</b>	<b>922</b>	<b>970</b>	<b>992</b>	<b>1,379</b>	<b>1,190</b>	<b>1,371</b>	<b>940</b>	<b>844</b>	<b>1,000</b>	<b>718</b>	<b>892</b>	<b>855</b>	<b>1,023</b>	<b>928</b>	<b>1,063</b>	
自己資金が100億円以上となるプロジェクトの工事費			17	141																
先頭に分類番号を付け、 その後にプロジェクト名を記載	<b>1b</b> 平成2年度車両の新製(100系32両,221系98両,207系7両)								45	95										
	<b>2</b> 福知山線三田・篠山口間(21.5km)の複線化										31	88	67	0						
	<b>4</b> 総合OAシステムの新設			61	66	21														
	<b>1b</b> 平成3年度新製車両の投入(100系32両,221系102両,207系103両)																			
	<b>1c</b> 山陽新幹線ATC装置取替																			
	<b>1b</b> 300系新幹線電車の新製(144両)			278	132	1														
	<b>1b,2</b> 関西空港アクセス輸送の整備			0	95	82	0													
	<b>1b</b> 207系新製投入(112両)			126	0															
	<b>3,4</b> 京都駅改築事業			33	53	107	175	68												
	<b>2</b> 空港連絡鉄道の陸上部の譲り受け			403																
	<b>1b,2</b> 湖西線、北陸線等の新特急の投入と高速化			109	6	0														
	<b>1b,2</b> 片福連絡線の開業に伴う整備			29	180	6														
	<b>1b,2</b> 近郊電車の老朽取替及び神戸線、京都線、琵琶湖線の輸送改善			170	330	6														
	<b>1b,2</b> 山陽新幹線の輸送改善と700系車両の投入(96両)			72	181	0	0													
	<b>1b</b> 新幹線700系車両の投入(216両)			79	169	176	110													
	<b>1b,2</b> 特急電車老朽取替及び北陸線輸送改善			27	80	57														
	<b>3</b> ICカード出改札システムの導入			37	72	1	3													
	<b>1b,2</b> JR神戸線宝塚線近郊通勤電車老朽取替及び輸送改善			1	177	128														
	<b>5</b> 大阪駅改良及び新北ビル開発			0	63	145														
	<b>1a</b> 高架橋耐震補強			21	87	18	0	1												
<b>1b</b> アーバンネットワーク通勤電車取替等(223系8両,321系252両)			4	21	15	18	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
年度合計	0	0	17	261	299	397	386	818	538	596	469	316	497	217	197	298	416	194	322	
分類番号1設備の更新・安全性の 向上のうちATS-P整備の工事費	<b>1ab</b> 阪和線(天王寺-日根野)・大阪環状線			6	36	4	2	3	0											
	<b>1ab</b> 京都線・神戸線・琵琶湖線			4	6	1														
	<b>1ab</b> 大和路線(王寺-JR難波)			4	6	1			9	0	0								4	2
	<b>1ab</b> 学研都市線(松井山手-京橋)																			
年度合計	0	0	6	36	8	8	4	9	0	0	4	21	15	18	2	2	0	5	7	

付図 5 0 本件列車等及びその前後に運転される  
列車の運行計画（1 / 4）

始発駅	塚口	放出	京橋	宝塚
終着駅	京田辺	松井山手	四条畷	木津
列車番号	電 4430M	回電 回218S	電 4432S	電 5400M
放出	6:51:45 ① 52:00	6:56:00 ②	6:57:30 ① 58:30	7:06:55 ① 07:10
徳庵	54:15 54:30	… 58:30	7:00:45 01:00	… 08:50
鴻池新田	56:45 57:00	∥	03:15 03:30	∥
住道	59:25 59:40	… 7:02:00	05:55 06:10	12:15 12:30
野崎	7:02:05 02:20	∥	08:35 08:50	∥
四条畷	04:05 ③ 04:20	06:30 ③ 07:00	11:10 ④	15:45 ③ 16:00
忍ヶ丘	06:20 06:40	∥		∥
東寝屋川	08:20 08:40	∥		∥
星田	10:30 10:50	∥		20:00 20:20
河内磐船	13:00 13:20	15:30 16:00		22:30 22:50
津田	16:10 16:30	∥		∥
藤阪	18:20 18:40	∥		∥
長尾	20:30 20:50	23:30 24:00		27:50 28:10
松井山手	23:20 ② 24:00	26:30 ②		30:40 ① 31:30

- ※ 1. 上段が到着時刻、下段が出発時刻又は通過時刻である。  
 2. 「…」は、通過であることを示す。  
 3. 「∥」は、通過であること及び通過時刻が定められていないことを示す。  
 4. ○数字は、着発線（番線）を示す。

付図50 本件列車等及びその前後に運転される  
列車の運行計画（2／4）

始発駅	四条畷	松井山手	木津	四条畷	松井山手	四条畷	京田辺
終着駅	宝塚	西明石	宝塚	京橋	京橋	新三田	京橋
列車番号	電 4467M	電 4471C	電 5407M	電 4475S	電 5769M	電 4477M	電 5773C
松井山手		7:26:50 ①	7:31:00 ② 32:00		7:35:00 ②		7:38:30 ② 39:20
長尾		29:00 29:20	34:10 34:30		37:10 37:30		42:00 43:00
藤阪		31:00 31:20	∥		39:10 39:30		45:00 45:20
津田		33:10 33:30	∥		41:20 41:40		47:20 47:40
河内磐船		36:20 36:40	39:50 40:20		44:30 44:50		50:30 50:50
星田		38:50 39:10	42:40 43:10		47:00 47:20		53:00 53:20
東寝屋川		41:10 41:30	∥		49:20 49:40		55:20 55:40
忍ヶ丘		43:10 43:30	∥		51:20 51:40		57:20 57:40
四条畷	7:43:00 ④	45:30 ② 46:00	48:10 ② 48:50	7:50:50 ④	54:10 ① 54:40	7:57:50 ②	8:00:10 ② 00:50
野崎	45:00 45:30	47:50 48:20	∥	53:30 54:00	∥	59:50 8:00:20	∥
住道	47:50 ② 48:20	50:50 ① 54:00	52:10 ② 52:50	56:50 ① 8:00:00	58:10 ② 58:50	02:50 ① 06:00	04:10 ② 04:50
鴻池新田	50:40 51:10	56:30 57:00	∥	02:30 03:00	∥	08:30 09:00	∥
徳庵	53:10 53:40	59:10 59:40	… 56:10	05:10 05:40	… 8:02:10	11:10 11:40	… 08:10
放出	56:30 ④ 8:00:00	8:02:30 ④ 06:00	57:50 ③ 58:30	08:30 ④ 12:00	03:50 ③ 04:30	14:30 ④ 18:00	09:50 ③ 10:30
鳴野	02:30 03:00	08:30 09:00	… 8:00:10	14:30 15:00	… 06:10	20:30 21:00	… 12:10
京橋	04:50 06:00	10:50 12:00	01:50 03:00	16:50	07:50 (09:00)	22:50 24:00	13:50 (15:00)

- ※1. 上段が到着時刻、下段が出発時刻又は通過時刻である。  
 2. 「…」は、通過であることを示す。  
 3. 「∥」は、通過であること及び通過時刻が定められていないことを示す。  
 4. ○数字は、着発線（番線）を示す。

付図 5 0 本件列車等及びその前後に運転される  
列車の運行計画 ( 3 / 4 )

始 発 駅	四 条 畷	京 橋	松 井 山 手
終 着 駅	宝 塚	尼 崎	西 明 石
列車番号	電 4467M	電 4469M	電 4471C
京 橋	8:04:50 06:00	(8:07:50) 09:00	8:10:50 12:00
大阪城北詰	07:30 07:50	10:30 10:50	13:50 14:10
大阪天満宮	09:30 10:00	12:30 13:00	15:50 16:20
北 新 地	11:40 12:10	14:40 15:10	18:20 18:50
新 福 島	13:40 14:00	16:40 17:00	20:20 20:40
海 老 江	15:40 16:00	18:40 19:00	22:20 22:40
御 幣 島	18:30 18:50	21:30 21:50	25:10 25:30
加 島	21:10 21:30	23:50 24:10	27:30 27:50
尼 崎	24:10 ③ 26:30 ③	26:30 ② (31:00) ②	30:20 ③ 31:30 ③

- ※ 1. 上段が到着時刻、下段が出発時刻又は通過時刻である。  
 2. 「…」は、通過であることを示す。  
 3. 「||」は、通過であること及び通過時刻が定められていないことを示す。  
 4. ○数字は、着発線（番線）を示す。

付図 5 0 本件列車等及びその前後に運転される  
列車の運行計画（4 / 4）

始発駅	四条畷	尼崎	高槻	木津
終着駅	宝塚	宝塚	新三田	篠山口
列車番号	電 4467M	回電 回4469M	電 1127C	電 5409M
速度種別	停電A11a	通電A11a	停電A9	通電A11a
尼崎	8:24:10 ③ 26:30	8:26:30 ② 31:00	8:33:30 ③ 34:00	8:38:10 ② 39:50
塚口	29:50 ① 30:10	… ① 34:30	37:40 ① 38:00	… ① 43:10
猪名寺	32:10 32:30	∥	40:10 40:30	∥
伊丹	34:50 35:10	∥	42:40 43:00	45:40 46:00
北伊丹	37:40 38:00	… 42:00	45:10 45:30	… 48:00
川西池田	41:10 ② 41:30	… ② 46:30	49:00 ① 53:10	50:50 ② 51:10
中山寺	44:40 45:00	∥	56:40 57:00	54:20 54:40
宝塚	48:30 ②	55:30 ②	9:00:20 ① 00:40	57:50 ① 58:10

始発駅	福知山	新三田	宝塚	篠山口
終着駅	新大阪	大阪	同志社前	大阪
列車番号	特急電 3016M	電 566M	電 5418M	電 2736M
速度種別	特通電A20	停電B9a	通電A11a	通電A7
宝塚	9:01:45 ③ 02:15	8:58:00 ③ 58:20	9:03:45 ②	9:06:50 ③ 07:20
中山寺	∥	1:45 9:02:00	07:00 07:15	10:30 10:50
川西池田	… ③ 07:45	06:00 ④ 16:20	10:25 ③ 10:45	14:20 ③ 14:50
北伊丹	… 09:45	19:40 20:10	… 13:05	… 17:20
伊丹	∥	22:20 22:50	14:35 14:50	19:00 19:30
猪名寺	∥	24:50 25:10	∥	∥
塚口	… ③ 14:15	27:10 ③ 27:30	… ③ 17:10	… ③ 21:50
尼崎	17:30 ⑦ 18:30	31:30 ⑦ 32:00	20:10 ⑥ 21:20	24:30 ⑦ 25:00

- ※ 1. 上段が到着時刻、下段が出発時刻又は通過時刻である。  
 2. 「…」は、通過であることを示す。  
 3. 「∥」は、通過であること及び通過時刻が定められていないことを示す。  
 4. ○数字は、着発線（番線）を示す。

