
2002年11月6日 東海道線救急隊員死傷事故

1. 事故の概要

この事故は、2002年（平成14年）11月6日19時45分頃に発生したものである。事件に先立ち、JR西日本の東海道本線塚本駅～尼崎駅間の線路内で遊んでいた中学生が列車にはねられた事故があった。この現場で中学生を救急隊員が救助していたところ、後続の特急「スーパーはくと11号」に救急隊員がはねられ1名が死亡、1名が重傷となった。

鉄道事故調査報告書¹⁾から事件の概要を抜粋したものを以下に示す。

表-1 事件の概要

<p>1.1 鉄道事故の概要</p> <p>西日本旅客鉄道株式会社（以下「同社」という。）東海道線の京都駅発鳥取駅行き5両編成の下り特急第61D列車（スーパーはくと11号、以下「本件列車」という。）は、平成14年11月6日（水）、大阪駅を19分遅れて出発した。本件列車の運転士（以下「本件列車運転士」という。）は、塚本駅構内の下り外側線を速度約105km/hで惰行運転中、前方に白いものを発見したため、非常ブレーキを使用した間に合わず、本件列車は、19時45分ごろ、進行方向左側の線路脇で負傷者の救急救助活動を行っていた淀川消防署員2名に衝突した。これにより、同消防署員1名が死亡し、1名が重傷を負った。本件列車の乗客約120名及び乗務員に死傷はなかった。</p> <p>1.2 本事故発生の背景</p> <p>本事故により死傷した淀川消防署員は、本事故現場付近において、本事故に先立って同日19時12分ごろ発生した鉄道人身障害事故（以下「先発事故」という。）による負傷者の救急救助活動を、消防隊3名（うち1名は前述の死亡者）及び救急隊3名（うち1名は前述の重傷者）の計6名で、警察官とも協力しながら行っていた。また、尼崎駅から派遣された駅員（以下、「駅員」という。）が、現場に立ち会っていた。</p> <p>上記の先発事故が発生した経緯は、次のとおりであった。</p> <p>大阪駅発姫路駅行き8両編成の下り新快速第3643M列車（以下「3643M列車」という。）の運転士（以下「3643M運転士」という。）は、下り外側線を速度約105km/hで惰行運転中、前方に人影（線路付近で遊んでいた男子中学生）を発見し、非常ブレーキを使用した間に合わず、3643M列車は、このうち1名に衝突した。これにより、この1名は重傷を負った。</p> <p>3643M列車の続行列車は、新大阪駅発豊岡駅行きの4両編成の下り特急第3027M列車（特急北近畿17号、以下「3027M列車」という。）であり、先発事故後、3643M列車が運転を再開するまでの間、事故現場の手前で停車していた。なお、3027M列車は、この先発事故後に現場を通過した最初の列車であり、本件列車は、3027M列車の次に同現場を通過することとなったものである。</p>
--

