

馬と接触した場合をいう。

(13) **車馬接触** 踏切道以外の道路において列車または車両が人または車馬と接触した場合をいう。

(14) **列車火災**◎ (15) **沿線火災**◎ (16) **線路故障**◎

(17) **電線路故障** 電線路に故障を生じた場合をいう。

(18) **変電所故障** 変電所に故障を生じ電力を所定通り電線路に送電できなかった場合をいう。

(19) **電源故障** 電源に故障を生じ所定のとおりに受電できなかった場合をいう。

(20) **保安装置故障** 閉塞装置および信号装置に故障を生じた場合をいう。

(21) **車両故障**◎ (22) **車両破損**◎ (23) **死傷**◎ (24) **列車遅延**◎ (25) **その他**◎。

索 道

(1) **索条切断** 索条が切断した場合をいう。

(2) **搬器落下** 搬器が落下した場合をいう。

(3) **搬器衝突** 搬器が他の搬器と衝突または接触した場合、および工作物に衝突または接触した場合をいう。

(4) **運転装置故障** 搬器の移動装置または変電装置ならびにこれらに付する保安装置に故障を生じた場合をいう。

(5) **搬器故障** 搬器に故障を生じた場合をいう。

(6) **工作物故障** 索道の工作物に故障を生じた場合をいう。

(7) **電源故障** 電源に故障を生じ所定のとおりに受電できなかった場合をいう。

(8) **死 傷** 搬器の運転に関し人に死傷を生じた場合であって第9号に属さない場合をいう。

(9) **そ の 他** 前各号に属さない事故をいう。

事故の区分 私鉄においては事故の性質および結果の大小によって、届出の内容を異にする必要があるため、つぎのように事故を区分している。

地方鉄道

(1) **甲種事故** 事故種類の第1号から第4号までに掲げるものの、第5号から第22号までおよび第25号に掲げるものであって死傷者を生じたもの、第23号に掲げるものであって死傷者5人以上を出したもの。第5号から第23号までおよび第25号に掲げるものであって、本線路を3時間以上支障したもの。

(2) **乙種事故** 事故種類のうち第5号から第22号に掲げるものであって、本線路を1時間以上3時間未満支障したもの、ならびに第24号に掲げるものであって旅客列車および混合列車にあっては1時間以上、貨物列車にあっては2時間以上遅延したもの。第23号に掲げるもので甲種事故を除いたもの。甲種事故以外の事故であって鉄道係員に責任のあるものをいう。

(3) **丙種事故** 甲種および乙種以外のものをいう。ただし事故種類の第24号のうち旅客列車および混合列車にあっては30分未満、貨物列車にあっては1時間未満遅延したものを除く。

索 道

(1) **甲種事故** 事故種類の第1号および第2号に掲げるものならびに第3号から第7号まで、および第9号に掲げるものであって、死傷者を生じたものおよび第8号に掲げるものであって死傷者5人以上を生じたもの。第3号から第9号までに掲げるものであって、6時間以上運転を支障したもの。

(2) **乙種事故** 事故種類の第3号から第7号までおよび第9号に掲げるものであって1時間以上6時間未満運転を支障したもの。第8号に掲げるものであって甲種事故を除いたもの。

2 **運転事故の原因**と見られるものを掲げるとつぎのとおりである。

(1) **異線進入** すでに述べたように正当の理由がなく、列車が所定の線路と異なる線路に進入した場合をいい、他の重大な事故の原因となる場合が多い。

(2) **錯誤現示** 信号機の現示がその取扱と異なる現示をして、いる現象をいい、この現象は、電気回路の故障した場合または信号機のワイヤの調整不良等によって起きるものである。

(3) **汽水共発** 蒸気機関車が給気運転中缶水(かんすい)が蒸気とともに気筒に入って、吐出筒口を経て煙突から水滴となって噴出する現象をいう。この現象は缶水が汚損したときまたは缶水を多量に保持したときに発生する。運転中汽水共発を起すと、缶水を浪費し弁室・気筒内壁の油気を洗い去って、車両破損し運転不能に陥ることがある。

(4) **蒸気昇騰不良** 蒸気機関車が運転中蒸気の発生が不良となった現象をいう。この現象は、機関車乗務員の焚火不良あるいは炭質不良・れんがアーチの崩壊・通風装置の不良・煙管の閉塞等によって起きるものである。

(5) **空 転** 牽引(けんいん)力が軌条面上の粘着力よりも大きくなったとき、動力車の動輪が進行せずに同一箇所において急速に回転する現象をいう。

空転は軌条面上に湿気または油気があったとき、曲線のため動輪の滑動が多いとき、運転操縦方が拙劣であったとき等に発生し、火床かく乱または車両故障を起して列車の運転に支障すること大である。

(6) **過 積(かづみ)** 貨車に荷物を標記の容積または重量以上に積載した場合をいう。貨車の側面には、積載可能最大重量と積載高が標記されている。標記が15tの貨車に16tの重量のある荷物を積んだり、積載高2.4mの貨車に2.5mの高さまで荷物を積載した場合をいうもので、重量の過積は車軸折損または担ばねの偏過重となって、脱線事故の原因となる。

(7) **偏 積** 貨車に積載されている貨物の重量が貨車の対角線上に片積されている状態をいう。この状態で運転するとき、たまたま他の悪い条件が重なり合うと、脱線または転覆することがある。

(8) *** 片 積** 貨物を貨車に積載する場合は、貨物の重量を貨車の床面上に均等に積載しなければならない。しかるに貨車の床面上の左右または前後のいずれかの一方に、貨物の重量が片寄っている場合がある。この状態を片積という。この状態で運転すると車輪が浮き上って走行したり、または他の悪い条件が競合すると脱線事故を起すことがある。

(9) **信号冒進** 列車または車両は停止信号の現示あるときは、とくに定めある場合を除いてこれをこえて進行することはできない。動力車乗務員が制動機の取扱を誤り、または信号機の誤認・不確認によって、信号機の停止信号をこえて進入した場合をいう。

(10) **独断入換** 車両の入換作業は多くの関係者によって作業が行われるので、打合わせを完全に行わないと事故を起すおそれがあるので、作業開始前に関係者が作業計画を完全に打合わせを行うことに定められている。この打合わせを行わないで関係者が独断で入換作業を行ったことをいう。

(11) **途中転換** 列車または車両が転轍器(てんてつき)上を通過中に転轍器を取扱うことをいい、この場合は転轍器を破損しまたは車両の前輪と後輪とが振り分けられたり、前後車輪が異なった線路に進入して脱線または転覆する。

(12) **密着不確認** 転轍器は定位・反位ともにその先端で基本軌条とせん端軌条が密着していなければならないが、構造上の欠陥または小石・木片などがはさまって不密着となり、脱線事