## 付図5 1 ダイヤ改正の実績表（1 / 4）

	平成9年3月8日改正			平成9年9月1日改正			平成10年10月3日改正			平成11年5月10日改正		
輸送改善施策	J R 東西線開業						・輸送商品のきめ細やかな見直しにより、ダイヤの質的向上を図る ・利便性の追求			朝方通勤時間帯の混雑緩和		
改正内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ J R 東西線開業</li> <li>・ 福知山線～片町線直通運転</li> <li>・ 快速の増発</li> <li>・ 信号現示による制限速度変更 (減速信号75km/h、注意信号55km/h)</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 尼崎駅構内配線工事完成</li> <li>・ 尼崎駅同一ホーム乗換開始</li> <li>・ 東海道線普通の尼崎駅折返しを新三田駅へ延長</li> <li>・ 福知山線特急、急行の全列車が尼崎駅停車</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 列車本数の少ない時間帯の接続体系整備</li> <li>・ 新大阪駅、吹田駅始終着を高槻駅に統一</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 朝方ピーク時の大阪駅行き快速を1本増発（8両）</li> </ul>		
基準運転時間 (宝塚→尼崎) [通電A 1 1 a]	駅名	主本線	副本線	←			←			←		
	宝～川	5分40秒	5分50秒									
	川～北	2分30秒										
	北～伊	1分30秒										
	伊～塚	2分40秒										
	塚～尼	2分50秒	3分10秒									
	計	15分10秒	15分40秒									
[通電A 6]	※通電A 6の基準運転時間の制定はあったが、臨時列車用（尼崎通過）のものであった（実質は平成11年10月から）											
最速列車 (快速：宝塚→大阪)	朝	25分40秒		朝	23分50秒（1分50秒アップ）		←			←		
	昼	25分00秒		昼	24分10秒（50秒アップ）		←			←		
列車運転本数 平日宝塚～尼崎	列車種別	上り	下り	列車種別	上り	下り	列車種別	上り	下り	列車種別	上り	下り
	特急	11	11	特急	11	11	特急	11	11	特急	11	11
	急行	1	1	急行	1	1	急行	1	1	急行	1	1
	快速	94	96	快速	97	96	快速	97	96	快速	98	96
	普通	90	87	普通	90	87	普通	90	89	普通	90	89
	回送	9	10	回送	11	16	回送	11	14	回送	10	14
計	205	205	計	210	211	計	210	211	計	210	211	
増発本数 (回送は除く)	—			上り	快速+3本		上り	(変更なし)			上り	快速+1本
	—			下り	(変更なし)		下り	普通+1本（平成10年3月：普通+1本）			下り	(変更なし)
朝ラッシュ1時間帯の運転本数(尼崎着概ね7:33～8:33)	列車種別	宝塚→塚口	塚口→尼崎	列車種別	宝塚→塚口	塚口→尼崎	列車種別	宝塚→塚口	塚口→尼崎	列車種別	宝塚→塚口	塚口→尼崎
	快速	7	7	快速	7	7	快速	7	7	快速	8	8
	普通	7	8	普通	7	8	普通	7	8	普通	7	8
	計	14	15	計	14	15	計	14	15	計	15	16

(注) 表中の赤字は時間及び本数の変更を表す。



## 付図5 1 ダイヤ改正の実績表 (2 / 4)

	平成11年10月2日改正			平成12年3月11日改正			平成14年3月23日改正			平成14年10月5日改正																							
輸送改善施策	221系の転用を行い、線区のイメージアップを図り、私鉄からのご利用転移を促進する			221系投入による運転時間短縮 宝塚駅→大阪駅22分(▲2分)			・都心部に直通する列車のフリークエンスアップ ・大住駅交換設備完成			特急「北近畿」の増強により、通勤・ビジネス・観光の利用拡大を図る																							
改正内容	朝方通勤快速に221系を投入し、113系と置き換え(221系初投入)			・朝方通勤快速に221系を追加投入 ・デertime快速を221系に統一 愛称名「丹波路快速」			京橋口の混雑緩和、並行私鉄との競争力強化 ◎京阪との競合エリアの競争力強化 ・星田駅に快速停車 ・松井山手駅始発の区間快速を最ピークに2本増発 ◎近鉄との競合エリアの競争力強化 ・区間快速を京田辺駅まで延長 ・松井山手駅分割併合を京田辺駅に変更 ・京橋駅～京田辺駅間の到達時間を短縮			・特急「北近畿」を増発 ・東海道線デertime快速の運転線路変更(内側線)により、東海道線普通とJR東西線快速との接続を東海道線快速とJR東西線快速との相互接続とする																							
基準運転時間 (宝塚→尼崎) [通電A11a]	←			←			<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>駅名</th> <th>主本線</th> <th>副本線</th> </tr> <tr> <td>宝～川</td> <td>5分40秒</td> <td>5分50秒</td> </tr> <tr> <td>川～北</td> <td>2分30秒</td> <td></td> </tr> <tr> <td>北～伊</td> <td>1分30秒</td> <td></td> </tr> <tr> <td>伊～塚</td> <td>2分20秒</td> <td></td> </tr> <tr> <td>塚～尼</td> <td>2分40秒</td> <td>3分10秒</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>14分40秒</td> <td>15分20秒</td> </tr> </table>			駅名	主本線	副本線	宝～川	5分40秒	5分50秒	川～北	2分30秒		北～伊	1分30秒		伊～塚	2分20秒		塚～尼	2分40秒	3分10秒	計	14分40秒	15分20秒	←		
駅名	主本線	副本線																															
宝～川	5分40秒	5分50秒																															
川～北	2分30秒																																
北～伊	1分30秒																																
伊～塚	2分20秒																																
塚～尼	2分40秒	3分10秒																															
計	14分40秒	15分20秒																															
[通電A6]	14分45秒			←			←			←																							
最速列車 (快速：宝塚→大阪)	朝	25分40秒 (1分50秒 <sup>アップ</sup> )		朝	25分20秒 (20秒 <sup>アップ</sup> ) ※平成13年3月		←			朝	24分30秒 (10秒 <sup>ダウン</sup> )																						
	昼	←		昼	24分20秒 (1分 <sup>アップ</sup> )		←			昼	←																						
列車運転本数 平日宝塚～尼崎	列車種別	上り	下り	列車種別	上り	下り	列車種別	上り	下り	列車種別	上り	下り																					
	特急	11	11	特急	11	11	特急	11	11	特急	13	13																					
	急行	1	1	急行	1	1	急行	1	1	急行	1	1																					
	快速	98	96	快速	99	96	快速	99	96	快速	98	95																					
	普通	90	88	普通	90	88	普通	90	91	普通	91	92																					
	回送	9	13	回送	10	14	回送	15	18	回送	15	18																					
	計	209	209	計	211	210	計	216	217	計	218	219																					
増発本数 (回送は除く)	上り	(変更なし)		上り	快速+1本		上り	(変更なし)		上り	特急+2本、快速▲1本、普通+1本																						
	下り	普通▲1本		下り	(変更なし)		下り	普通+3本		下り	特急+2本、快速▲1本、普通+1本																						
朝ラッシュ1時間帯の運転本数(尼崎着概ね7:33～8:33)	列車種別	宝塚→塚口	塚口→尼崎	列車種別	宝塚→塚口	塚口→尼崎	列車種別	宝塚→塚口	塚口→尼崎	列車種別	宝塚→塚口	塚口→尼崎																					
	快速	8	8	快速	8	8	快速	8	8	快速	8	8																					
	普通	7	8	普通	7	8	普通	6	8	普通	7	9																					
	計	15	16	計	15	16	計	14	16	計	15	17																					

(注) 表中の赤字は時間及び本数の変更を表す。

## 付図5 1 ダイヤ改正の実績表 (3 / 4)

	平成15年3月15日改正			平成15年10月1日改正			平成15年12月1日改正			平成16年3月13日改正		
輸送改善施策	朝方通勤時間帯の快速の速達化 宝塚駅→大阪駅23分 (▲3分)			特急通勤等の利用者拡大			アーバンネットワークにおいて、並行私鉄に対する更なる競争力強化、ご利用の拡大を図る (福知山線の輸送改善)					
改正内容	朝方通勤時間帯、宝塚駅→大阪駅間26分を23分とする			・新三田駅特急停車拡大 (北近畿4号、6号) ・特急の一部編成増強 (6両→7両)			・朝方通勤時間帯に大阪駅行き快速4本を増発、夕方通勤時間帯 (17～20時台) に毎時1本増発 ・中山寺駅に快速停車					
基準運転時間 (宝塚→尼崎) 〔通電A11a〕	駅名	主本線	副本線	←	駅名	主本線	副本線	←	←	←	←	
	宝～川	5分35秒	5分40秒		宝～中	3分10秒	3分15秒					
	川～北	2分20秒			中～川	3分10秒	通電としての					
	北～伊	1分30秒			川～北	2分20秒	運転時間は制					
	伊～塚	2分20秒			北～伊	1分30秒	定されていな					
	塚～尼	2分40秒	3分10秒		伊～塚	2分20秒	かった					
	計	14分25秒	15分00秒		塚～尼	2分40秒	3分10秒					
					計	15分10秒	15分45秒					
〔通電A6〕	14分30秒			←	15分15秒 (中山寺停車)			←				
最速列車 (快速：宝塚→大阪)	朝	23分40秒 (50秒アップ)		←	朝	23分20秒 (20秒アップ)		←				
	昼	22分20秒 (10秒アップ)		←	昼	22分50秒 (30秒ダウン)		←				
列車運転本数 平日宝塚～尼崎	列車種別	上り	下り	列車種別	上り	下り	列車種別	上り	下り	列車種別	上り	下り
	特急	13	13	特急	13	13	特急	13	13	特急	13	13
	急行	1	1	急行	1	1	急行	1	1	急行	1	1
	快速	98	95	快速	98	95	快速	103	99	快速	103	99
	普通	91	92	普通	91	92	普通	90	93	普通	90	93
	回送	16	19	回送	15	18	回送	15	16	回送	15	16
計	219	220	計	218	219	計	222	222	計	222	222	
増発本数 (回送は除く)	上り	(変更なし)		上り	(変更なし)		上り	快速+5本、普通▲1本		上り	(変更なし)	
	下り	(変更なし)		下り	(変更なし)		下り	快速+4本、普通+1本		下り	(変更なし)	
朝ラッシュ1時間帯の運 転本数(尼崎着概ね7:33～ 8:33)	列車種別	宝塚→塚口	塚口→尼崎	列車種別	宝塚→塚口	塚口→尼崎	列車種別	宝塚→塚口	塚口→尼崎	列車種別	宝塚→塚口	塚口→尼崎
	快速	8	8	快速	8	8	快速	12	12	快速	12	12
	普通	6	8	普通	6	8	普通	6	9	普通	6	9
	計	14	16	計	14	16	計	18	21	計	18	21

