

鉄 道 事 故 調 査 報 告 書

日本貨物鉄道株式会社鹿児島線古賀駅～筑前新宮駅間踏切障害事故
北海道ちほく高原鉄道株式会社ふるさと銀河線上常呂駅～北光駅間列車脱線事故

平成14年 8 月30日

航空・鉄道事故調査委員会

本報告書の調査は、日本貨物鉄道株式会社鹿児島線古賀駅～筑前新宮駅間踏切障害事故及び北海道ちほく高原鉄道株式会社ふるさと銀河線上常呂駅～北光社駅間列車脱線事故の鉄道事故に関し、航空・鉄道事故調査委員会設置法に基づき、航空・鉄道事故調査委員会により、鉄道事故の原因を究明し、事故の防止に寄与することを目的として行われたものであり、事故の責任を問うために行われたものではない。

航空・鉄道事故調査委員会

委員長 佐藤 淳 造

日本貨物鉄道株式会社鹿児島線古賀駅～筑前新宮駅間
踏切障害事故

鉄道事故調査報告書

鉄道事業者名：日本貨物鉄道株式会社

事故種類：踏切障害事故

発生日時：平成14年1月13日 22時07分ごろ

発生場所：福岡県糟屋郡新宮町

鹿児島線古賀駅～筑前新宮駅間

門司港駅起点64k691m付近

あおやぎ
青柳踏切道（第1種踏切道）

平成14年8月1日

航空・鉄道事故調査委員会（鉄道部会）議決

委員長	佐藤淳造
委員	勝野良平
委員	佐藤泰生（部会長）
委員	中川聡子
委員	宮本昌幸
委員	山口浩一

1 鉄道事故調査の経過

1.1 鉄道事故の概要

日本貨物鉄道株式会社（以下「JR貨物」という。）の新座貨物ターミナル駅発福岡貨物ターミナル駅行きコンテナ車23両編成の下り貨物第1061列車（以下「列車」という。）は、平成14年1月13日（日）九州旅客鉄道株式会社（以下「JR九州」という。）鹿児島線の古賀駅を定刻に通過し、速度88km/hで惰行運転中、22時07分ごろ、青柳踏切道（以下「本件踏切」という。）に差しかかったところ、機関車左側に大きな衝撃を受けたため、直ちにTE装置*のスイッチを押し、列車は本件踏切から289m行き過ぎて停止した。

停止後、列車の運転士（以下「運転士」という。）が調査したところ、機関車前部進行方向左側に普通自動車引きずられて大破しているのを発見した。

普通自動車には5名が乗っており、1名が死亡、4名が重傷を負った。運転士に負傷はなかった。

普通自動車は大破し、列車は機関車のみが軽微な損傷を受けた。

(参考)

T E 装置* (One Touch Operative Emergency Devices): 列車を運転中に踏切事故等があった場合、運転席の前にあるスイッチを押すことで、緊急に列車を停止させるとともに、他の列車に対し警報を発する緊急防護装置。

T E 装置により、非常ブレーキの動作、パンタグラフの降下、気笛吹鳴、撒砂、信号炎管の点火、防護無線の発報が自動的に行われる。

事故現場付近における J R 貨物と J R 九州との関係: J R 九州は、鹿児島線の線路、踏切保安設備等の鉄道施設を保有し、旅客列車等の運行及び輸送指令業務を行っている。J R 貨物は、J R 九州の鉄道施設を使用し、J R 九州の輸送指令の指示を受けて、貨物列車の運行を行っている。

1.2 鉄道事故調査の概要

航空・鉄道事故調査委員会は、平成14年1月15日、本件事故の調査を担当する主管調査官を指名し、平成14年3月4日、1名の鉄道事故調査官を追加指名した。

平成14年1月15日及び16日、現場調査を実施した。

九州運輸局は、本事故調査の支援のため、職員3名を事故現場及び機関車が収容された門司機関区に派遣した。

原因関係者から意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 運行の経過

事故に至るまでの経過は、運転士の口述によれば、概略次のとおりであった。

当日は、門司操車場を21時10分定刻に発車、福岡貨物ターミナル駅までノンストップで走行し、同駅には22時21分に到着する予定であった。

列車は、古賀駅を22時05分定刻に通過した後、速度88km/hの惰行運転で本件踏切に入ると同時に、進行方向左側に大きな衝撃を受けたため、直ちに運転席にあるT E 装置のスイッチを押し、列車を緊急停止させた。

