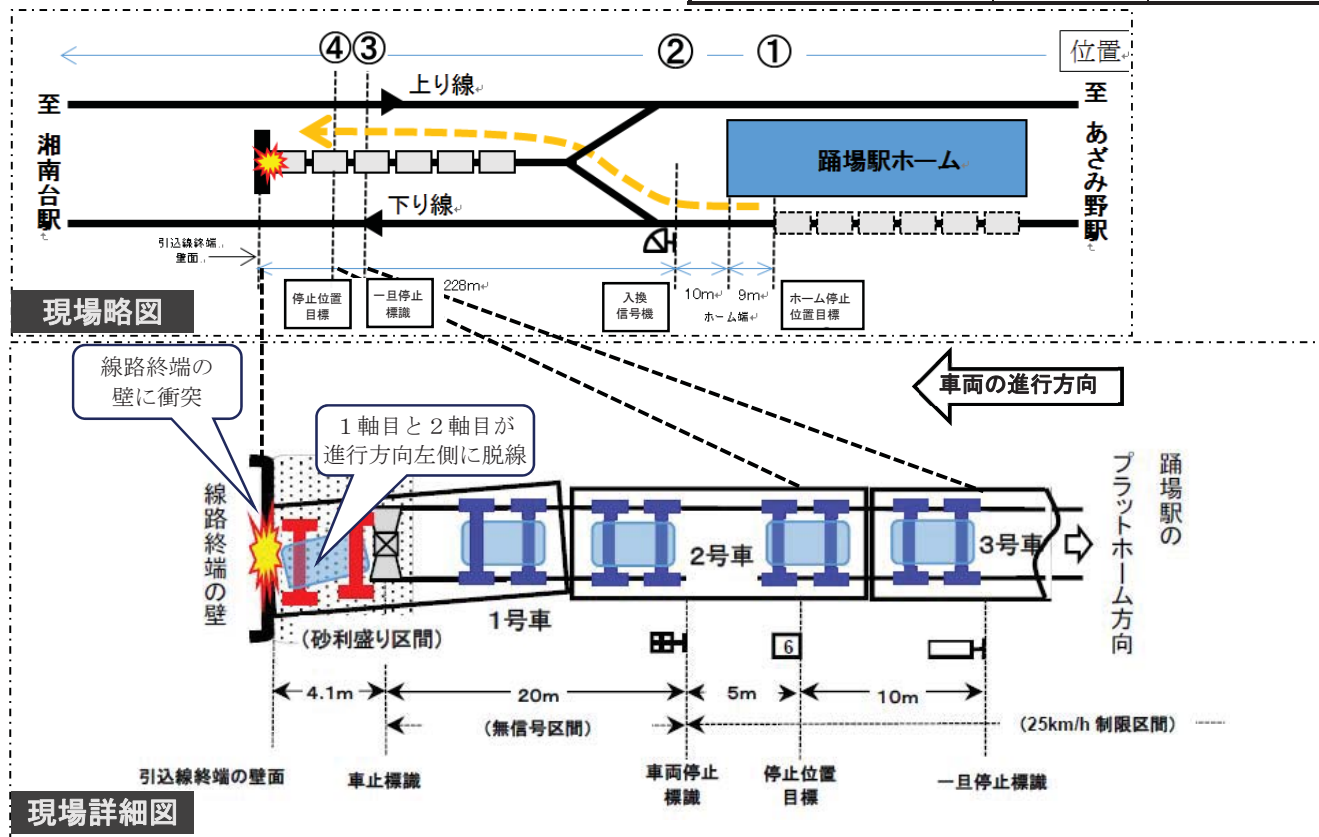


ブルーライン踊場駅引込線での事故について

1 概要

- (1) 日時 令和元年8月29日(木) 8時37分
- (2) 場所 踊場駅引込線(横浜市泉区)
- (3) 列車 あざみ野駅午前7時34分発(下り)踊場駅行き701b列車(6両編成)
- (4) 負傷者 1名(乗務員が膝の打撲、擦過傷)
- (5) 発生状況
 - ア 原因 所定の手順によるブレーキ操作等の欠如。なお、当該列車運転士からは居眠りをしたと報告されています。
 - イ 状況 8時35分、当該列車の終点である踊場駅で全てのお客様が降車したのち、踊場駅で折り返すために上り本線と下り本線の間にある引込線と呼ばれる線路へ移動中、本来の停止位置を越え、前方の壁面に衝突し、車体を損傷しました。