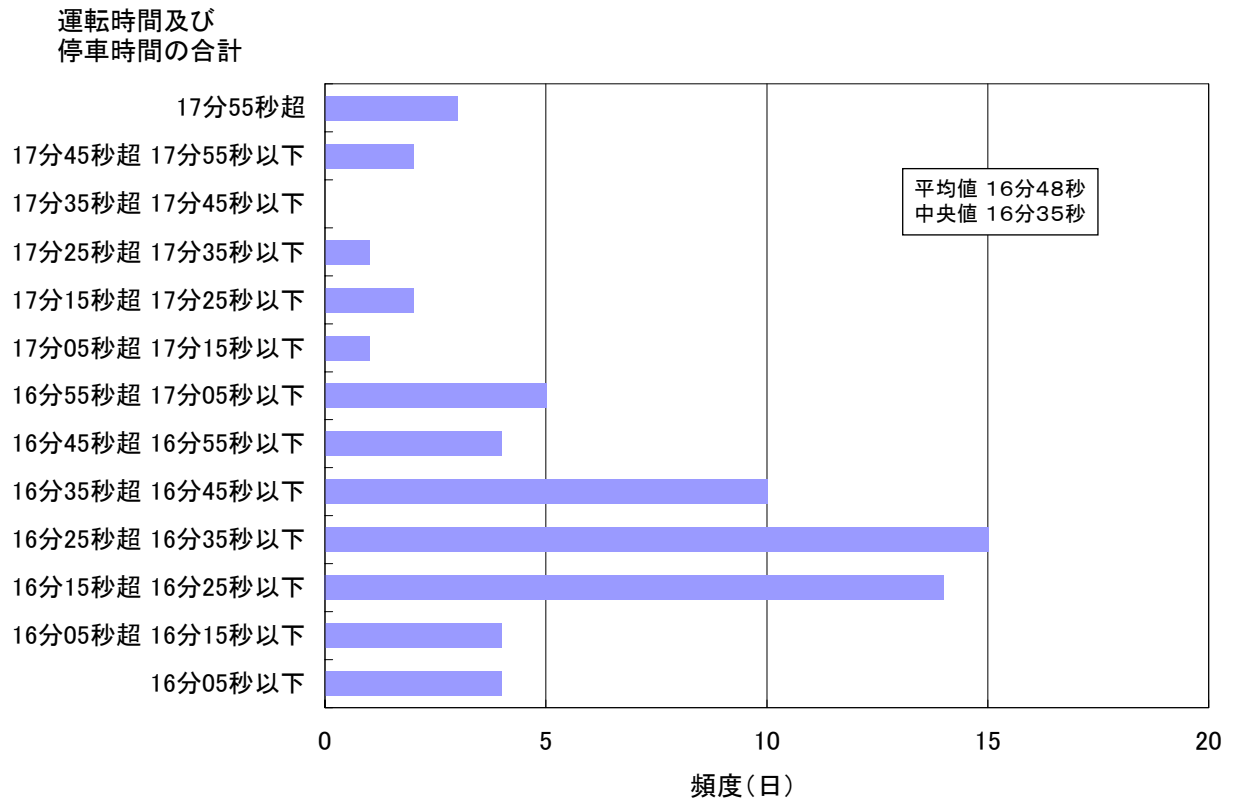
(注) 表中の赤字は時間及び本数の変更を表す。

## 付図5 1 ダイヤ改正の実績表 (4 / 4)

	平成16年10月16日改正			平成17年6月19日改正			平成17年10月1日改正			平成18年3月18日改正			
輸送改善施策	通勤特急の充実			安定した列車運行を確保するため、所要時間及び停車時間の見直しを行い、列車の遅れに対し、弾力性のあるダイヤを設定						安全性向上計画に基づき、より安定した輸送を定常的に提供していく観点からのダイヤ見直し			
改正内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>急行の廃止</li> <li>夜間の下り特急「北近畿」の増発及び運転間隔を揃えた</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>運転時間及び停車時間を増加</li> <li>尼崎駅～宝塚駅間の最高速度を9.5km/h</li> <li>塚口駅～尼崎駅間当該曲線の制限速度を60km/h</li> <li>拠点形ATS-P形整備</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>一部特急の停車時間の見直し(北近畿6、12、14号)</li> <li>快速、普通の停車時間をさらに見直し</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>利用状況を踏まえた停車時間見直し</li> <li>主要ターミナル駅の停車時間はさらに余裕を考慮した設定</li> <li>運転時間は主要接続駅などの手前区間に余裕を考慮した設定</li> </ul>			
基準運転時間 (宝塚→尼崎) 〔通電A11a〕	駅名	主本線	副本線	駅名	主本線	副本線	←	駅名	主本線	副本線	駅名	主本線	副本線
	宝～中	3分10秒	3分15秒	宝～中	3分10秒	3分15秒		宝～中	3分10秒	3分15秒			
	中～川	3分10秒	通電としての 運転時間は制 定されていな かった	中～川	3分10秒	/		中～川	3分15秒	/			
	川～北	2分20秒		川～北	2分30秒	/		川～北	2分30秒	/			
	北～伊	1分30秒		北～伊	1分45秒	/		北～伊	1分45秒	/			
	伊～塚	2分20秒		伊～塚	2分30秒	/		伊～塚	2分30秒	/			
	塚～尼	2分40秒	3分00秒	塚～尼	3分00秒	3分10秒		塚～尼	3分00秒	3分10秒			
	計	15分10秒	15分35秒	計	16分05秒	16分20秒		計	16分10秒	16分25秒			
〔通電A6〕	←			16分00秒 (宝塚副本線：16分05秒)			←			16分15秒 (宝塚副本線：16分20秒)			
最速列車 (快速：宝塚→大阪)	朝	23分50秒 (30秒ダウン) ※平成17年3月		朝	25分35秒 (1分40秒ダウン)		←			朝	26分20秒 (45秒ダウン)		
	昼	23分55秒 (5秒ダウン)		昼	24分00秒 (1分10秒ダウン)		←			昼	24分35秒 (35秒ダウン)		
列車運転本数 平日宝塚～尼崎	列車種別	上り	下り	列車種別	上り	下り	列車種別	上り	下り	列車種別	上り	下り	
	特急	13	14	特急	13	14	特急	13	14	特急	13	14	
	急行	0	0	急行	0	0	急行	0	0	急行	0	0	
	快速	103	99	快速	103	99	快速	103	99	快速	103	98	
	普通	90	93	普通	90	93	普通	90	93	普通	89	92	
	回送	16	17	回送	15	17	回送	15	17	回送	16	16	
計	222	223	計	221	223	計	221	223	計	221	220		
増発本数 (回送は除く)	上り	急行▲1本		上り	(変更なし)		上り	(変更なし)		上り	普通▲1本		
	下り	特急+1本、急行▲1本		下り	(変更なし)		下り	(変更なし)		下り	快速▲1本、普通▲1本		
朝ラッシュ1時間帯の運 転本数(尼崎着概ね7:33～ 8:33)	列車種別	宝塚→塚口	塚口→尼崎	列車種別	宝塚→塚口	塚口→尼崎	列車種別	宝塚→塚口	塚口→尼崎	列車種別	宝塚→塚口	塚口→尼崎	
	快速	12	12	快速	12	12	快速	12	12	快速	12	12	
	普通	6	9	普通	6	9	普通	6	9	普通	6	9	
	計	18	21	計	18	21	計	18	21	計	18	21	

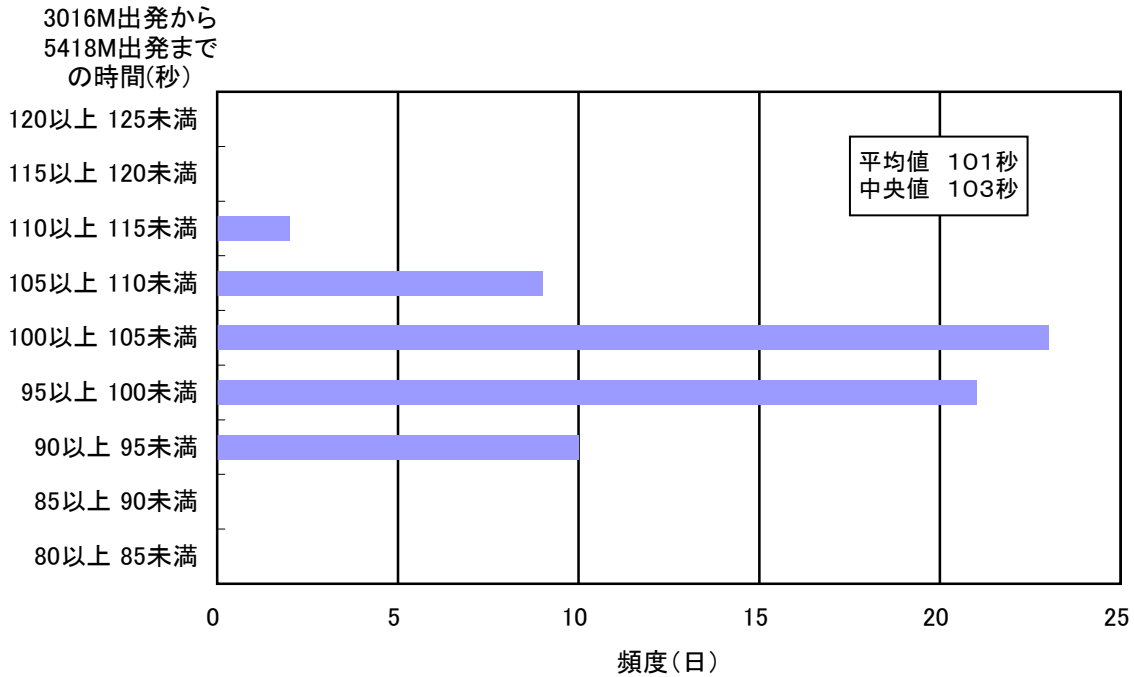
(注) 表中の赤字は時間及び本数の変更を表す。

## 付図5 2 5418Mの事故前平日65日間における 宝塚駅～尼崎駅間の運転時間及び停車時間の合計

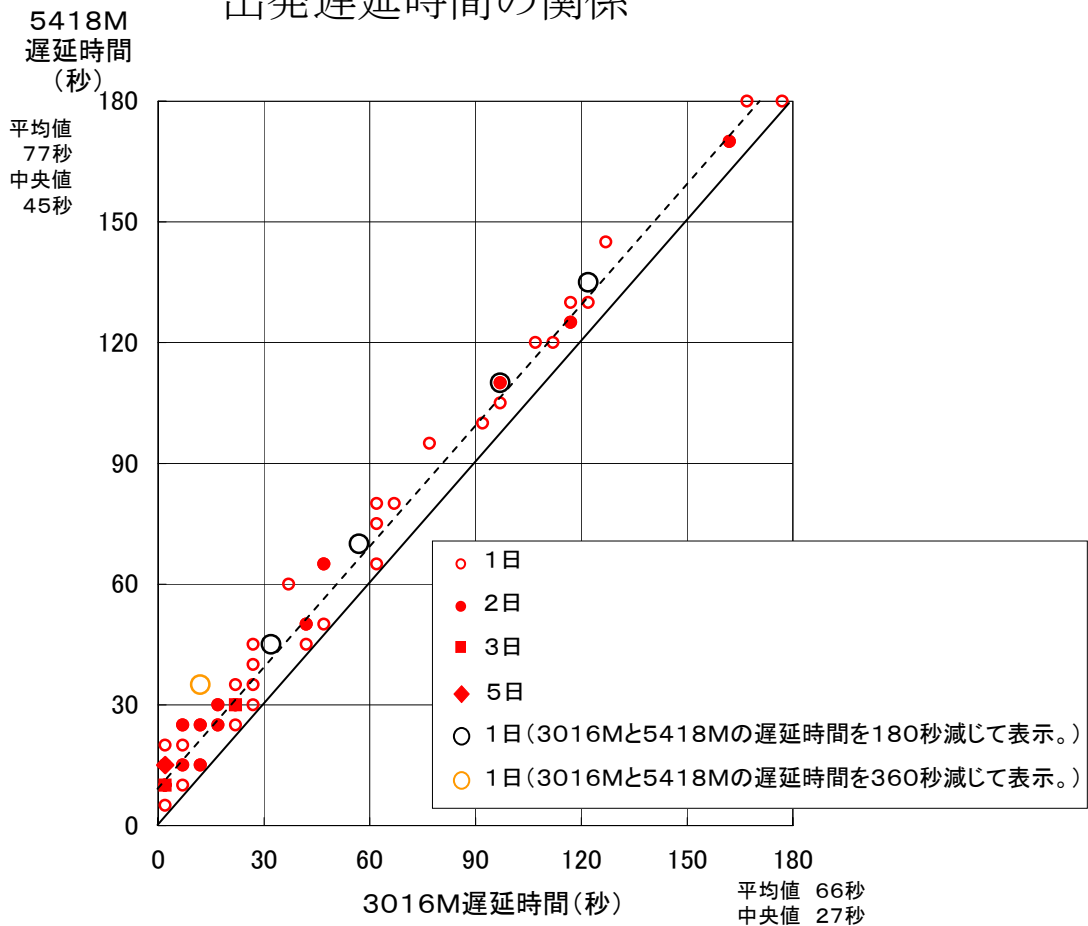


運転時間と停車時間の合計は、運行計画上16分25秒である。

付図 5 3 宝塚駅における 3 0 1 6 M 出発から  
5 4 1 8 M 出発までの時間



付図 5 4 宝塚駅における 3 0 1 6 M と 5 4 1 8 M の  
出発遅延時間の関係



## 付図 5 5 車両ごとの死傷状況

(単位：名)