列車停止後、車外に出ると、機関車前部左側に普通自動車が引きずられて大破していた。先に軌道短絡器により隣接する上り線の列車防護を行った後、J R 九州の博多総合指令に踏切事故の発生を通報した。

その後、普通自動車の後部座席にいたと思われる女性2人が自力で出てこられ、「大丈夫ですか。」と聞くと、「大丈夫です。中に閉じ込められている人がいる

ので助けて下さい。」と救助を求められた。事故を知った近所の方だと思いが、5～6人の方が普通自動車の方に一生懸命声をかけたり、携帯電話で救急車と警察に通報して頂いたため、間もなく救急車、警察が、その後、レスキュー隊も到着した。

なお、ブレーキの機能等に関しては、門司機関区での出区点検時のブレーキ試験及び列車の乗務開始後事故に至るまでの間に、特に異常は認められなかった。

また、列車が本件踏切に近づいた際、線路が直線のため本件踏切の遮断かんは、見づらい角度にあったが、警報音は鳴動し、赤色せん光灯は正常に動作していた。

一方、普通自動車の運転者については、本事故による負傷及びその後の回復の状況から、口述聴取を行うことが困難と認められたため、普通自動車の後部座席に乗り合わせた3名（以下「同乗者」という。）から口述聴取を行い、その内容を取りまとめると、事故に至るまでの経過は、概略次のとおりであった。

車に乗っていた5名は、中学校の同窓生で、当日は、13時から17時ごろまで開催された同窓会に出席した後、引き続き18時30分ごろから21時45分ごろまで二次会に出席した帰りで、普通自動車の運転者（以下「運転者」という。）が自宅まで送ってくれる予定であった。

運転者は、同窓会及び二次会の場では近くにいなかったため、運転者の飲酒の状況はわからないが、乗車中、運転者の運転操作が特に異常とは感じなかった。運転者は、乗車後しばらくは冗舌だったが、本件踏切にさしかかるところは静かだった。

本件踏切は、警報音が鳴動し、赤色せん光灯が点滅するとともに遮断かんも降下していたので、当然本件踏切手前で停まるだろうと思っていたが、普通自動車は、そのまま本件踏切に入っていったので、「ブレーキ踏まんね（踏みなさい）」と叫んだが、その瞬間列車と衝突して引きずられた。

（付図1、2、3及び写真1、2、3、4参照）

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

運転者 重傷

同乗者 死亡1名（助手席）、重傷3名（後部座席）

重傷者の4名は、救急車によって事故現場付近の3病院に送られ、治療を受けた。

なお、運転士に負傷はなかった。

2.3 鉄道施設及び車両の損傷に関する情報

2.3.1 鉄道施設の損傷状況

本件踏切の踏切保安設備等が損傷しており、その主な損傷状況は次のとおりであった。

(1) 踏切保安設備

踏切遮断機	損傷
踏切制御子（機器箱を含む。）	損傷
障害物検知装置発光器	損傷

(2) コンクリート柱（1本）

損傷

2.3.2 車両の損傷状況

先頭車両の交流電気機関車ED76-58のみが損傷しており、その主な損傷状況は次のとおりであった。

エプロン	損傷
ブレーキ管肘コック及びエアホース	脱落
元空気タンク管肘コック及びエアホース	脱落
誘導ステップ	変形

（写真1参照）

2.4 鉄道施設及び車両以外の物件の損傷に関する情報

普通自動車は、先頭車両の機関車に引きずられ大破した。

（写真2参照）

2.5 乗務員等に関する情報

列車運転士 男性 44歳

甲種電気車運転免許

昭和62年6月15日

（上記運転免許は、国鉄の民営化に伴い交付されたもので、国鉄時代から通算した運転経験年数は18年10ヶ月。）

普通自動車運転者 男性 32歳

第一種運転免許・普通自動車免許

平成9年10月7日

2.6 鉄道施設及び車両に関する情報

2.6.1 本件踏切の概要

踏切種別	第1種踏切道 （踏切遮断機及び踏切警報機が設置されている踏切道）
踏切の遮断方式	全遮断（道路の幅員全体を遮断する方式）
障害物検知装置	あり

(参考)

障害物検知装置：踏切保安設備が動作中に、踏切上で自動車等が立ち往生した場合、これを検知して信号炎管又は特殊信号発光機を自動的に動作させ、運転士に知らせる装置。

(付図3及び写真3、4参照)