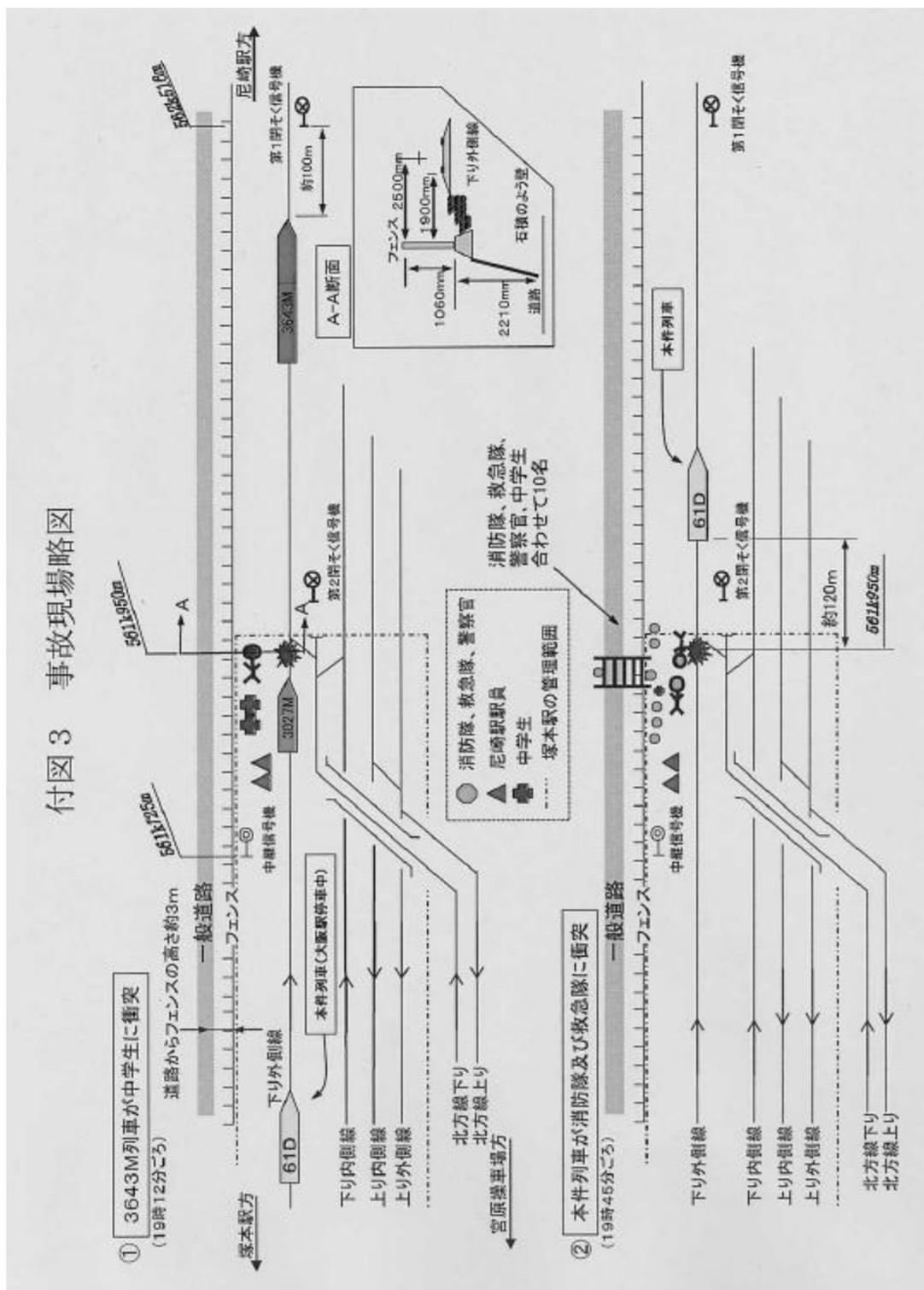


図-1 事故現場略図

※鉄道事故調査報告書¹⁾より

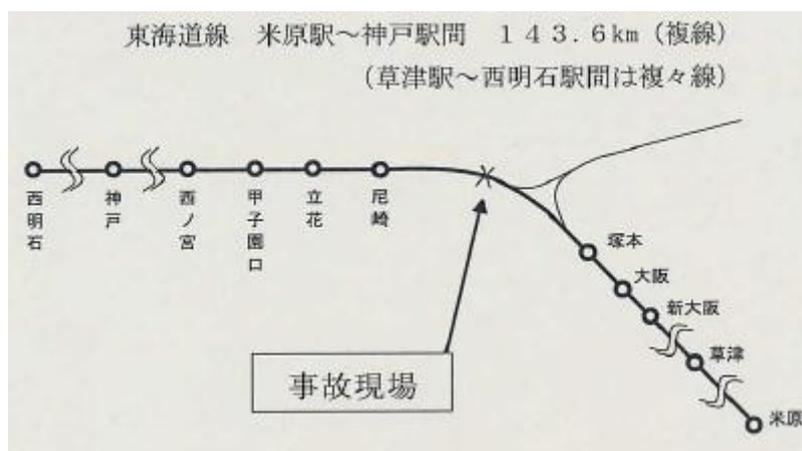


図-2 東海道線路線図

※鉄道事故調査報告書¹⁾より

2. 事故に至る経緯

先発事故から本事故に至る経緯を時系列でまとめると以下の通りである。

表-2 事故に至る経緯

時刻	状況	証言（口述）
先発事故直後	<ul style="list-style-type: none"> 「新快速」(3643M)は事故現場から 450m 先に、後続の「北近畿 17 号」(3027M)は事故現場の 50m 手前に停車 「新快速」車掌と「北近畿 17 号」運転士が現場に向かう 無線連絡を受けた JR 西日本新大阪総合司令所の指令員が外側下り線の運行停止を指示 	
19:15 頃	<ul style="list-style-type: none"> 「新快速」車掌が男子生徒を線路脇に運んで保護 輸送指令員が各列車に「負傷者が線路脇にいる」と一斉無線で連絡 	

