

算点数 運転事故統計作製の際に用いられる換算点数。運転事故の統計は事故の発生地別の件数として作製されているので、事故の傾向または国鉄全般の成績はめいりょうにあらわれるが、鉄道管理局別の成績をみるには適当でない。よって鉄道管理局別に事故の成績が比較できるように、事故の特質・従事員の責任の程度・損害の大小に応じた換算点数を定め、鉄道管理局の換算列車運転百万 km 当りの減点数を算出して、運転事故統計が作製されている。昭和 26 年度から実施されており、その後各種業務機関別の運転事故成績を比較検討する場合にこの方法が用いられつつある。

1 換算点数の対象となる事故

運転事故のうち職員のみならず、または注意力その他指導・教養に欠陥ありと認められるもの、ならびに事故の原因が不明と認められる事故にあっても、鉄道管理局の調査方が不

事故種別	換算点数			記 事	
	A	B	C		
列車衝突	100	50	25	Aは 重大事故・準重大事故 および社会的影響の大なるもの。 Bは 死傷者のあったもの、 脱線車 10 軸・破損車 20 軸 以上あったものおよび責任事故。 Cは A および B 以外のもの。	
列車接触	90	45	22		
列車脱線・トロリー衝突	80	40	20		
車両脱線	45	15	7		
車両逸走					
閉塞(へいそく)違反					
信号違反					
異線進入	15	5	2		
列車分離	30	10	5		Aは 重大事故・準重大事故 および社会的反響の大きいもの。
車両破損	15	5	1		Bは 責任事故、多くの列車に支障を与えたもの、脱線 5 軸、破損 7 軸以上あったものおよび死傷者のあったもの。 Cは A および B 以外のもの。
通票誤扱	15	5	2		
信号機外停車	45	15	7		
停車駅通過	15	5	2		
停止位置行過	30	10	5		
転轍(てんてつ)					
器破損					
車止破損・トロリー逸走	50	15	5		
踏切障害	25	5	2		
列車火災	10	2	1		
沿線火災					
線路故障					
送電故障					
閉そく装置故障					
信号装置故障					
蒸機故障					
電機故障					
電車故障					
気動車故障					
客車故障	5	1	0.5	Aは 責任事故。 Bは A および C 以外のもの。 Cは 発見困難と認められるもの。	
貨車故障					
列車遅延					
列車支障					
その他					
死 傷	50	10	2		Aは 重大事故。 Bは 責任事故および死傷 5 人以上あったもの。 Cは A および B 以外のもの。

十分と認められるものは、いずれも換算点数の対象事故として減点する。ただしつぎの事故は除外する。

- (1) 踏切事故で国鉄に責任のないもの。
- (2) 車両または線路故障の事故のうち ア 全部新疵(きず)によるもので、材質の不良なことが明らかに認められるもの。ただし修繕検査規程の期限経過のものは対象とする イ 担板が全部新疵で折損したもの。ただし荷物の過積によるものは対象とする ウ 空気ホースが全部新疵で破損したもの。ただし期限経過したものは対象とする エ 製作監督の欠陥および設計の欠陥によるもの。
- (3) 水害・風害・雪害・浪害および地震等の災害によるもの。
- (4) 部外者による事故のうち ア 部外者によって行われた列車妨害事故 イ 旅客公衆の過失によって列車が停止したものの ウ 旅客・公衆または作業員の過失による死傷事故 エ 国鉄の管理以外の原因によって生じた停電事故 オ 部外の過失による火災によって列車の運転に影響のあったもの カ 職員が人命救助または事故防止のため死傷した場合。

2 事故種別換算点数

換算点数は事故種別ごとにその特質・従事員の責任の程度・損害の大小に応じて、つぎのように A・B・C の 3 段階の換算点数を定めこれによって減点する。

3 換算点数の配分

- (1) 対象となる事故が 2 鉄道管理局以上に関係して発生した場合は、責任の程度によって減点数を配分する。
- (2) 列車または車両が脱線した場合で、線路・車両が定められた寸法内に保守されていたが、これらの条件が競合して発生した事故に対しては、該当点数の $\frac{1}{2}$ を減点する。
- (3) 荷ぐずれによって発生した事故は、その発送箇所と最終の列車検査を施行した箇所に関係して減点数を配分する。

4 換算列車運転キロの算出方

鉄道管理局の作業量にかかわる換算列車運転キロの算出方は、つぎの諸点を加味して定められている。

- (1) 乗務員または動力車の、他鉄道管理局にわたる作業
- (2) 列車運転に付帯する入換作業
- (3) 電化区間における作業量

なお、これが算式はつぎのとおり定められている。

算 式

$$\text{換算列車運転キロ} = \frac{\text{動力車列車キロ} + \text{管内列車キロ}}{2} + (\text{入換キロ} \times 2.5) + (\text{電気キロ} \times 0.3) \quad (\text{芹沢一雄})$$

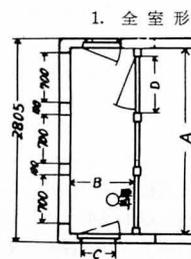
うんてんしつ 運転室(電車・気動車の) (英) motorman's cab 乗務員が車両を運転する室であるが電車・気動車等では編成前頭となる時には運転士(時には助手ともに)、編成後部となる時には車掌が乗務するから乗務員室とよぶことが多い。したがってその構造および設備は常に両者の取扱いを考慮して造られており、技術の発達とともに各種の形式があらわれている。おもな構造により分類するとつぎの 4 種類に分けられる。

1 全室形(図

-1) 車室の幅一ぱいを仕切ったもの。

2 貫通できる全室形(図-2) 中間に編成されるときは仕切の開戸を運転士寄り

りにしめて、妻貫通形とすることができ



- A. 2600, 2610,
- B. 920, 935, 1005, 1050,
- C. 500, 540,
- D. 610, 700,