2.6.2 車両

交流電気機関車(ED76-58)が、コンテナ車(コキ104形)23両をけん引する列車であった。

(付図4参照)

2.7 気象に関する情報

当時の事故現場付近の天気 晴れ

2.8 事故現場に関する情報

2.8.1 事故現場の状況

JR貨物からの報告によれば、列車の停止位置は、先頭は門司港駅起点64k980m(以下「門司港駅起点」は省略。)最後尾64k493mであった。

(付図3参照)

2.8.2 本件踏切の状況

JR九州から提出のあった本件踏切の制御リレー動作の記録及び関係者の口述から、本件踏切の警報機及び遮断機は、正常に動作していたものと認められる。

(写真3、4参照)

2.8.3 本件踏切における列車本数及び自動車交通量

JR九州から提出のあった平成11年7月8日の踏切道実態調査によれば、本件踏切を通過する列車本数は、1日当たり358本、本件踏切を通行する自動車台数は、7,025台であった。

3 事実を認定した理由

3.1 運転士及び同乗者の口述並びに列車の先頭機関車最前部エプロン左側にある損傷から、普通自動車は、列車が本件踏切に差しかかるのとほぼ同時に進入して衝

突したものと推定される。

3.2 普通自動車は、同乗者の口述及び2.8.2から、本件踏切の警報機及び遮断機が動作していたにもかかわらず、遮断かんを突破して本件踏切内に進入したものと推定される。

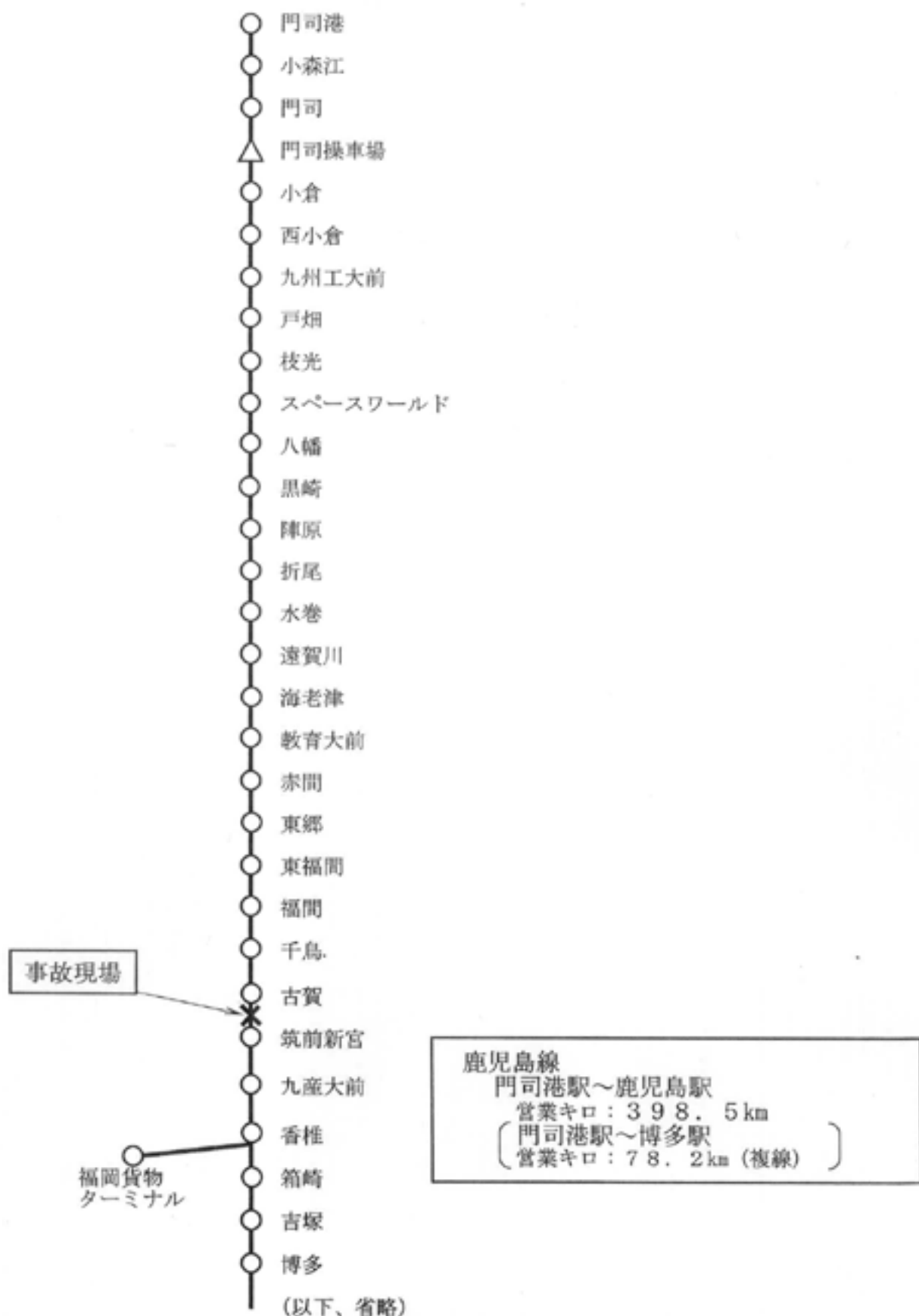
当日、運転者は、飲食を伴う会合に長時間出席した後の帰りであり、本件踏切に差しかかるころには居眠り状態で運転していた可能性が考えられる。