<p>19：20～27 頃</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 輸送指令員 D が JR 尼崎駅員に現場出勤を指示 ● JR 尼崎駅員 H ら 2 人が現場到着し中学生を確認、「新快速」車掌から事故処理を引き継ぐ ● 「北近畿 17 号」運転士が、駅員に「徐行やったら通れるか」と尋ね、駅員は「最徐行やったら通れる、指令にも最徐行で通ることを伝えてくれ」と返答 	
<p>19：30～34 頃</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 輸送指令から「新快速」運転士に運行再開の指示 ● 指令員 B は「北近畿 17 号」3027M 運転士に「車掌と打合せの上運転再開し、現場は十分注意して運転し、支障の有無を報告するよう」指示 ● 「北近畿 17 号」運転士は、運転再開し最徐行で現場を通過 ● 駅員 H が指令に「北近畿 17 号」の進行状況を伝えようと携帯電話から発信を試みたが、つながらなかった 	
<p>19:36</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 「北近畿 17 号」運転士は現場通過後、輸送指令員 A に「第 2 閉そく 50m 手前に駅係員の方がおられますので、最徐行で願います。どうぞ」と無線連絡 ● 輸送指令員 A が「運転の方（ほう）ですが特に支障はないですか」と尋ねたところ、特急「北近畿 17 号」運転士は「支障はない」と返答 ● 輸送指令員 B から一斉無線で周辺の列車に「先ほど人身事故によってけがをされた方がまだ線路脇におられますので、十分注意して運転のほう願います」と 2 回呼びかけ ● 輸送指令員が外側下り線を走行する新快速電車を内側線に振り替え、「スーパーはくと 11 号」(61D)を外側下り線に走らせるよう指示 	<ul style="list-style-type: none"> ● 「最徐行で願います」という部分は、当該列車が現場を最徐行で通過したと理解した（輸送指令員 A） ● 最徐行を要請したのに注意運転という内容であったが、意味は通じていると思った（「北近畿 17 号」運転士） ● 大阪駅停車中及び 19 分遅れて 19 時 42 分 30 秒に大阪駅を発車した後、淀川橋梁付近に至るまでの間、注意喚起の一斉放送は聞いていない（「スーパーはくと 11 号」運転士）

<p>19 : 37~38</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 淀川警察署員 J, K, L3 人が相次いで現場に到着 ● 輸送指令員 F から業務用携帯電話を通じて現場の駅員 H に「新快速を内側線に振ったことと外側線は 1 本、61D だ」と運転状況の連絡 ● 駅員 H は、携帯電話で指令員に「進行方向左側にけが人がいる」などと伝達 ● 駅員からの報告を受けた指令員から事故で停車している列車の各運転士に対し、「駅員 2 人が現場に到着し、少年を保護した」との一斉放送 ● 警察官 L は駅員 H に「運行状況は?」「電車は大丈夫か」と尋ね、駅員は「電車は大丈夫」「外に 1 本。新快速は内に振った」と返答 	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅員 H から「次は何が来るか」と聞かれ、61D 列車が大阪駅で抑止中だったので、「5 分ぐらいはないだろうが、次は 61D になると思う」と伝えた。「外に 1 本」とは言っていない。それは輸送指令で用いる言葉ではない。その後、「新快速は」と聞かれたので、「内側に振っている」か「内振りしている」ということを伝え、また、負傷者のけがの状況などを聞いた（輸送指令員 F） ● 警察官 L が来て列車の運転状況を聞いてきたので、「新快速は内側線、下り外に 1 本運転」と伝えた。すると警察官は、「新快速はここには来ませんね」と言ったので、「そうです」と答えた（駅員 H） ● 駅員 H に線路（下り外側線）を指さして「ここ電車大丈夫か」と聞いたところ、「大丈夫や」と応答されたので、了解の意味で手を挙げた。「下り外に 1 本運転」というようなことは聞いていない（警察官 L）
<p>19:39 頃</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 指令員は再び一斉無線で周辺の列車に「怪我された方がまだ線路脇にいる、注意して運転を」と呼びかけ 	
<p>19 : 42</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 輸送指令員 E が大阪駅で停車中の特急「スーパーはくと 11 号」に進行信号を出した 	<ul style="list-style-type: none"> ● 「北近畿 17 号」運転士から「支障ない」との回答を得ていたことから、下り外側線は運転に支障がなくなったものと思い、所定の外側線で運転するよう判断し、大阪駅の出発信号機に進行信号が現示されるよう入力の手指示を行った（輸送指令員 E）