車 両	死 亡 [本件運転士を除く]			負 傷			合 計
	総数	男性	女性	総数	男性	女性	
1 両目	42	26	16	49	28	21	91
2 両目	57	28	29	75	39	36	132
3 両目	3	—	3	157	21	136	160
4 両目	—	—	—	102	52	50	102
5 両目	—	—	—	70	39	31	70
6 両目	—	—	—	58	27	31	58
7 両目	—	—	—	41	19	22	41
乗車車両不明	4	4	—	10	2	8	14
合 計	106	58	48	562	227	335	668

※警察情報（平成19年6月5日現在）による。

※負傷がないなどの理由により現場を立ち去った乗客は、含まれていない。

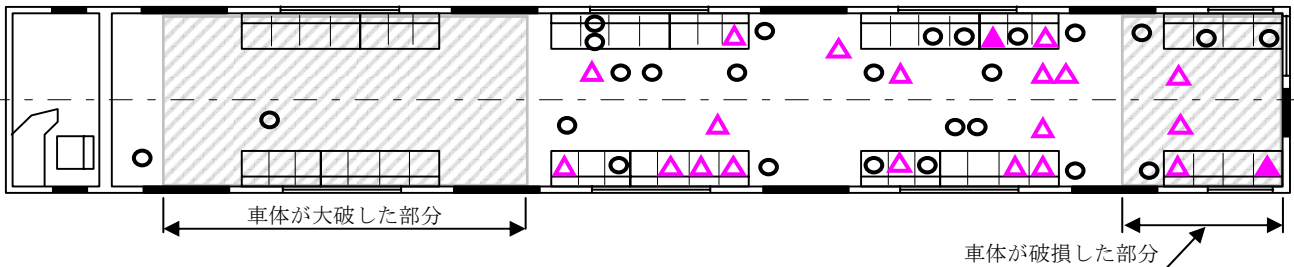
## 付図56 乗客の乗車位置 (1 / 2)

### 【記入例】

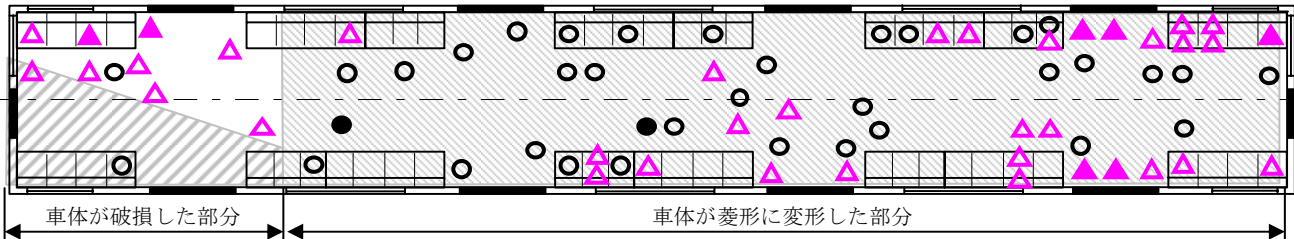
死亡者	●	: 男性の乗客
	▲	: 女性の乗客
負傷者	○	: 男性の乗客
	△	: 女性の乗客

- ※ 警察情報に基づいて作成した。(一部は当委員会が得た他の情報により追加等を行った。)
- ※ 乗客の記憶に基づく調査結果であり、1人分の座席に複数の乗客が座っていたことになる箇所もある。
- ※ 乗車位置が把握できなかった死亡者及び負傷がないなどの理由により現場を立ち去った乗客は、含まれていない。
- ※ 1、2両目において、乗客が図示されていない部分は、主に乗車位置が確認できなかった死亡者が乗車していたとみられる。
- ※ 3～7両目において、乗客が図示されていない部分は、主に負傷がないなどの理由により現場を立ち去った乗客が乗車していたとみられる。