4 原因

本事故は、普通自動車が、本件踏切の警報機及び遮断機が動作していたにもかかわらず、遮断かんを突破して本件踏切内に進入し、列車と衝突したことによるものと推定される。

運転者が本件踏切の警報機及び遮断機が動作していたことに気付かなかったのは、長時間に亘る飲食を伴う会合の後に運転したことが関与した可能性があるものと考えられる。

付図1 鹿児島線（門司港駅～博多駅間）路線図



凡例 ○：駅（旅客の乗降又は貨物の積卸しを行うために使用される場所）
 △：操車場（専ら車両の入換え又は列車の組成を行うために使用される場所）

付図2 事故現場付近の地形図

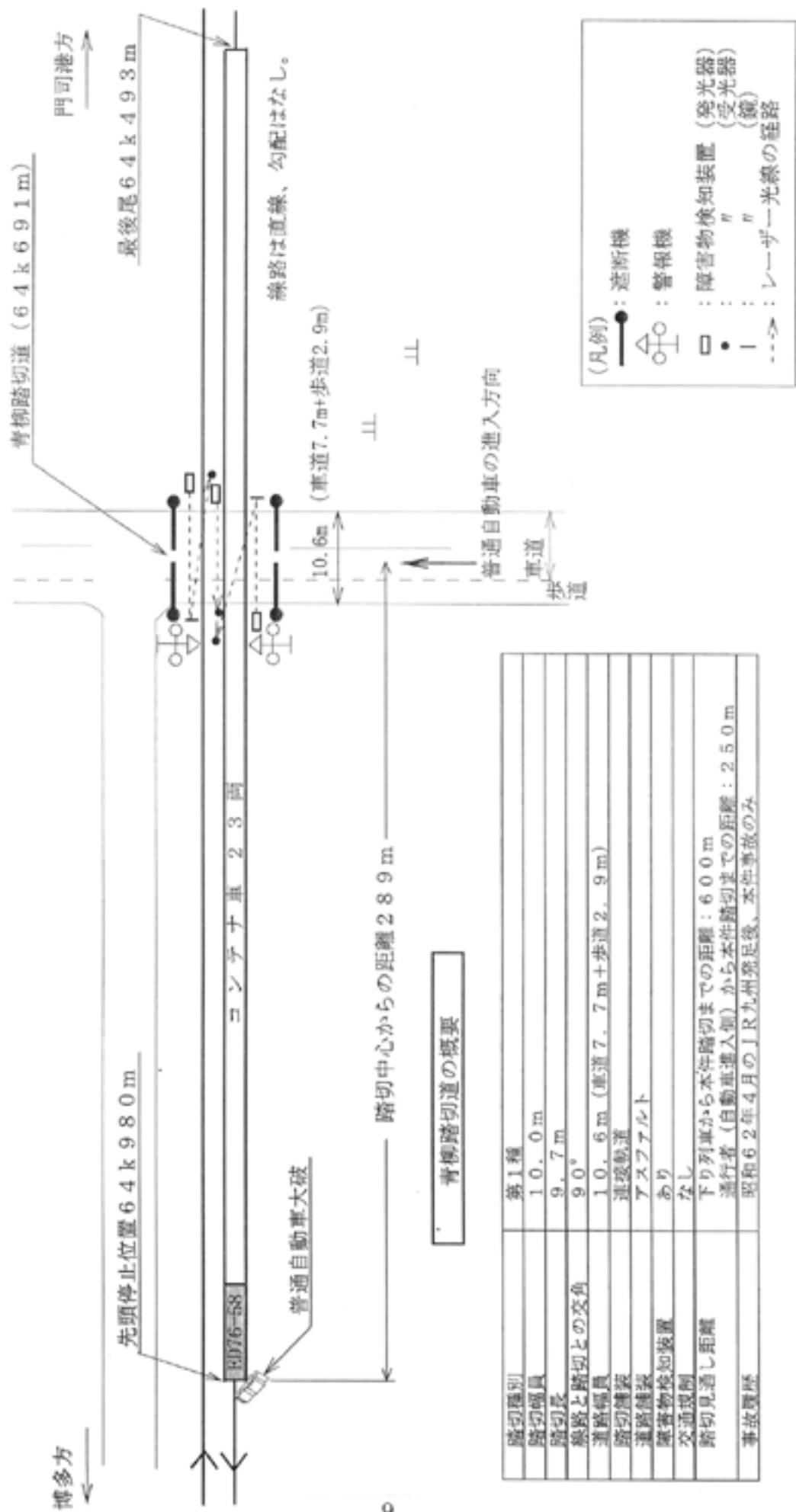