<p>19 : 43 頃</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 淀川消防署の消防・救急隊員 6 人が現場到着 • 救急隊員が中学生の首をギプスで固定する作業を開始 	<ul style="list-style-type: none"> • 警察官 L に運転状況を伝えた後に消防署員が登ってくるのが見えたが、何も話はしていない。警察官と話をしてるようだったので、運転状況は警察官が伝えていると思った（駅員 H） • 救急隊よりも先に、19 時 42 分ごろ現場に到着した。警察官の呼ぶ声を聞き、梯子を架けて現場に登って行った。慣例では、先着の隊長が運転状況を尋ねているが、既に同社の係員や警察官が複数名いたので、安全は確保されていると思った。負傷者の救助が第一であり、すぐに負傷者の状況確認に入ったため、どちらにも列車の運転状況は尋ねなかった（消防隊長）
<p>19 : 43 ~</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 輸送指令員 B が「スーパーはくと 11 号」が大阪駅を発車するところを確認したので、「スーパーはくと 11 号」運転士を列車無線で 5 回呼び出したが応答はなかった • 輸送指令員 B が「スーパーはくと 11 号」運転士に再度呼出しをしたところ、2 回目で応答があった（内容は聞きそこなった） 	<ul style="list-style-type: none"> • 塚本駅の手前で列車無線から誰かを呼んでいる声が聞こえたが、自分を呼んでいると認識したのは塚本駅の出発信号機を喚呼した付近であり、「はい、61D 運転士です」と応答した後、輸送指令から「61D 運転士、塚本～尼崎間第 2 閉そく付近」と言うのが聞こえた（「スーパーはくと 11 号」運転士）
<p>19 : 45</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 救急隊員 2 人が線路内に入り負傷した中学生を担架に乗せようとしていたところ、時速約 105km で通過した特急「スーパーはくと 11 号」にはねられ、1 人死亡、1 人重傷 	<ul style="list-style-type: none"> • …そのときに第 2 閉そく信号機が目に入り、喚呼したときに白いものが視界に入った（「スーパーはくと 11 号」運転士）

3. 通信手段やマニュアルなどの整備状況

事故調査報告書¹⁾には事故発生時の通信手段や作業標準に関する情報が示されている。表-3 にその内容を引用する。

表-3 通信手段や作業標準に関する情報¹⁾

2.9.2 通信手段に関する情報

(1) 輸送指令員と先発事故現場に派遣された駅員との間の通信手段現場に派遣された駅員 H は、駅備付けの携帯電話を携行していたが、この携帯電話には輸送指令の電話番号は登録されておらず、駅員 H も輸送指令の電話番号を知らなかった。また、駅員 H の口述によれば、輸送指令から携帯電話にかかってくる時に電話番号を聞くことや、運転士や車掌に電話番号を聞くことは、思い付かなかったとしている。一方、駅員 H が携行した携帯電話の番号については、駅に現場派遣の指示を行った輸送指令員 D によれば、ホワイトボードに掲示したとしているが、電話番号の掲示を承知していなかった輸送指令員もいた。

<中略>

2.9.3 同社の作業標準等に関する情報

<中略>

(3) 駅員

定められたものはなかった。

なお、一般的に線路内や線路に近接してあらかじめ計画された作業を行う場合の触車事故を防止するために「運輸・車両関係触車事故防止要領（平成 10 年 10 月 同社制定）」が定められていたが、会社によると、本要領は本事故の場合には適用されるものではないとのことであった。

(4) 輸送指令員

「指令応急処置 Q&A（平成 12 年 3 月 同社制定）」に定められていた。これには、乗務員から人身事故が発生した旨の連絡を受けた場合の措置について記載されているものの、遺体の場合の措置のみが記載されており、負傷者の場合の措置は記載がなかった。また、列車の運転再開に関する具体的な手順についての記載もなかった。

なお、このほかに輸送指令にかかわる同社の規定として、「指令関係禁止事項」、「指令員必携」があり、輸送指令の基本的な規範が定められているが、人身事故発生時の対応に関する具体的な手順についての記載はなかった。

4. 設問

- (1) この事故の原因（近因・遠因）は何か？
- (2) 事故を防ぐためにどのような対策が考えられるか？

参考文献

- 1) 航空・鉄道事故調査委員会：鉄道事故調査報告書 2003-5「西日本旅客鉄道株式会社東海道線塚本駅構内鉄道人身障害事故」（平成 15 年 9 月 12 日）
- 2) JST 失敗知識データベース > 失敗事例 > JR 東海道線で救急隊員轢死：
<http://shippai.jst.go.jp/fkd/Detail?fn=0&id=CZ0200724&>