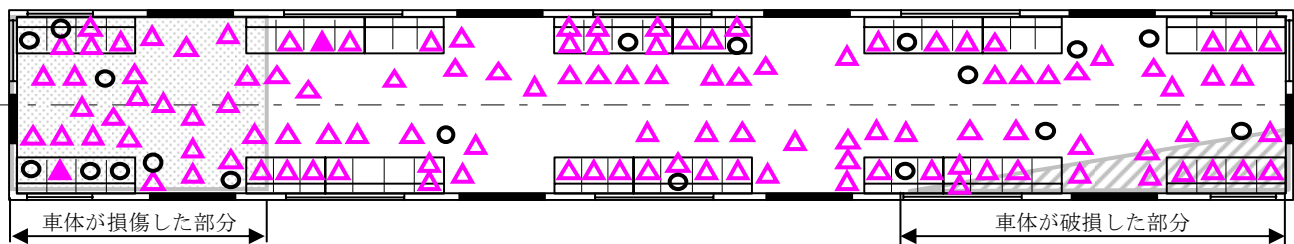
### 1両目 クハ207-17



### 2両目 モハ207-31

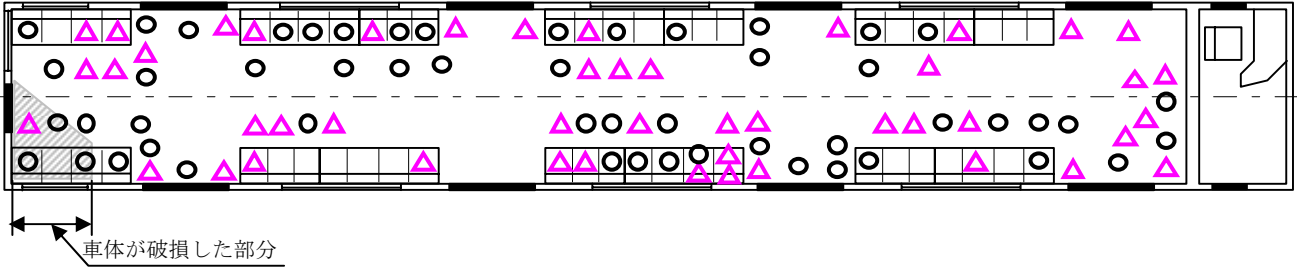


### 3両目 モハ206-17

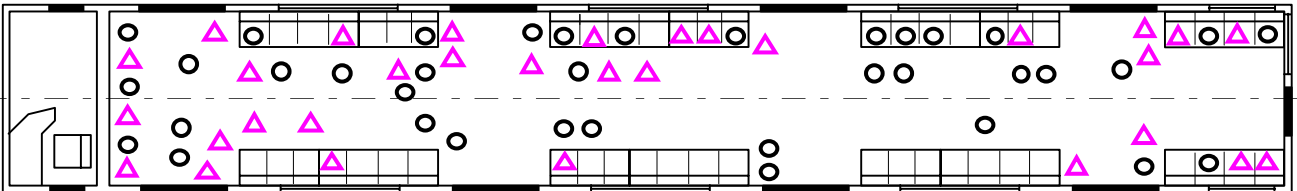


# 付図56 乗客の乗車位置 (2/2)

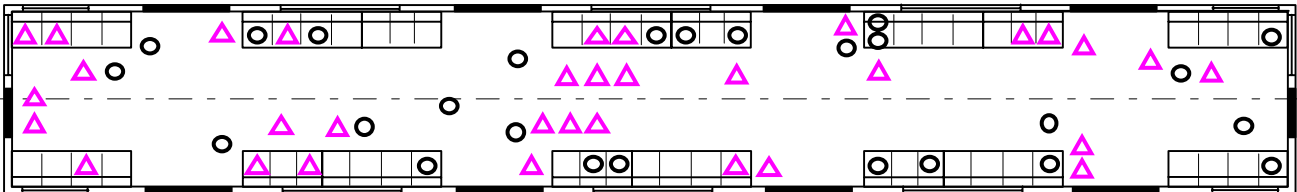
4両目  
クハ206-129



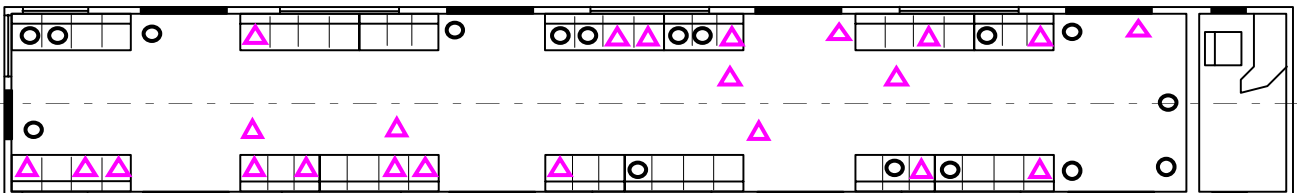
5両目  
クモハ207-1033



6両目  
サハ207-1019

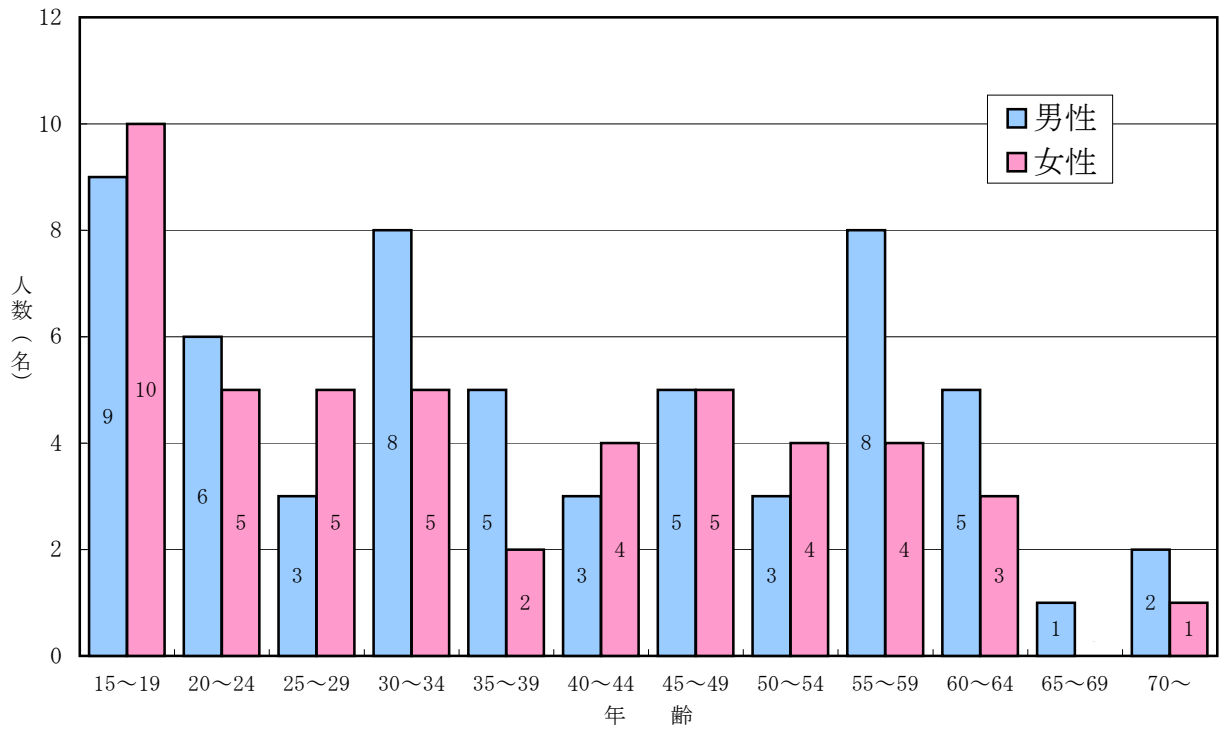


7両目  
クハ206-1033



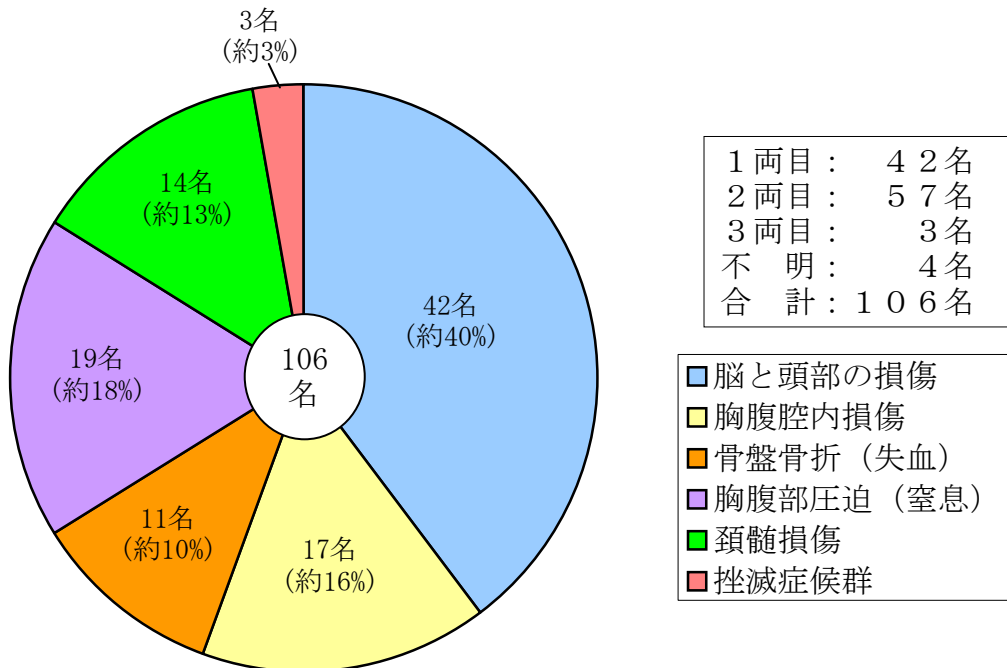


付図57 性別・年齢別死亡者数



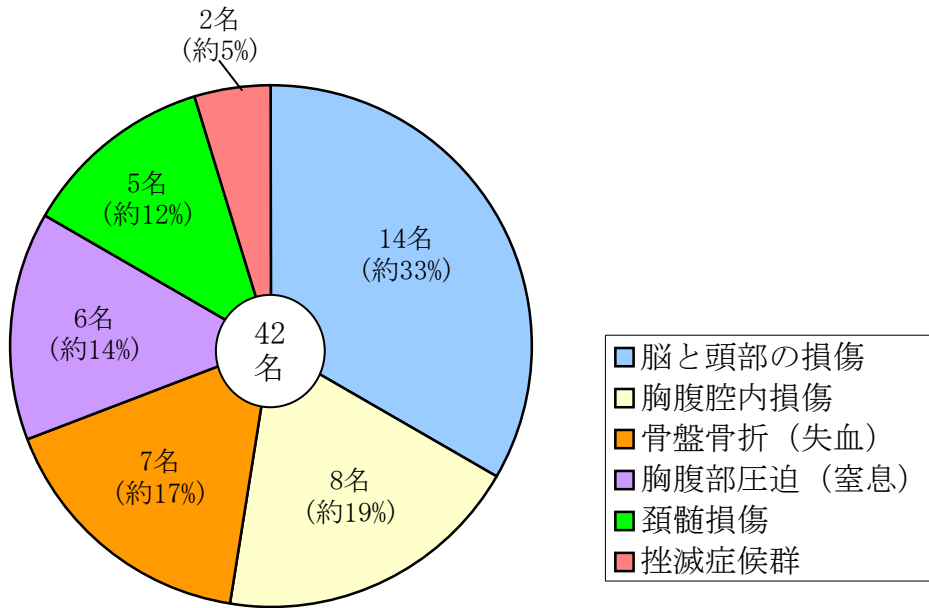
※警察情報に基づいて作成した。（本件運転士を除く）

付図58 原因別死亡者数（全体）



