

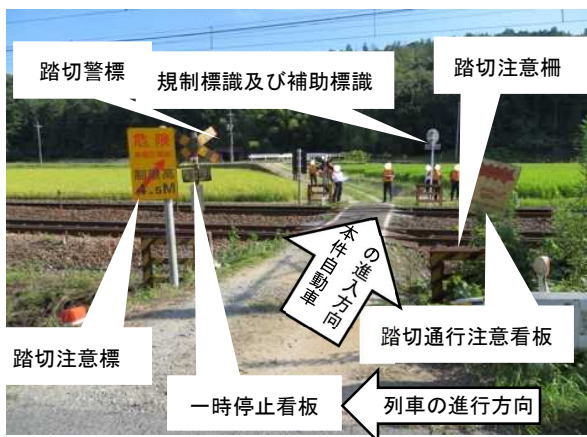
列車が接近している状況で、軽貨物自動車が踏切内に進入して列車と衝突

概要：5両編成の上り普通列車は、A駅を15時17分に出発した。列車の運転士は、出発後、速度約68km/hで力行運転から惰行運転とし、踏切の100mくらい手前で軽貨物自動車の存在に気付いた。そのときは、同自動車は踏切内に進入していなかった。

その後、列車が踏切に差し掛かる直前に、同自動車が踏切の左側から踏切内に進入してくるのを認めたため、直ちに非常ブレーキを使用し気笛を吹鳴したが、間に合わず、列車は同自動車と衝突した。

この事故により、同自動車の運転者が死亡した。

本件踏切の状況



本件自動車の損傷状況



本件踏切の見通し状況



第四種踏切の管理について

自動車運転者の運転について

自動車運転者は、本件踏切の手前で一時停止し、列車確認を行っていたと考えられる。さらに自動車運転者が自動車を前進させて踏切内に進入したことについては、自動車運転者は列車の確認を行っていたと考えられるが、列車の接近を正確に認識していなかったことによるものと考えられる。その一因として電柱及び繁茂した雑木の葉並びに踏切通行注意看板により列車の接近が確認し難かったことが影響した可能性があると考えられる。

第四種踏切の安全性向上について

第四種踏切においては列車の接近中に踏切通行者が誤って踏切内に進入することを確実に防止しなければならないが、近隣踏切の利用状況及び迂回路の状況から統廃合等の早期実現が難しい第四種踏切の安全性を向上させるためには、踏切通行者の目視等による列車確認によって列車の接近を正確に認識できるように、必要な措置を適切に実施し、一時停止位置からの列車見通しを良好な状態に維持管理することが重要であると考えられる。

そのため鉄道事業者等は、踏切通行者から見た列車見通しを良好な状態に維持するとともに、必要に応じて気笛吹鳴標識を設置することが望ましい。また、鉄道事業者は、踏切通行者から見た列車見通しを良好な状態に維持することについて、適時適切に現業機関を指導する必要があると考えられる。

原因：本事故は、列車が第四種踏切に接近している状況において、軽貨物自動車が踏切内に進入したため、列車と衝突したことにより発生したものと認められる。

自動車を踏切内に進入させたことについて当該自動車の運転者は列車接近中の踏切の手前で当該自動車を一時停止させて列車確認を行っていたと考えられるものの、列車の接近を正確に認識していなかったことによるものと考えられるが、当該自動車の運転者が死亡したため、詳細を明らかにすることができなかった。

事故後に講じられた措置：本事故後、A社は本件踏切の線路脇の草木の伐採、踏切通行注意看板の撤去等を実施した。さらにA社の支社主管部は、施設関係現場長会議において指導を行い、同支社管内の第四種踏切（23箇所）について草木の伐採を実施した。

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。（平成28(2016)年3月31日公表）

<http://www.mlit.go.jp/jtsb/railway/rep-acc/RA2016-3-2.pdf>