

3. 事故の発生状況

(1) 鉄道運転事故

鉄道運転事故とは、列車または車両の運転に関して人の死傷または物の損害を生じたものをいいます。

- ◆ 過去5年間、鉄道運転事故は発生していません。

(2) 輸送障害

輸送障害とは、列車の輸送に障害を生じたもので、30分以上の遅延や運休が発生したものをいいます。

2019年度の輸送障害は「車両(ブレーキ装置不具合)」「可動柵故障2件」「信号装置故障」「台風接近に伴う運休・遅延2件」の6件発生し一時運転見合わせとなり、お客さまには大変ご迷惑をおかけいたしました。

◆車両不具合(ブレーキ装置)

【概要】2019年7月16日お客さまから3号車床下から煙が出ていると申告を受け、全列車に停止を指示。点検を行ったところブレーキ不緩解とエア漏れが発生しているのを確認。点検を実施し回送扱いにて速度を落として運転を指示し浜松町駅を発車。大井競馬場前駅にて再度点検を行い通常速度で走行可能となり昭和島駅まで運転を再開。昭和島駅到着後、入庫が完了し全線にて運転を再開。

【原因】駐車ブレーキ用空気ホースからのエア漏れにより、当該台車の駐車ブレーキを緩解させるための空気が供給されず、駐車ブレーキが作用した状態のまま走行を継続したため、ブレーキディスクとブレーキパッドの摺動状態が継続し、摩擦熱により温度が上昇し発煙に至った。

【対策】点検周期を、列車検査(6日を超えない期間)及び月検査(3ヶ月を超えない期間)における点検に加え、タイヤ交換時(およそ1年半)にも点検を実施し点検を強化しております。また、空気ホースの固定部の保護用ゴム板を大きくし、固定方法を見直しました。

◆可動柵故障(制御盤故障および係員の取扱い誤り)

【概要】2019年7月19日、天王洲アイル駅にて閉扉操作したところ可動柵故障が発生し、運転台のモニターによる故障個所の確認方法を誤り、故障していない可動柵に急行、その後、指示により故障している可動柵に急行し確認したところ、5cm程可動柵が開いていたため、人力で閉扉し個別操作盤の開閉ボタンを「自動」から「手動」に切換えて操作したが動作しないため、故障個所の可動柵を連動システムより切り離れた後、駅員を配置して発車しました。

【原因】モータ制御基板の不具合及び、係員の取扱い誤り

【対策】モータ制御基板及びモータを交換実施しました。

取扱い誤りに関しては、全乗務員に対して取扱いの再確認を実施しました。

◆可動柵故障(可動ステップ故障)

【概要】2019年8月5日、運行管理装置の警報が鳴動。羽田空港第3ターミナル駅「下りホーム可動柵故障」が点灯。列車の在線なし。駅係員が故障している可動ステップを手動で収納しようとしたが、ハンドル差し込み部の蓋が固着して開かず、ステップの収容に時間を要した。その後、全ての可動柵ステップ収納を確認後、羽田空港第3ターミナル駅手前に停車中だった下り列車を所定停止位置まで進行。復旧しない当該の可動柵は終日連動システムより切り離し、運転を再開。

【原因】・可動ステップコントローラ電源ブレーカの不要遮断

・可動ステップロックレバー操作部蓋は塵埃により固渋

【対策】電源ブレーカ不要遮断原因究明のため、撤去した部品を調査し再発防止を図りました。また、ロックレバー操作部蓋の形状を変更するとともに、固渋改善として定期的な塵埃清掃を定期的に行っています。

◆信号装置故障

【概要】2019年9月9日、13時26分上り流通センター～大井競馬場駅間で停止信号(01信号)を現示した報告があり。ATC開放スイッチを「非常」位置と

して運転を継続、その後信号向上の表示があり ATC を復位して運転を再開したところ再度停止信号（01 信号）を現示があったため、天王洲アイルまで ATC 開放スイッチを「非常」にて進行。その後も当該箇所にて 01 信号受信の閉そく不具合が継続したため、終日該箇所の区間のみ ATC「非常」扱いにて運転を継続。

【原因】軌道桁肩部のループ線防護配管埋設位置が浅くコンクリート部分が、経年劣化等により剥離・破損したことにより、ループ線防護配管が垂れ下がり、列車通過時に車両と接触しループ線が破断した。

【対策】全線において、モルタルの外観点検及びハンマリングによる点検を実施し、不良箇所を確認した場合はモルタルの撤去及び固定金具による補修を行いました。

◆台風接近に伴う遅延、計画運休

【概要】2019年9月の台風15号、2019年10月の台風19号は、大型で関東地方を直撃するとの予報であったことから計画運休を実施しました。特に台風15号のときは強風による飛来物の撤去により運転再開が予定時刻よりも遅れたこと、また他社線の運休に伴い羽田空港に向かうお客さまが当社に集中したため、浜松町駅のホーム上から改札外まで乗車をお待ちいただく長い列が出来、お客さまに多大なご迷惑をお掛けいたしました。台風19号のときは、この反省を活かして事前に計画運休や運転再開時期を予告し、お客さまの誘導・と列整理の改善もおこない、大きな輸送混乱には至らず運行することができました。

(3) インシデント

インシデントとは、鉄道運転事故の発生に及ぶおそれが認められる事象のものをいいます。

◆2019年度のインシデント

発生しておりません。

(4) 行政指導等

- ◆ 2019 年度の行政指導はありません。

4. 輸送の安全確保のための取組みと設備投資

<安全重点施策>

当社では安全重点施策「安全 5 ヶ年計画」を定めて取り組んでいます。

5 ヶ年間の目標を次のように決めました。

- お客さまが死傷するような事故はおこさない。
- 社員及び協力会社社員が死亡するような労働災害はおこさない。
- 当社が起因する輸送障害を抑制する(発生件数を 3 割減:2017 年度比)
- 災害、テロによる輸送リスクを低減する
- 「安全を担う人づくり」をすすめる

(1) 安全確保のための取組み

◆ 初動対応訓練の実施

異常時発生において輸送の混乱を抑えて、運転再開までを安全・円滑にすすめるには、社員・お客さまに必要な情報を適時・迅速に伝えることと、運転再開までの流れが関係箇所に一元化して共有化され、作業が円滑に進捗することです。そのためには異常時発生における初動対応が決め手となることから年 2 回の訓練を実施しています。

◆ 異常時総合訓練の実施

毎年 2 回、大規模な事故を想定して、各部門の係員が合同で行う異常時総合訓練を実施しています。

2019 年度の夏季異常時総合訓練は、7 月 5 日の営業列車終了後に実施し、下り列車が浜松町駅発車の際にポイント不転換が発生したため、下り列車を駅社員の入換合図で新橋方に小移動させ、機外停車となった後続車両も駅社員の入換合図で先頭車両をホームに寄せてお客さま救済訓練を実施しました。