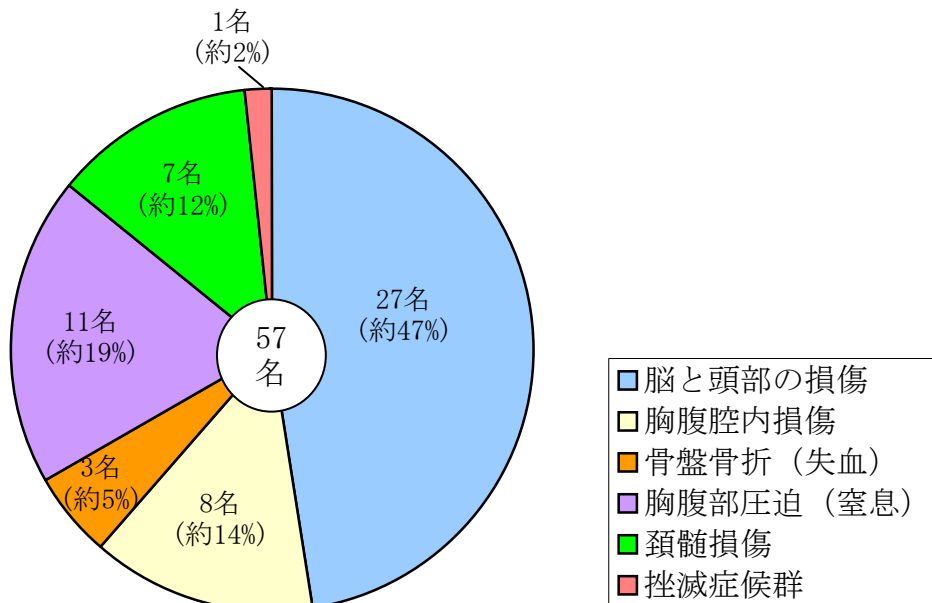
※警察情報に基づいて作成した。（本件運転士を除く）

付図59 原因別死亡者数（1両目）



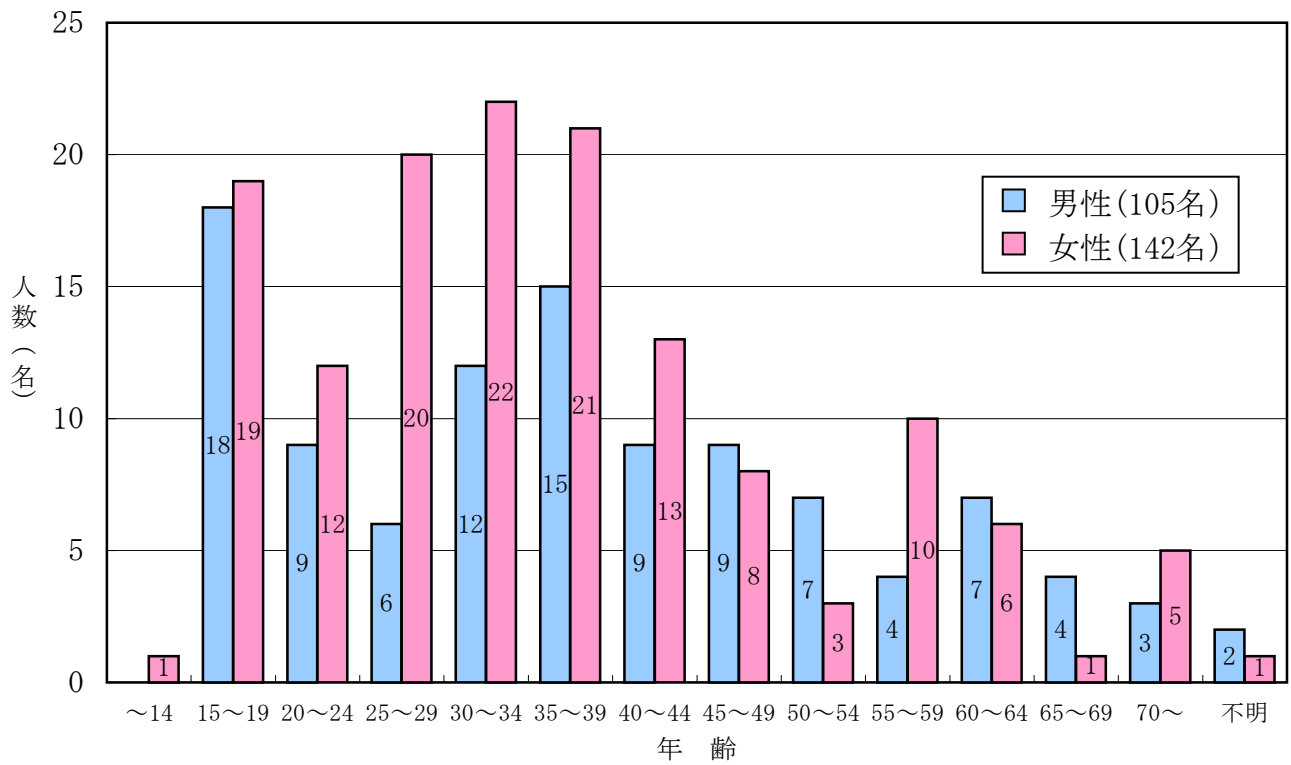
※警察情報に基づいて作成した。（本件運転士を除く）

付図60 原因別死亡者数（2両目）



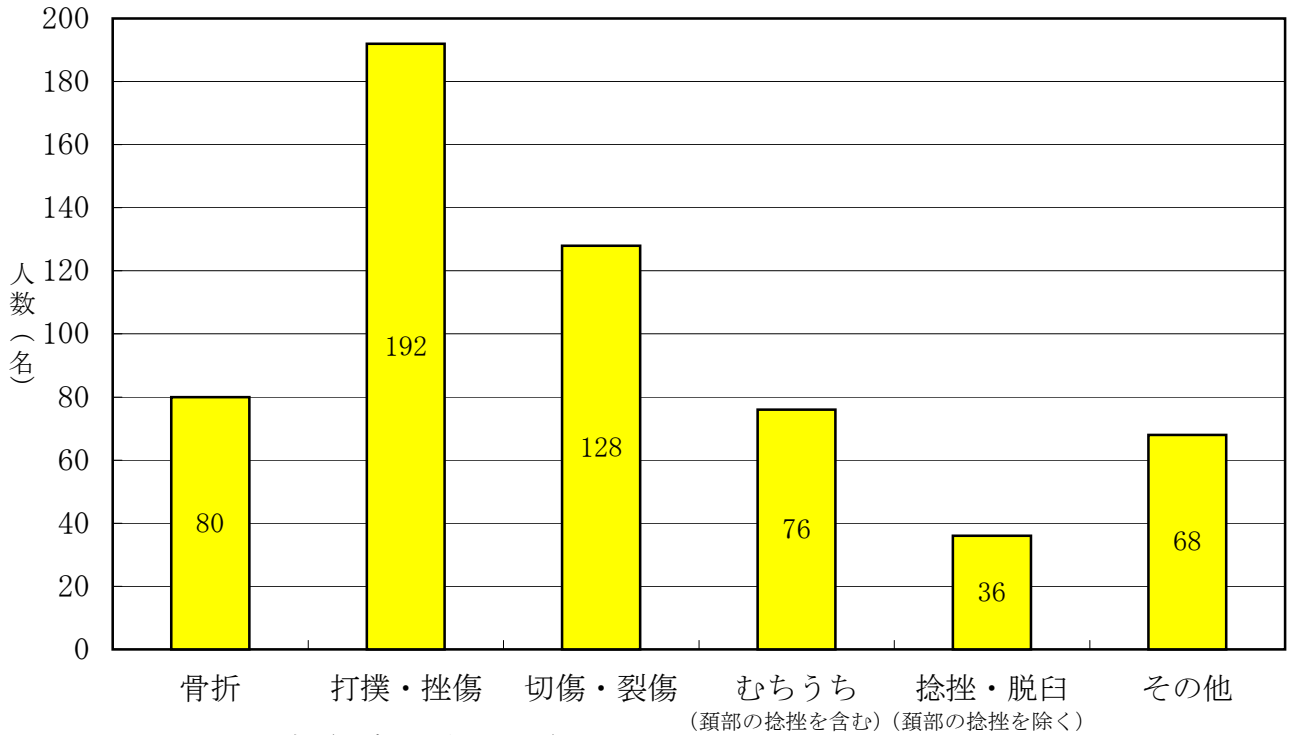
※警察情報に基づいて作成した。

付図 6 1 性別・年齢別回答負傷者数



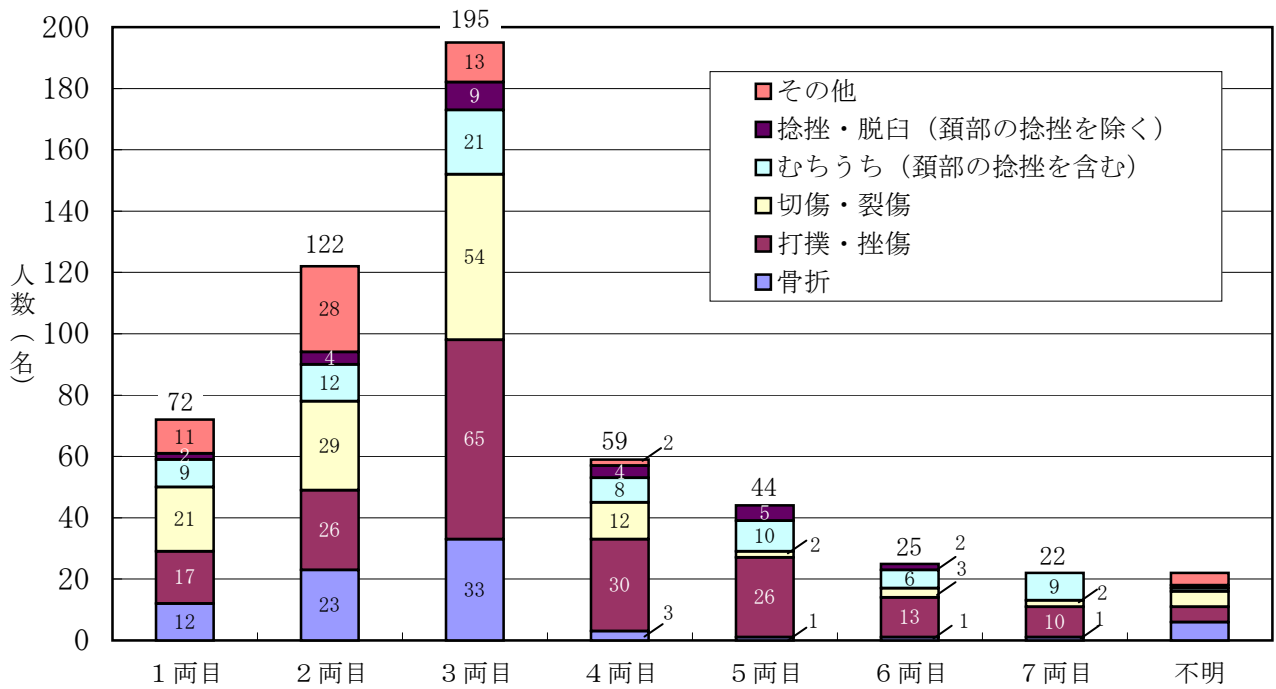
※アンケート調査（平成17年12月）による。

付図 6 2 負傷種類別の回答負傷者数



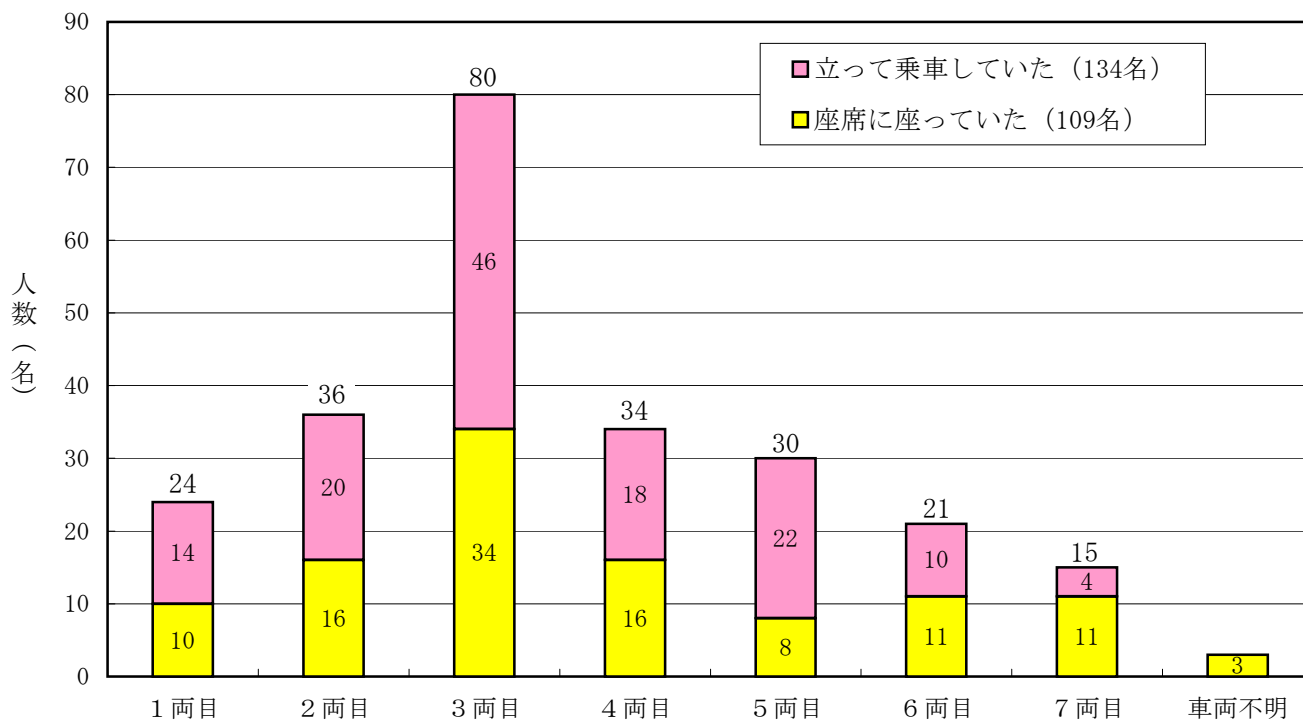
※アンケート調査（平成17年12月）による。  
 ※1名につき複数の負傷種類がある場合は、重複して計上した。

付図 6 3 車両別・負傷種類別の回答負傷者数



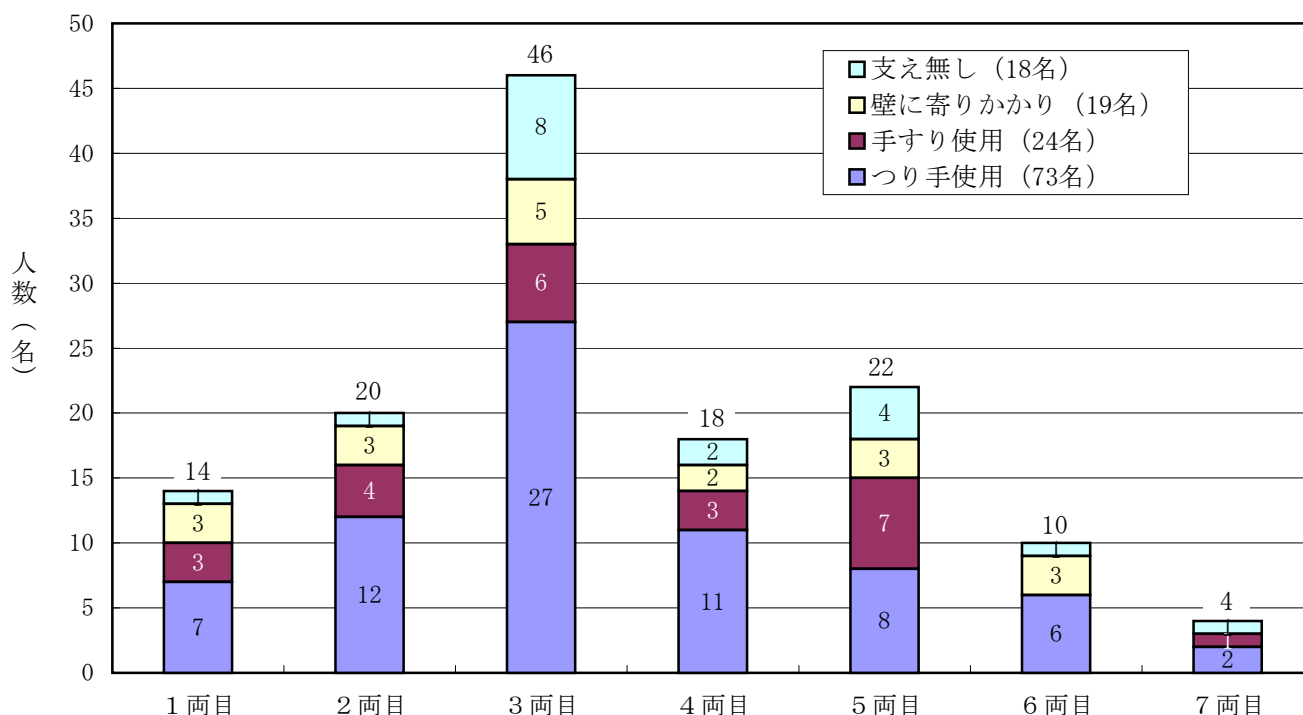
※アンケート調査（平成17年12月）による。  
 ※1名につき複数の負傷種類がある場合は、重複して計上した。

