

うんてんじこ

転区と岡山鉄道管理局岡山運転区とが設置されている。

運転区には、区長のほか運転所に置かれているような職名の職員が置かれている。(宮坂正直)

うんてんじこちょうさ 運転事故調査 運転事故が発生したときは、関係駅、区、所長は直ちにその状況を調査して所属の鉄道管理局長または支社長に報告することになっている。この場合、事故の調査は通例次の各項について行なわれる。

- 1 事故の種類
- 2 発生の日時・場所および天候
- 3 列車の種類・番号・組成状態および動力車の番号
- 4 事故の状況
- 5 死傷者の有無および程度
- 6 損害額および損害程度
- 7 開通または復旧の予定日時
- 8 事故の原因
- 9 責任の帰属
- 10 その他必要事項

運転事故調査のおもなる目的は、事故処理を迅速に行なうためのほかに、その原因を究明して、将来の同類事故防止のための適切な対策を立てることと、責任の帰属を明らかにして信賞必罰を行なうことにある。

運転事故調査を事故原因と調査対象から大別すると、設備および装置の故障、悪条件の競合による脱線、災害等のように、主として物的原因によるものは、技術的調査が行なわれ、また、誤扱い、妨害、支障および障害のように、主として人的原因によるものは関係者の過誤発生過程の心理または環境条件の調査が行なわれる。後者の場合、事故の原因が内部の職員または作業員の過失に起因するものであるときは、責任事故と呼ばれるが、部外者の故意または過失によるものであるときは、調査の結果から損害の程度により関係者に対して損害賠償の請求が行なわれる。(遠藤敬一)

うんてんじこほうこく 運転事故報告(国鉄自動車の)

自動車の運転に支障を及ぼした場合は報告をいう。国鉄自動車では、自動車運転事故報告基準規程により、事故の種類別、報告の取扱方等を定めている。

1 事故の種類 事故の種類は次のとおりであるが、同一車両が2種以上の事故を併発したときは、列記順序に従って先位のものによることになっている。

- (1) 踏切 自動車が踏切において、鉄道車両等と衝突した場合の事故
- (2) 転落 自動車が道路外に転落した場合で、その落差が0.5m以上あるときの事故
- (3) 車両火災 自動車またはその積載物品が火災を起こした場合の事故
- (4) 転覆 自動車が道路上において35度以上傾斜した場合の事故
- (5) 衝突 自動車が鉄道車両・軌道車・トロリーバス・自動車・原動機付自転車・牛馬車・家屋その他の物件と衝突した場合の事故
- (6) 死傷 自動車が公衆・乗客または職員等を死傷させた場合の事故
- (7) 車両故障 自動車が運行故障のため運行不能となった場合の事故
- (8) 脱出 自動車の車輪が道路外に逸脱した場合で、転落以外の事故

(9) その他 前各号以外の事故で、特に報告を要すると認められた事故

2 事故の報告 上記の事故種別のうち、踏切・転落事故の場合、その他の事故で3人以上の死者が生じた場合は、事故の概要を速報。死者または重傷者が生じた場合、物件損害が50万円以上の場合、車両故障で、かじ取り装置・制動装置等重要保安部品の故障のため自動車の運行ができなくなった場合は、この概要を24時間以内に報告することになっている。以上の事故を甲号事故といい、このほか全治1週間以上の負傷者が生じた場合、物件損害50万円以上の場合の事故を乙号事故という。なお、甲・乙号の事故については、所定の報告書に記入して報告することになっている。(高岡一彦)

うんてんじこほうし 運転事故防止 近年輸送需要の増大に伴い、列車の、高密度化、高速度化が急速に行なわれ、鉄道輸送の安全をはかるためには、物心両面にわたる適切な保安対策を実施する必要に迫られている。

このため新しい技術を取り入れた高度の保安設備の整備をはかるとともに、安全確保の基本的要件である弾力性のある輸送を行なうために、主要幹線および大都市付近通勤線の線路増設、ターミナルおよびヤードの改良ならびに施設・車両の近代化等を重点的に進めなければならない。

運転保安の向上をはかるためには、あらゆる角度から運転事故の分析を行ない、その防止対策について一貫した考えのもとに長期計画を立て、着実に実行していかなければならない。また、職員の取扱い誤りによる運転事故の防止には、職場管理体制の確立と職場規律の維持が優先必要であり、さらに職員の質的向上、指導訓練の徹底、作業適性の管理等の人的対策についても、保安設備と並行して、万全を期さなければならない。

以下、事故防止対策の基本的進め方について意見を述べる。

1 人命の尊重と重大事故の防止

運転事故防止の基本精神が、人命尊重最優先にあることは論をまたない。この精神を基盤として鉄道輸送の安全確保をはかるためには、まず重大事故を絶滅することが重点となる。このため、過去の事故を分析して重大事故発生の傾向をとらえ、他方将来予想される新しい事態に対応した事故防止対策を立てることが必要である。

いま、昭和29年度から39年度上半期までの重大事故、準重大事故を原因別に分類してみると下表のとおりである。

昭和29年度～39年度上半期重大、準重大事故原因別件数

原因別	部内原因													部外原因				合計			
	職員の取扱い誤り													踏切	災害	妨害	橋		その他		
	乗務員			駅従事員			踏切保安掛			その他	の	の	の							の	の
	信号	操縦	トネル	信号	閉そく	車両	転てつ	閉そく	入換												
列	4	3	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	3	11	3	1	1	33		
車	2	1	2						5	2	6	2	3	46	11	3	1	2	83		
踏														68					75		
列	1				1						3			1				1	8		
車											1							3	4		
踏											2								2		
列											2								2		
車											2								3		
踏											2								3		
列	13	7	1	3	4	1	1	3	2	1	5	3	8	8	2	4	117	12	4	2	209