本来執るべき手順	位置	当該列車における運転操作		
乗客降車後踊場駅出発	①	手順等	時間	操作
踊場駅に設置された入換信号機により、25km/h以下で進行	②	踊場駅 到着	8:35:33	—
		ドア 開	8:35:37	乗務員が操作
		ドア 閉	8:36:33	乗務員が操作
		踊場駅出発	8:36:35	—
「一旦停止標識」の手前で、一旦停止	③	力行2ノッチ	8:36:38	乗務員が操作
所定の停止位置まで、最徐行で移動	④	力行オフ	8:36:44	乗務員が操作
速度約23km/hで31秒間惰性走行				
		無信号区間進入によりブレーキが作動	8:37:15	自動動作
		非常ブレーキ投入	8:37:17	乗務員が操作
		衝突	8:37:19	—



2 損害状況

- (1) 車両の損傷
 - ア 1号車第1台車(車体と台車をつなぐ部品や車軸など)が破損
 - イ 連結器(車両先端、1-2号車、2-3号車間)、車両間(1-2号車、2-3号車間)の貫通扉、連結ホコの損傷、車体前面及び前面ガラスが破損
- (2) 施設等の損傷
 - ア 線路終端の壁面破損及び車止め破壊



先頭車両が前方の壁に衝突



車体前面の窓ガラスが破損



貫通扉、連結ホコの損傷

3 当該列車の運転士について

- (1) 年齢・性別
 - ア 42才 男性 (運転士経験年数6年6か月)
- (2) 勤務状況
 - ア 事故前後の勤務計画

8/23(金)	8/24(土)	8/25(日)	8/26(月)	8/27(火)	8/28(水)	8/29(木)	8/30(金)
6:06~14:21	8:08~19:05		14:39~翌10:11		15:34~翌10:17		
日勤	日勤	公休	泊まり	明け	泊まり	明け	公休

【日勤】午前中に出勤し午後退庁する勤務

【泊まり】午後に出勤し翌日午前中退庁する勤務

イ 事故前日~当日の勤務時間 ※ 乗務付帯時間および待機時間

8/28(水)	8/29(木)
15:34 乗務 39分 15:52 ※ 10分 16:31 休憩 20分 16:41 ※ 4分 17:01 乗務 82分 17:05 ※ 15分 18:27 休憩 40分 18:42 ※ 4分 19:22 乗務 113分 19:26 ※ 48分 21:19 乗務 82分 22:07 ※ 23分 23:29 乗務 45分 24:37	0:37 入区 点検 10分 0:47 点呼等 24分 1:11 仮眠 4時間7分 5:18 点呼等 25分 5:43 出区 点検 20分 6:03 乗務 74分 7:17 ※ 30分 7:47 乗務 70分 8:57 ※ 19分 9:16 乗務 47分 10:03 点呼等 14分 10:17

勤務項目	時間	説明
拘束時間	14時間36分	
乗務時間	9時間12分	実際に乗務を行った時間
乗務付帯時間	1時間36分	点呼や入出区など乗務に付帯する時間
乗務準備時間	56分	出退勤時や就寝・起床時など準備時間
待機時間	1時間52分	乗務と乗務の間に、待機している時間
休憩時間	1時間00分	
仮眠時間	4時間07分	

ウ 事故前日までの勤務状況

	H31.4月	R1.5月	R1.6月	R1.7月	平均	R1.8月
超過勤務	5時間	2時間	2時間	11時間	5時間	2時間
公休等	12日	11日	8日	9日	10日	8日
年次休暇	1日	—	—	1日	1.8日	2日
夏季休暇	—	—	4日	1日		—

(3) 健康状態

- ア 当日の乗務前点呼
心身状態に異常はなく、アルコール検査では呼気からの検知なし。
- イ 健康診断結果
令和元年5月の結果では異状なしとの判定。
- ウ 睡眠時無呼吸症候群（SAS）スクリーニング検査結果
平成29年12月の検査では「軽症※」との判定であり、医療的措置は不要。
※軽症：直ちに治療の必要はなく、減量、節酒、禁煙等の生活習慣の維持改善が必要とされる。