付図 6 4 回答負傷者の事故直前における乗車状況



※アンケート調査（平成17年12月）による。  
 ※回答のなかった4名を除く。

付図 6 5 立って乗車していた回答負傷者のつり手等の使用状況



※アンケート調査（平成17年12月）による。

## 付図66 つり手等を使用して立っていた回答負傷者の負傷状況

(単位：名)

	負傷種類	1両目	2両目	3両目	4両目	5両目	6両目	7両目	小計	合計
停止するまで 手すり等につ かまっていた	骨折	0	0	2	0	0	0	0	2	25
	むちうち	0	1	3	0	3	0	0	7	
	全身打撲	1	0	1	0	0	0	0	2	
	その他	1	1	2	1	4	5	0	14	
停止直前で 手が離れた	骨折	3	0	1	1	0	0	0	5	26
	むちうち	0	1	0	2	1	1	0	5	
	全身打撲	1	1	1	0	0	0	0	3	
	その他	3	1	3	3	1	1	1	13	
早い段階で 手が離れた	骨折	4	9	12	0	1	0	0	26	73
	むちうち	1	2	4	1	1	0	1	10	
	全身打撲	1	3	5	0	0	0	0	9	
	その他	1	2	11	6	6	1	1	28	

※アンケート調査（平成17年12月）による。

※1名につき複数の負傷種類がある場合は、重複して計上した。

## 付図67 座っていた回答負傷者の負傷状況

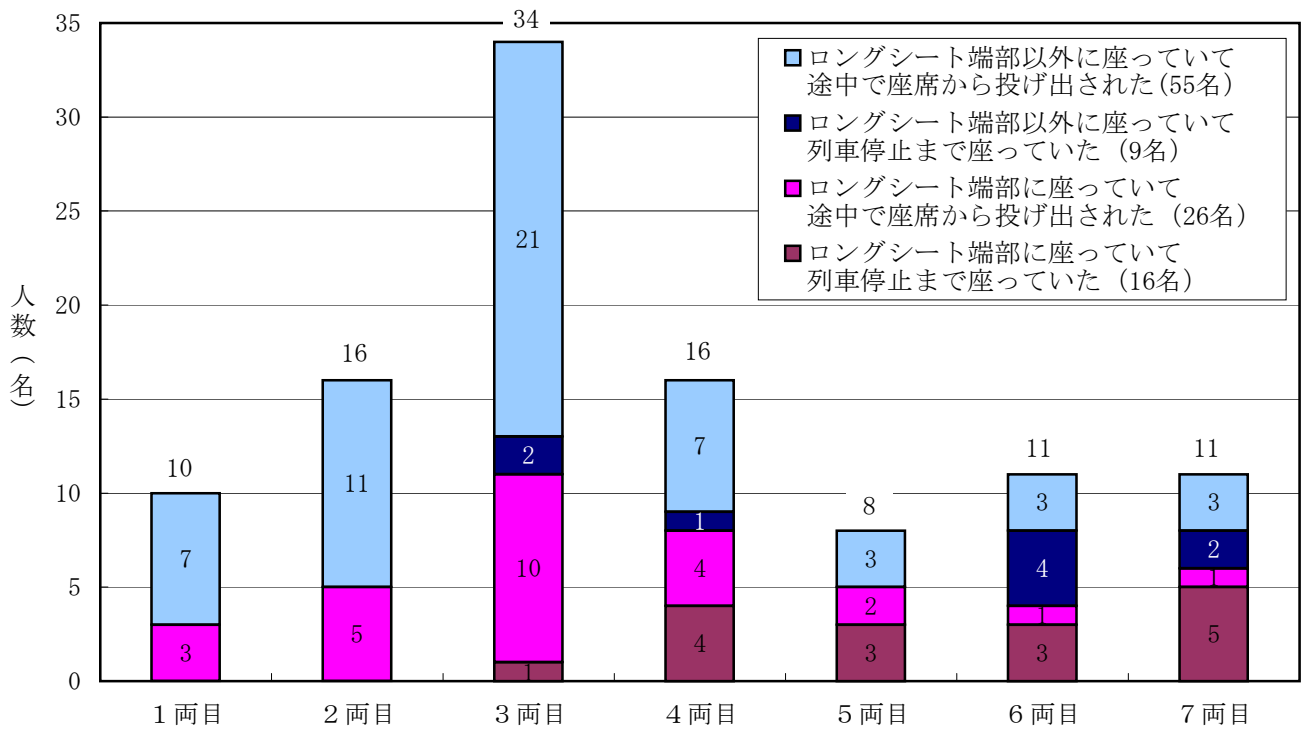
(単位：名)

	負傷種類	1両目	2両目	3両目	4両目	5両目	6両目	7両目	小計	合計
停止するまで 座っていた	骨折	0	0	1	0	0	0	1	2	26
	むちうち	0	0	2	0	2	3	3	10	
	全身打撲	0	0	1	1	0	0	0	2	
	その他	0	0	0	4	1	4	3	12	
途中で 投げ出された	骨折	3	8	12	0	0	0	0	23	90
	むちうち	7	5	6	2	1	1	2	24	
	全身打撲	3	4	7	1	0	0	0	15	
	その他	0	5	6	8	4	3	2	28	

※アンケート調査（平成17年12月）による。

※1名につき複数の負傷種類がある場合は、重複して計上した。




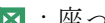


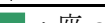
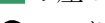
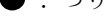
付図 6 8 座っていた回答負傷者の列車停止時の状況



※アンケート調査（平成17年12月）による。  
 ※乗車車両不明の3名を除く。

## 付図 6 9 事故の衝撃による乗客の移動状況 (1 / 2)

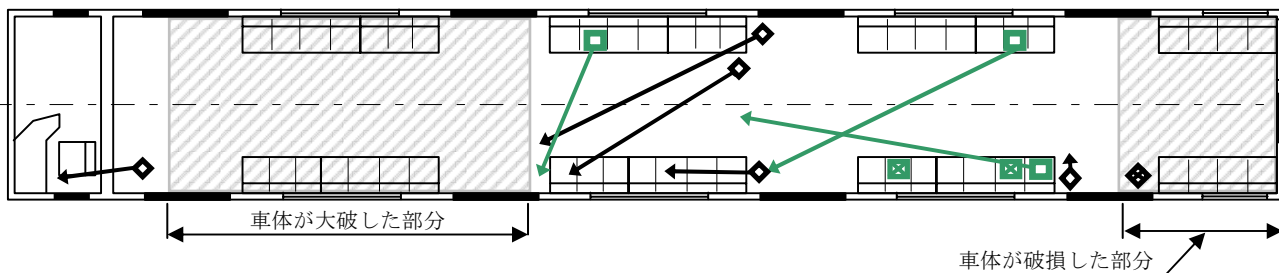
### 【記入例】

移動有り	 : 座っていた乗客
	 : つり手又は手すりを使用し立っていた乗客
	 : 寄りかかり又は支えなしで立っていた乗客
	 : 座っていて、車外に投げ出された乗客
	 : つり手又は手すりを使用し立っていて、車外に投げ出された乗客
	 : 寄りかかり又は支えなしで立っていて、車外に投げ出された乗客
移動無し	 : 座っていた乗客
	 : つり手又は手すり使用で立っていた乗客
	 : 寄りかかり又は支えなしで立っていた乗客