1:25,000 古賀



国土地理院 2万5千分の1 地形図使用

付図3 事故現場略図

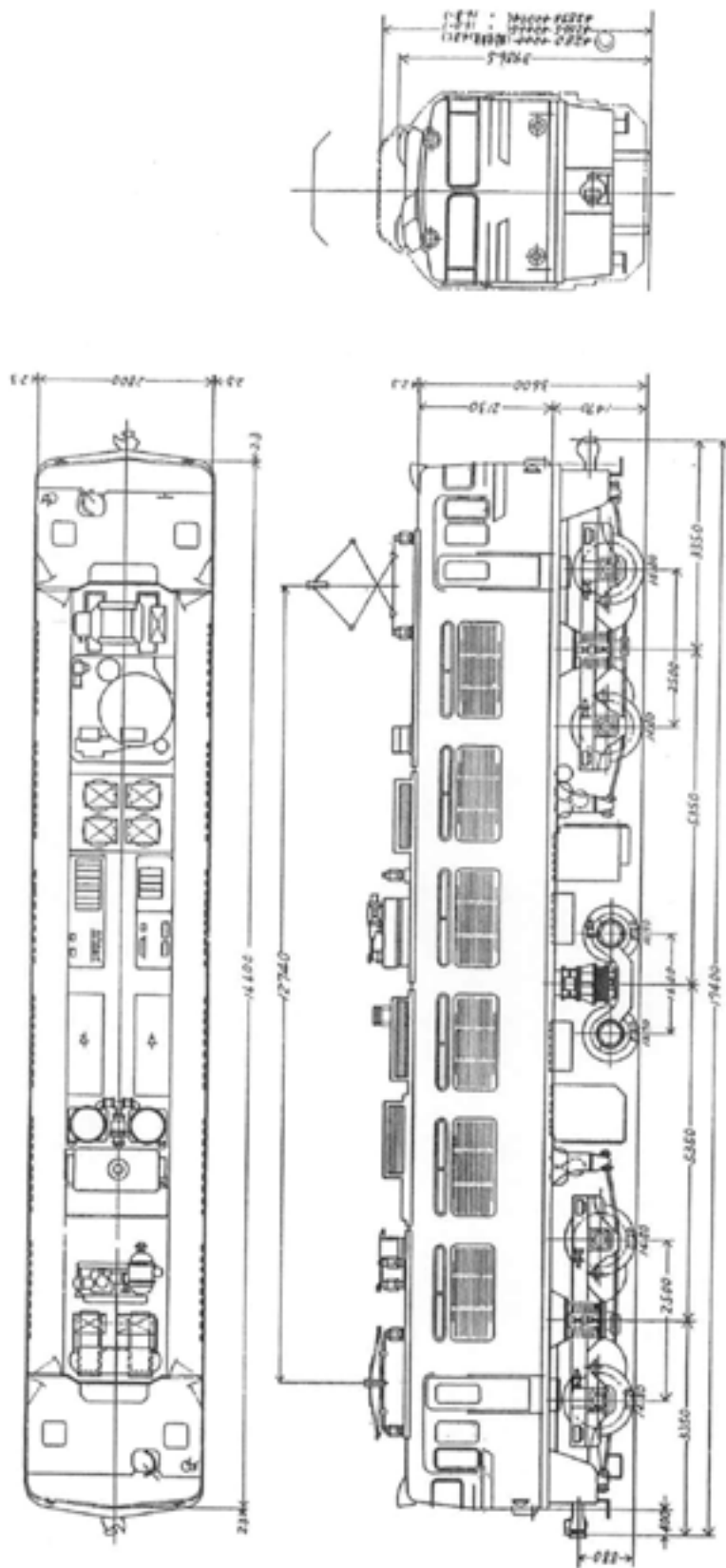


青柳踏切道の概要

踏切種別	第1種
踏切幅員	10.0m
踏切長さ	9.7m
線路と踏切との交角	90°
道踏幅員	10.6m (車道7.7m+歩道2.9m)
踏切舗装	連続軌道
道路舗装	アスファルト
障害物検知装置	あり
交通規則	なし
踏切見通し距離	下り列車から本件踏切までの距離：600m 通行者（自動車進入側）から本件踏切までの距離：250m
事故履歴	昭和62年4月のJR九州発足後、本件事故のみ