4 発生後の運行状況等

(1) 運行状況

事故発生から9月7日まで、快速列車の運行時間帯（平日10:00～16:00、土休日9:30～20:30）を除き、通常ダイヤで運行しましたが、踊場駅折返しの運用ができないことから、復旧作業が完了するまでは快速列車の運行を取りやめ、快速列車の運行時間帯にはおおむね8分間隔で運行としました。

(2) お客様へのご案内

運行状況については、駅構内及び地下鉄車内の案内表示器やデジタル案内板、交通局ホームページの「運行状況」、Twitterを用いて随時提供し、車内では運転士がアナウンスをしました。
なお、事故に関する情報については、交通局ホームページ及びFacebookに掲載しました。

5 復旧の経過

日中は営業運転に支障が生じないよう、引込線内での作業に限定し、営業終了後から始発までの概ね3時間を中心に搬送等を実施しました。

事故発生～8月31日営業終了後	6両中5両を2回に分けて上永谷車両基地へ搬送
9月2日～6日	搬送用仮台車（※）による搬送の安全性を確認し、搬送計画の策定、及び施設と軌道の復旧
9月7日営業終了後	残り1車両の上永谷車両基地への搬送完了
9月8日	平常運転再開

6 今後の安全対策等再発防止の取り組みについて

(1) 踊場駅引込線における安全対策

- ア 信号装置の強化
現状、引込線は営業本線とは異なり、信号システムにより25km/hを超えないよう速度制限されていますが、今後は万一の場合でも安全に停止させられるよう信号装置の強化を検討します。
- イ 当該引込線の当面の入線時の対応
 - (ア) 乗務員室への保安要員の添乗
 - (イ) 指差称呼の強化

(2) 職員の健康管理・勤務体制等の対策

運転士には、自らの職務がお客様の命をお預かりしていることを改めて認識させたいと、睡眠が健康に与える影響や睡眠の質の重要性、質の良い睡眠を得るための方法等を保健師から研修の場で周知し、職員が自らの睡眠を理解・管理できるよう指導します。
また安全な運行を提供するため、仕業の見直しについても段階的に進めていきます。

7 今後の安定輸送の確保について

地下鉄ブルーラインは、38編成（228両）を保有し、現在のダイヤでは日中最大34編成で運行していますが、今回車両が損傷したことにより、6月の脱線事故とあわせて2編成の車両が使用不能となっています。加えて車両の定期検査や設備更新も必要であることから、予備車両を確保していくことが厳しい状況になっています。

そのため、朝夕のラッシュ時間帯では輸送力を最大限確保しつつ、必要な予備車両を用意できる体制を検討していきます。

【参考】

「市営地下鉄ブルーライン脱線事故調査報告書」において、今後実施するとしていた再発防止策の進捗は次のとおりです。

6月6日の脱線事故に対する取組状況

1 規定の整備

同様の事象につながるおそれのある他の作業についても、作業手順及び作業責任者の役割を明確にするため、現場作業の再検証を踏まえ規定の整備・改訂を進めています。

2 マネジメント強化

作業責任者の責務の認識及び職員の安全意識の進捗状況を確認するため、日々の点呼や作業打合せの方法を見直し実施しています。

安全管理委員会や運輸安全マネジメント調整会議において、整備した規定の内容及びその効果等を検証していきます。

内部監査は、記録を確認するこれまでの方法から、ルールの遵守状況など現場の実態を把握する方法への改善を検討しています。

3 職員教育の抜本的な見直し

従来のOJT研修の他に、新たな集合教育を整備しその理解度を把握する仕組みの構築を検討中です。

4 横取り装置のさらなる安全性向上の取組

ハード対策として、関内駅横取り装置については、近接スイッチの鎖錠装置ピンを横取り材が反位側の状態では挿入できない（戻せない）ように改良しました。他の横取り装置は今後実施予定です。また、横取り材を検知するセンサーへの交換準備を進めています。

ソフト対策として、横取り装置取扱いの教育訓練、手順書などの整備を8月に完了しました。

※搬送用仮台車：既存台車の車輪の下に挟み込む小型の車輪がついた台車

