

～異常時に列車を停止させる業務に従事していた列車見張員（停止手配員）が、列車と接触し死亡した事故～

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：令和5年12月5日 02時22分ごろ

発生場所：岡山県浅口郡里庄町

山陽線 笠岡駅～里庄駅間

神戸駅起点183k062m付近

<概要>

西日本旅客鉄道株式会社の山陽線笠岡駅～里庄駅間において、バラストをかき上げる作業現場の約1,700m手前で、異常時に列車に対して停止手配を行う業務に従事していた列車見張員（停止手配員）は、令和5年12月5日（火）02時22分ごろ、日本貨物鉄道株式会社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60列車と接触した。

また、同列車の運転士は、速度約68km/hで走行中、同停止手配員が立哨^{りっしょう}していた地点を通過した際に異音を感じたため、同列車を非常停止させた。降車して確認したところ、同停止手配員が倒れていることを認めた。

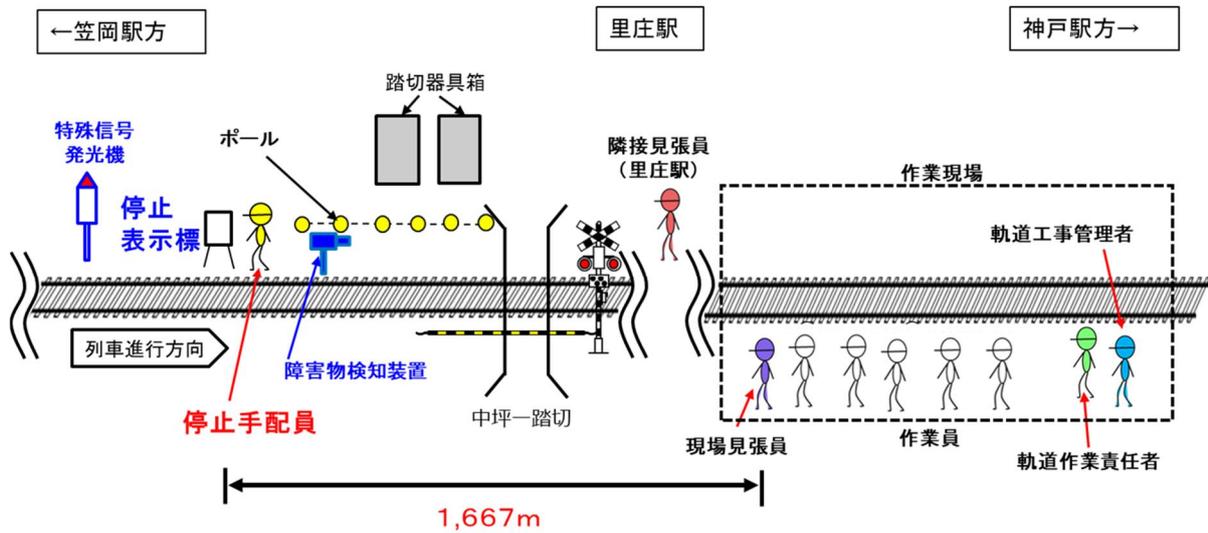
この事故により、同停止手配員が死亡した。

<事故現場周辺図>



※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

<工事等従事者の立哨位置>



<停止表示標の白色布>



<停止表示標の赤色布>



<原因>

本事故は、作業現場の手前で異常時に列車に対して停止手配を行う業務に従事していた列車見張員（停止手配員）の体の一部が車両限界を支障していたため、列車と停止手配員が接触したことにより発生したと推定される。

同停止手配員の体の一部が車両限界を支障していたことについては、同停止手配員が、停止表示標の白色布（待避完了を表す）について、赤色布（作業中を表す）と同じように、同列車運転士への掲出及び視認性が必要であると認識していた可能性があり、線路側に近づいて停止表示標の視認性を確保しようとした可能性及び、夜間で周

辺が暗かったことから同列車の外形が触車の直前まで見えていなかった可能性が考えられるが、同停止手配員が死亡していることから、同停止手配員が同列車と接触した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、同停止手配員が接近してくる同列車を認識していたにもかかわらず、同列車が進来してきた際、同停止手配員の体の一部が車両限界を支障していたため、同列車と接触して発生したものと推定される。

また、本事故においては、定められたルールが守られていない実態もあったことから、同社は、列車見張員等の安全確保のために、各々が規則等に基づいて行動することを再教育することはもちろんのこと、作業現場の責任者である軌道工事管理者が、作業グループ全員の安全を管理する仕組みを構築する必要がある。

よって、このような触車事故の再発を防止するためには、同社は次の対策を講じることが必要であると考えられる。

- (1) 定められたルールの遵守
- (2) 列車見張員等への立哨位置に関する再教育
- (3) 停止表示標の取扱いに関する再教育と停止表示標の構造の見直し
- (4) 軌道工事管理者が停止手配員の安全を管理できる仕組みの構築

詳細は、運輸安全委員会ホームページ (<https://jtsb.mlit.go.jp>) より、
鉄道事故調査報告書をご覧ください。