

国土交通大臣
扇 千 景 殿

航空・鉄道事故調査委員会
委員長 佐藤 淳 造

九州旅客鉄道株式会社 鹿児島線における
列車衝突事故に係る建議について（建議鉄道第1号）

1. 平成14年2月22日、九州旅客鉄道株式会社鹿児島線において発生した列車衝突事故は、走行中に異音を感知して緊急停止した先行列車に無閉そく運転中に速度を上げた後続列車が衝突したことによるものと推定される。

当委員会は、本事故発生以来、関係者からの口述聴取、事故車両の損傷状況、事故現場付近の鉄道施設等の状況、関係規定類、関係記録類を含めた各種の事実情報等に関して多角的に調査を行うとともに、鋭意解析を続けているところである。

現在、本事故調査は、引き続き調査・解析の過程にあることから、現時点において、個々の事実情報と原因との関連を予断することは適当でないと考えられる。しかし、事故の発生防止の観点から、これまでに判明した事実等に基づき、別途、本事故調査の経過報告を行ったところである。この経過報告では、事故発生地点付近における後続列車の運行状況の概要について、次のとおり記されている。

後続列車の運転士は、海老津駅～教育大前駅間を走行中に、下り第4閉そく信号機が停止信号を現示していることを認めたため、同信号機の手前で列車を停止させた。停止後、約1分間が経過したが、同信号機の現示が停止信号のままであったため、無閉そく運転を行うこととして、同信号機の現示個所（建植位置）を越えて、同信号機によって防護される閉そく区間に列車を進入させた。その後、同区間を徐行で走行中に、下り第3閉そく信号機の中継信号機が進行中継信号を現示していることを認め、力行運転操作を行い、列車を加速させた。その後、前方に停止している先行列車を発見したため、非常ブレーキの操作を行って列車を停止させようとしたが、後続列車は先行列車に衝突した。

2．本事故が発生した際の状況についてみれば、上記のとおり、後続列車の運転士は無閉そく運転中に中継信号機の進行中継信号現示を認めた際に力行運転を開始したため、前途の見通しの範囲内に停止することができる速度を超えたものと推定される。

この運転の方法は、九州旅客鉄道株式会社が社内規定として定めている運転取扱心得の規定に従ったものではなく、この運転の方法が列車衝突事故に至る要因の一つとなったものと現時点では推定される。

しかしながら、同規定における無閉そく運転についての考え方は、無閉そく運転の開始及び終了の判断並びに無閉そく運転中の安全確保のための注意義務等については、基本的に当該列車を運転する運転士のみが負うものとなっており、先行列車の存在に関して、無閉そく運転を行う運転士に対する情報提供、注意喚起等が何らなされない状況を前提としている。

他方、本事故においては、後続列車の運転士に対して、先行列車が緊急停止している旨の情報提供などによる意識付けがなされていれば、中継信号機の信号現示につり込まれるおそれも少なくなり、本事故は回避できた可能性があるとの推論も成り立つと考えられる。

3．事故による車両の損傷に関しては、従前から、衝突時の車両の安全性の向上について、関係機関、関係企業等において取組みがなされてきているところである。本事故においては、同形式の複数の車両に損傷が見られることから、これらを調査・分析することにより、衝突時における乗客の被害を軽減する観点から、車両の構造上の安全性向上等に係る有用な技術情報が得られるものと考えられる。

4．したがって、航空・鉄道事故調査委員会としては、以上の経過等に鑑み、今後、同様な鉄道事故の発生を防止し、また、鉄道の安全性の向上を図るため、本件事故調査の終了を待つことなく、航空・鉄道事故調査委員会設置法第22条の規定に基づき、関係当局が早急に検討し、所要の措置を講ずるべき事項として下記のとおり建議する。

記

1（無閉そく運転時の安全性の向上）

無閉そく運転を行う場合において、運転士の注意力による運転の原則を基本としつつも、それに加えて、各事業者の鉄道施設や運行の実態に応じて、無閉そく運転を行う運転士に対して運行状況に関する情報提供による的確な意識付けを行うこと等の施策を講ずることにより、無閉そく運転時の安全性の向上を図っていくこと。

2（衝突時の車両の安全性向上に関する取組みの強化）

本事故車両の損傷状況に係わる当委員会の調査・分析を踏まえつつ、衝突時における各種技術情報を蓄積するとともに、今後、衝突時の乗客の被害軽減の観点から、これらの調査・分析から得られる各種情報を活用し、衝突時の車両の安全性向上に関する取組みをさらに強化すること。