

～ 列車見張員が、列車と接触したことにより、同列車見張員が死亡 ～

鉄道事業者名：西日本旅客鉄道株式会社

事故種類：鉄道人身障害事故

発生日時：平成29年2月11日 1時46分ごろ

発生場所：広島県三原市

山陽線 いとぎき 糸崎駅構内

<概要>

工事を行っていた作業員等5名と列車見張員は、日本貨物鉄道株式会社とすの鳥栖貨物ターミナル駅発大阪貨物ターミナル駅行き25両編成の上り高速貨第58列車が接近してきたため待避していた。同列車が待避箇所を通過する際に、工事指揮者が異音を認めたため確認したところ、列車見張員が線路上に倒れているのを発見した。

一方、同列車の運転士は、同駅を速度約68km/hで定刻（1時46分）に通過し、前方で作業をしている様子が見えたが、左右に振る白色灯を認めたため、待避が完了しているものと思い、運転を継続した。その後、尾道駅通過後、指令の指示により同列車を停止させた。

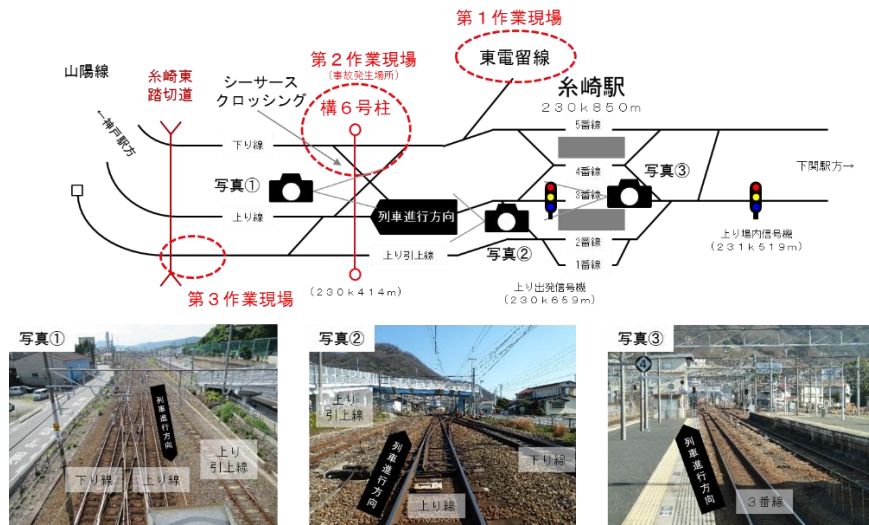
この事故により、列車見張員が死亡した。

<事故発生場所付近の地形図>



※この図は、国土地理院の地理院地図（電子国土 Web）を使用して作成

< 事故発生場所付近 >



< 工事等従事者の立哨位置 >



< 原因 >

本事故は、がいし 碍子取替工事に就いていた列車見張員が、線路閉鎖が行われていない隣接線路に近づき過ぎた位置で立哨していたため、進行してきた列車と接触したことにより発生したものと推定される。

列車見張員が隣接線路に近づき過ぎた位置で立哨していたことについては、同列車見張員は、自らの立哨位置が安全な場所であると思い込んでいた可能性があると考えられる。このことについては、事故発生場所が分岐器上で、線形が複雑であったことが関与している可能性があると考えられるが、同列車見張員が死亡していることから、その理由を明らかにすることはできなかった。

<必要と考えられる再発防止策>

本事故は、列車見張員が接近する列車を認識していたにもかかわらず、立哨位置が線路閉鎖区間の隣接線路に近づき過ぎていたため、進行してきた列車と接触したと推定される。作業に従事する係員の安全確保のためには、各々の係員が規則等に基づいて行動することはもちろんのこと、作業現場の責任者が作業に従事する係員全員の安全の確保に努めることが重要である。

よって、このような事故の再発を防止するために、同社は以下のような対策を講じる必要があると考えられる。

- (1) 経験のある列車見張員であっても立哨位置を誤る可能性があることから、列車見張員に対して、作業現場における危険の存在を改めて認識させ、安全な場所を自ら確認して立哨することの重要性を継続して教育する必要がある。
- (2) 同社では、列車接近時に工事指揮者が列車見張員の待避完了や立哨位置を確認する規則等を定めていないが、工事等従事者の死傷事故防止等の安全確保は工事指揮者の責務であることから、工事指揮者に対して、作業現場全体の安全確保の重要性を再認識させる必要がある。

列車見張員が作業グループと同一行動を取る場合は、工事指揮者は列車見張員に立哨位置を具体的に指示し、作業現場で工事等従事者が配置について、列車見張員が安全な場所で立哨していることを確認するとともに、線形が複雑な場所で立哨する場合は特段の注意を払うことが望まれる。さらに、列車見張員が立哨位置を誤ったときに、工事指揮者が列車見張員を安全な立哨位置に移動できるようにする観点から、列車接近時に列車見張員の安全が確保されているか、工事指揮者が列車見張員の立哨位置に注意を払うことが望まれる。

- (3) 線形が複雑な場所では安全な場所を誤る可能性も考えられることから、工事内容や作業現場周辺の線形を考慮した上で、可能な限り、安全ロープなどの線間防護柵等を活用することについて検討するなど、工事を行う当該線路と列車の走行する隣接線路との境界を明確化することが望まれる。
- (4) 事前の計画書において、駅構内平面図等に列車見張員の立哨位置を明記するなど、立哨位置を明確化することが望まれる。