注) 青柳踏切道の概要は、JR九州から提出のあった踏切道実態調査表（平成11年7月8日調査）による。

付図4 車両形式図 (交流電気機関車ED76-58)



機関車重量	全重量 80,98 t
電気方式	単相交流60Hz 20KV
1時間定格出力	1900KW
ブレーキ装置	空気ブレーキ (増圧装置付き)
製造年月	昭和49年2月

(提供：日本貨物鉄道株式会社)

写真1 機関車前部の損傷状況

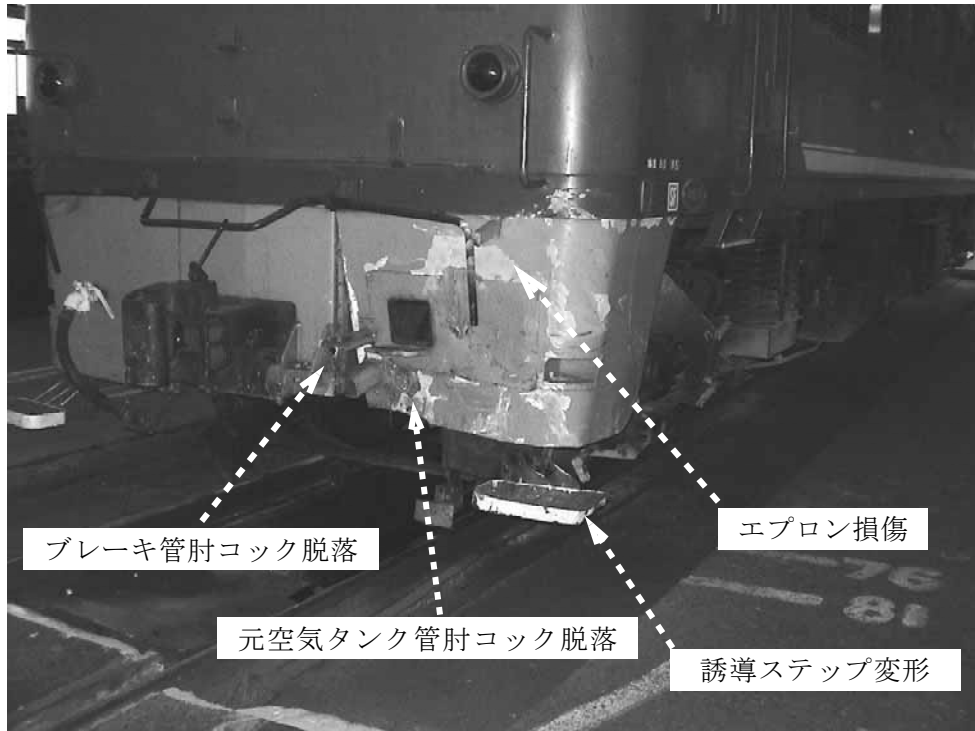


写真2 大破した普通自動車



フロント側

写真3 自動車進入側から本件踏切の見通し状況



写真4 下り列車から本件踏切直前の見通し状況



注) 損傷した各設備は、事故後取り替えられている。