

平成22年6月3日

走行中に普通列車のドアが開いた事象について

1. 発生日時 平成22年5月29日(土) 8時30分頃
2. 発生場所 函館線 稲積公園駅～手稲駅間
住所：稲積公園駅 = 札幌市手稲区富丘1条4丁目
手稲駅 = 札幌市手稲区手稲本町1条4丁目
3. 発生列車 苫小牧駅 7時01分発 手稲駅行き 普通列車
(731系6両編成 定員870名、乗車約30名)
4. 概況 函館線 稲積公園駅～手稲駅間を走行中の苫小牧駅 7時01分発 手稲駅行き 普通列車において、運転士が運転席モニタ装置のアラームが鳴動し、その後ドア異常を知らせる表示が出たことに気がりましたが、手稲駅進入中だったため通常ブレーキにより所定停止位置に停止しました。
当該列車が手稲駅到着後、車掌がホーム上を移動中に、お客様より「最後部のドアが10cm程度開いた状態で列車が入ってきた」との申告をいただきました。車掌はドアの開閉動作を確認し、正常となったため、折り返しの列車(手稲駅 8時35分発 千歳駅行き 普通列車)に乗務しました。
なお今回の事象により、列車から転落されたり怪我をされたお客様はいらっしゃいませんでした。
5. 原因 調査中
6. 付記
 - (1) 車掌は手稲駅到着後、ホーム上のお客様の申告を受けたのち、当該列車の最後部車両(札幌駅方)の進行左側、最後部ドアについて、開閉試験を実施したところ10cm程度閉まらなかった事象が発生したものの、ドア上部の非常用ドアロックを扱い、ドアの開閉確認を行った結果正常となったため、その場で指令センターへ報告を行いませんでした。また、折返し列車の通常最後部に乗務するところ、ドアの状態を確認するため、3両目に乗車し手稲駅発車後に指令センターへ報告しました。
 - (2) 折返し列車の運転士は、車掌からお客様の申告及びドアに対する処置内容を聞いたので戸閉め表示灯に注意を払い運転しました。
 - (3) 車掌は、当該ドアに注意して乗務するよう指令センターより指示を受けたため、当該ドアが「開」となる琴似駅では、最も当該ドアに近い先頭車に移動し、ドア開閉状態を確認しました。(琴似駅発車前に当該ドアの閉まり状況を手で確認しました。)

- (4) 報告を受けた指令センターは札幌駅へ検修員を手配し、再度当該ドアの点検を行ったところ異常が認められなかったものの、原因が判明していないことから当該ドアを締め切り扱いとし、その後当該列車は継続使用しました。
- (5) 札幌運転所助役は、千歳駅から折返してきた当該列車を札幌駅到着後調査を行った結果、当該ドアが閉まりきらない事象を確認。検修員が手稲駅までの間、添乗検査を実施、その後締め切り扱いのまま使用を継続しました。
- (6) 当日、札幌運転所に所定入区後点検を行い、ドアの部品（押さえ車と風切りフェルト）の取替を行った後、異常が無いことを確認、締め切り扱いを解除し通常運転としました。
- (7) 翌日（5月30日）当該列車は、通常通り使用しました。
- (8) 翌々日（5月31日）当該事象についての指令センターで作成した異常申告記録を確認した本社社員が、直ちに当該ドアを締め切り扱いするよう指示しました。
- (9) 当該列車は11時19分に札幌運転所に入区した後、国土交通省運輸安全委員会から現場保全の指示を受けました。
- (10) この事象を受け、当該列車と同形式の731系電車63両と、ドアの構造が同一である201系気動車12両の合計75両について一斉点検を行いました。
（6月1日点検終了 異常なし）
- (11) 当事象について、6月1日から2日にかけて国土交通省運輸安全委員会から当該車両の調査を受けました。

7. 事象発生後の対応（時系列）

5月29日(土)

- | | |
|--------|---|
| 7：01 | 当該列車、苫小牧駅発手稲駅行き定時発車、途中異常なし |
| 8：30頃 | 運転士がモニタで「側扉開異常」とアラームの鳴動を確認後、所定停止位置に停止。車掌がホーム上のお客様より「最後部のドアが、10cm程度開いた状態で列車が入ってきた」との申告を受けた |
| 8：35 | 当該列車の車掌が、最後部ドアについて、開閉試験を実施したところ10cm程度閉まらなかった事象が発生したものの、ドア上部の非常用ドアコックを扱い、ドアの開閉確認を行った結果正常となったため、手稲駅発千歳駅行き普通列車として定時発車 |
| 8：40頃 | 車掌が指令センターへ無線により、ホーム上のお客様から「最後部のドアが10cm程度開いた状態で列車が入ってきた」と申告があったことと、運転士よりモニタに「側扉開異常」を表示したと連絡を受けたこと及びドアの開閉試験を実施したところ10cm程度閉まらなかった事象が発生したものの、その後正常となったことを報告 |
| 8：50頃 | 指令センターが検修員に札幌駅で調査するよう指示 |
| 8：51頃 | 札幌運転所から手稲駅進入時、モニタに「側扉開異常」の表示とアラームの鳴動が発生したことの報告を受けた指令センターは、当該ドアの締め切り扱いを決定 |
| 9：00頃 | 札幌駅で検修員が、当該ドアを締め切り扱い後、千歳駅行きとして使用 |
| 14：44 | 当該列車は札幌運転所に所定入区 |
| 16：00頃 | 所定入区後、検修員が車両を調査し、ドアの部品（押さえ車、風切りフェルト）を取替、結果を指令センターに報告。手稲駅発江別駅行き普通列車として使用 |
| 18：00頃 | 指令センターは、江別駅到着後に運転士及び車掌へ、江別駅到着までの間の当該ドアの状況を確認し、異常の無いことの報告を受けた。その後使用を継続 |

5月30日(日)

10:40頃 指令センターが、本社運輸部へ事象を連絡

5月31日(月)

7:50頃 本社運輸部は、当該事象についての指令センターで作成した異常申告記録を確認した後、再度調査を指示するとともに、指令センターに当該ドアを締め切り扱いするように指示

9:08 本社安全推進部から北海道運輸局へインシデント発生の第一報

11:19 当該列車は札幌運転所に入区

13:53 国土交通省運輸安全委員会から現場保全の指示を受ける

8. 報告が遅れた原因

- (1)車掌は、お客様から申告があった「ドアが開く状況」を再現試験で確認できなかったこと及び、運転士は悪戯かもしれないと思ったためです。
- (2)指令センターは、「最後部のドアが10cm程度開いた状況で列車が入ってきた」との報告を受けましたが、試験をした結果、ドアが閉まりきらない事象が発生したため、単純なドア故障と思い込みました。そのため、ドアを締め切り扱いすることで、走行に対し安全であると認識したためです。
- (3)指令センターにおいて走行中におけるドアが開いた事象の情報が共有化されていなかったためです。
- (4)本社、指令センター及び現場において、インシデントに対する認識が十分では無かったためです。

9. 当面の対策

- (1)各現場に走行中に列車のドアが開いた事象について周知(5月31日)するとともに緊急の運輸関係現場長会議を実施(6月3日)し、インシデント教育に対する具体策について周知を図ります。
- (2)指令センターでは、朝礼点呼(6月1日~4日)で概況の説明とインシデントの重要性を再徹底するとともに、インシデント事例集を指令センター室内に掲示(6月2日)を行いました。
- (3)指令センターでは、指令員のインシデントに対する習熟度のチェックを行い、指導に反映させます。