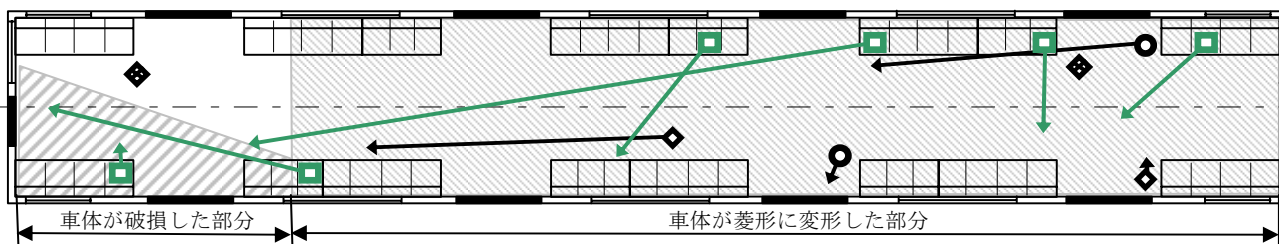
※ 得られた複数の情報において、整合がみられるものについて記載した。

※ 事故前の乗車位置から事故後の最終的な位置に至るまでの詳細な移動経過については把握できないため、事故前の乗車位置と事故後の最終的な位置のみを示した。

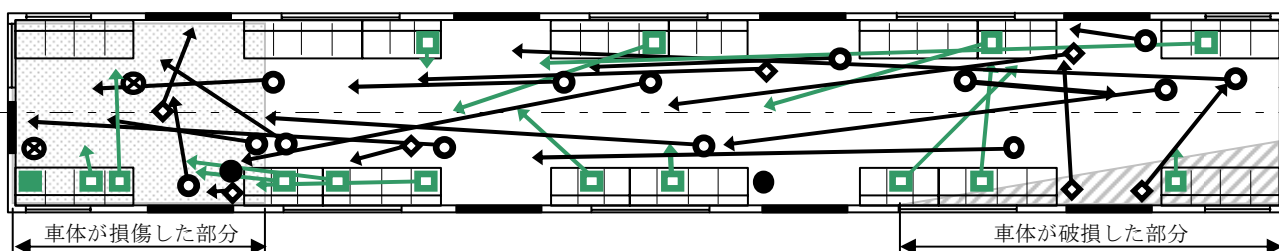
### 1 両目 クハ 207-17



### 2 両目 モハ 207-31



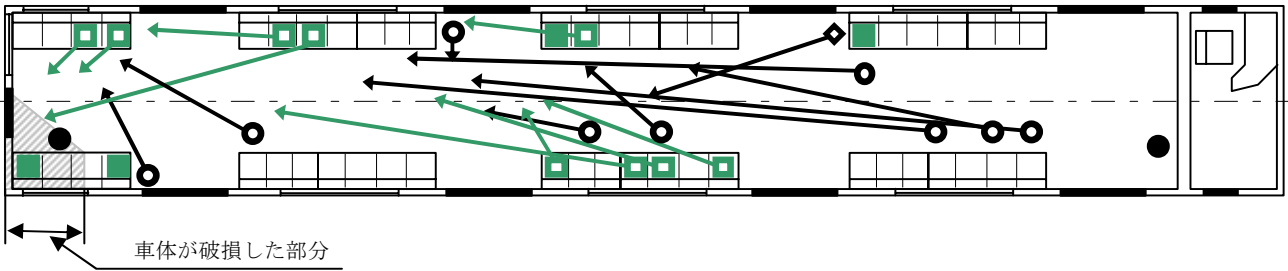
### 3 両目 モハ 206-17



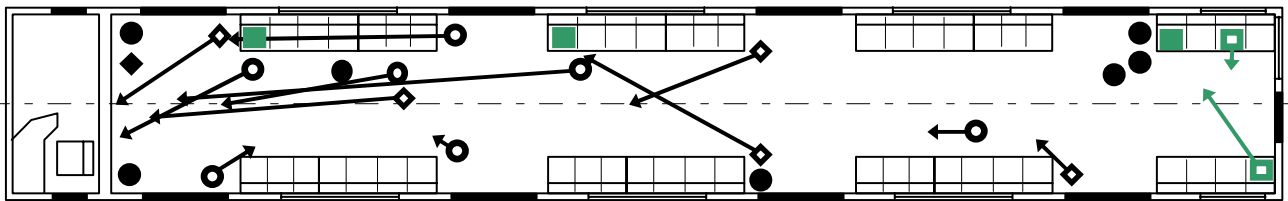


# 付図69 事故の衝撃による乗客の移動状況 (2/2)

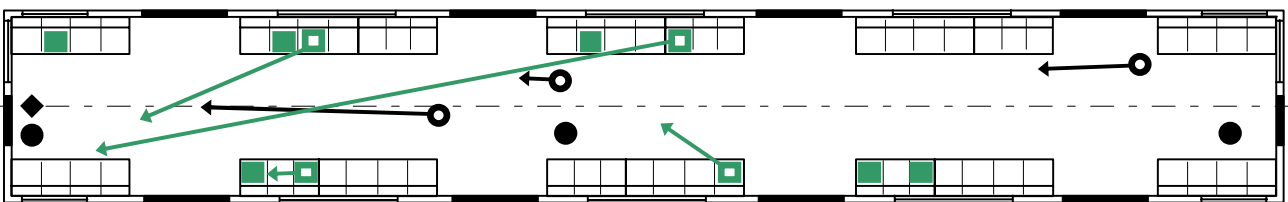
4両目  
クハ206-129



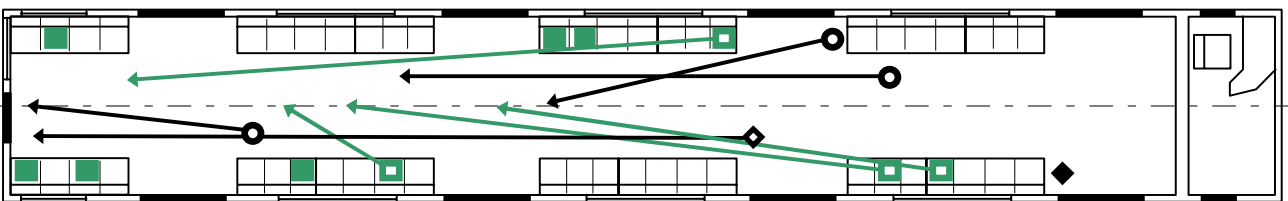
5両目  
クモハ207-1033




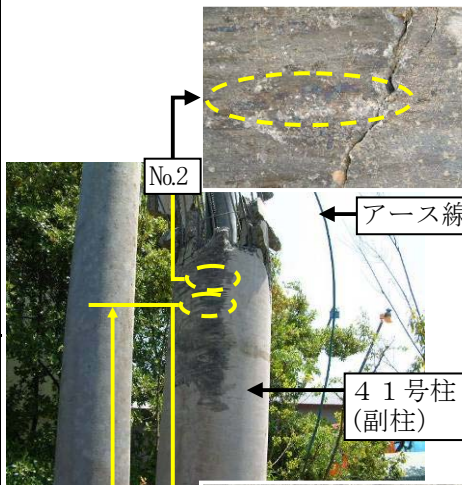
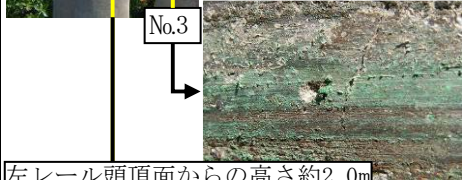
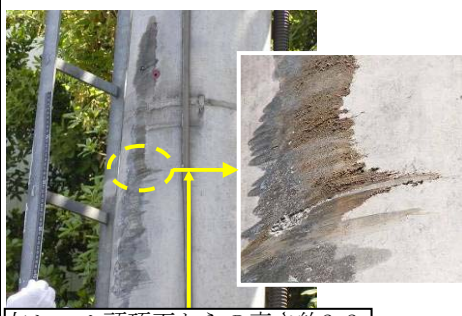

6両目  
サハ207-1019




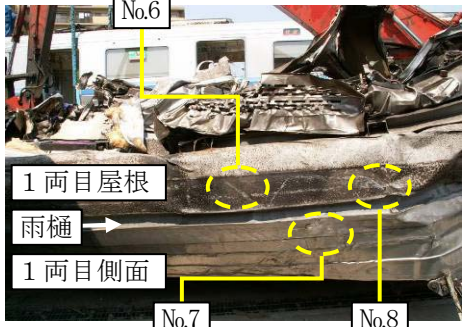


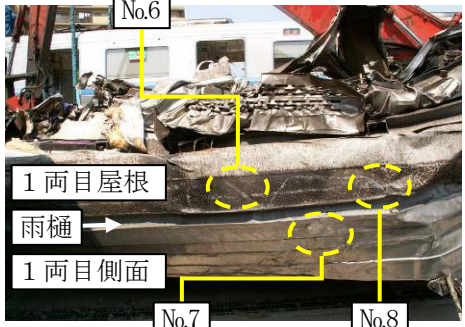


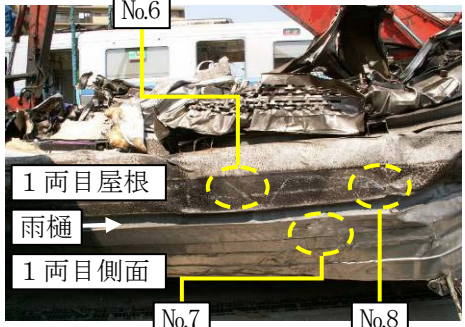





7両目  
クハ206-1033



付図 7 0 車両等の付着物の成分分析結果 ( 1 / 3 )

No.	試料名称	採取箇所	外観等	分析結果概要	推定材料	推定部材	採取状況
1	レール 白色粉	No. 8 8 と No. 8 9 まくら木間の上り線左レール頭頂面	白色粉	SiO <sub>2</sub> Fe <sub>2</sub> O <sub>3</sub> Al <sub>2</sub> O <sub>3</sub> Na <sub>2</sub> O K <sub>2</sub> O CaO 石英 長石 雲母 粘土鉱物	花崗岩	バラスト	
2	電柱 擦過痕	4 1 号柱 (副柱) (上り 1 k 8 1 4 m)	擦過付着 (金属光沢)	Fe Cr Si Ca Al Ni	ステンレス	車体	
3	電柱 付着物	4 1 号柱 (副柱) (上り 1 k 8 1 4 m)	緑色の粘着性付着物 (粒子状で採取)	4 1 号柱 (副柱) のアース線の被覆ビニルと同質のスペクトル	—	4 1 号柱 (副柱) のアース線の被覆ビニル	 左レール頭頂面からの高さ約2.0m
4	電柱 付着物	4 1 号柱 (副柱) の約 3 m 福知山駅方にある電柱	褐色状の粘着性付着物	車両屋根布と同質のスペクトル	—	車両屋根布	 左レール頭頂面からの高さ約2.2m
5	フェンス 付着物	No. 1 5 6 まくら木脇のフェンス	黒から銅色で光沢のある付着物 (薄片状)	Fe O Cr Si Al Ni Ca C	ステンレス	車体	

付図 7 0 車両等の付着物の成分分析結果 (2 / 3)

No.	試料名称	採取箇所	外観等	分析結果概要	推定材料	推定部材	採取状況
6	1両目付着物	1両目左側第3乗降口扉の後部上方の雨樋上(付着物が発見された箇所としては最も前方)	緑色の付着物	41号柱(副柱)のアース線の被覆ビニルと同質のスペクトル	—	41号柱(副柱)のアース線の被覆ビニル	   
7	1両目付着物	1両目左側第3乗降口扉の後部上方の雨樋下	緑色の付着物	41号柱(副柱)のアース線の被覆ビニルと同質のスペクトル	—	41号柱(副柱)のアース線の被覆ビニル	  
8	1両目付着物	1両目左側第3乗降口扉の後部上方の雨樋上	灰色の粉末状付着物	41号柱(副柱)のアース線カバー用塩化ビニル管と屋根汚れのスペクトルを混合した場合と同質のスペクトル	—	41号柱(副柱)のアース線カバー用塩化ビニル管	  
9	パンタグラフ付着物	41号柱(副柱)付近に落下していた2両目後側のパンタグラフ	緑色の付着物(シート状)	41号柱(副柱)のアース線の被覆ビニルと同質のスペクトル	—	41号柱(副柱)のアース線の被覆ビニル	 
10	スカート付着物	1両目のスカート左側凹部	白色の付着物	Ca(OH) <sub>2</sub> CaCO <sub>3</sub> 石英 長石 雲母	セメント, 骨材	コンクリート	

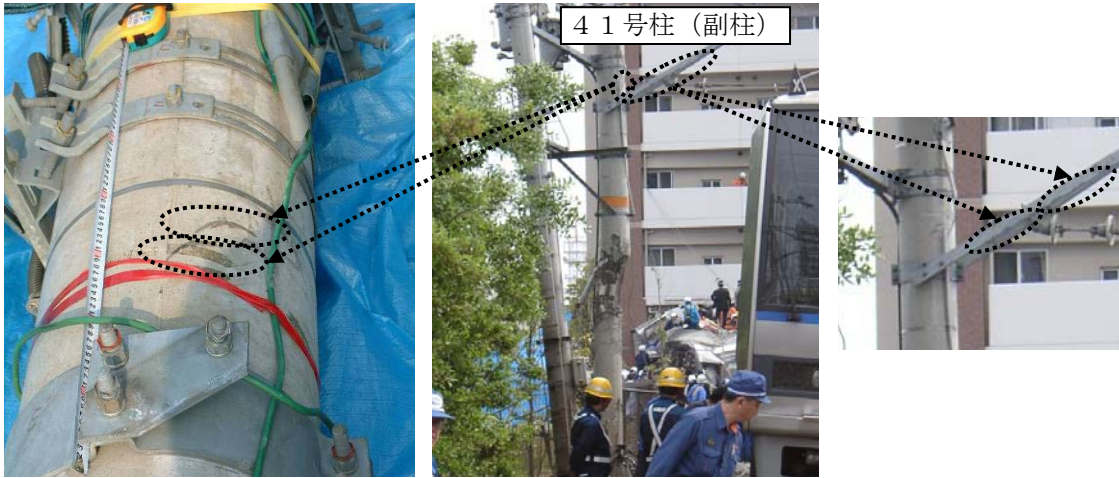
# 付図 7 0 車両等の付着物の成分分析結果 (3 / 3)

4 1 号柱 (副柱) 側面擦過痕と比較用パンタグラフ舟体の元素分析結果の比較

試料 元素	① 舟体端部 側面付着物	② 舟体端部 側面塗膜	③ 補助 すり板材 (断面)	④ 主すり板材 (断面)	⑤ ホーン 塗膜	41号柱 (副柱) 側面 擦過痕
C	○	○	○	○	○	○
O	○	○	○	○	○	○
Ni						
Fe	○		○	○		○
Cu	○	○	○	○		
Na						○ *
Mg		○	○			○ *
Al	○	○	○	○		○ *
Si	○	○	○	○		○ *
S	○	○		○		○
Mo	○	○		○		○
Ar			○			
Cl	○					
K						○ *
Ca						○ *
Sn				○		
Ti		○			○	○
Mn			○			
Zn			○			○

○ : 検出された元素 \* : 通常、電柱コンクリートに含有される元素

擦過痕付着物の採取状況



比較用パンタグラフ舟体

