

# 鐵道事故調查報告書

東日本旅客鐵道株式会社弥彦線吉田駅～矢作駅間	列車脱線事故
名古屋鐵道株式会社羽島線新羽島駅構内	列車脱線事故
南海電氣鐵道株式会社高野線紀伊神谷駅～紀伊細川駅間	列車脱線事故
近畿日本鐵道株式会社大阪線川合高岡駅～伊勢石橋駅間	踏切障害事故
東日本旅客鐵道株式会社仙石線鹿妻駅～矢本駅間	列車脱線事故

平成14年12月27日

航空・鐵道事故調查委員會

本報告書の調査は、東日本旅客鉄道株式会社弥彦線吉田駅～矢作駅間列車脱線事故他4件の鉄道事故に関し、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

近畿日本鉄道株式会社大阪線川合高岡駅～伊勢石橋駅間  
踏切障害事故

# 鉄道事故調査報告書

鉄道事業者名：近畿日本鉄道株式会社

事故種類：踏切障害事故

発生日時：平成14年8月12日 20時48分ごろ

発生場所：三重県一志郡一志町

大阪線川合高岡駅～伊勢石橋駅間

伊勢石橋第4号踏切道（第1種踏切道）

上本町駅起点104k388m付近

平成14年12月5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

近畿日本鉄道株式会社（以下「同社」という。）の伊勢中川駅発東青山駅行き2両編成の第2092列車（以下「本件列車」という。）は、平成14年8月12日（月）大阪線の川合高岡駅を定刻に出発した。20時48分ごろ、本件列車の運転士（以下「運転士」という。）は、伊勢石橋第4号踏切道（以下「本件踏切」という。）を速度約45km/hの力行運転で通過中、本件列車の後方からの異音を感知したため、直ちに非常ブレーキを使用し、本件列車は本件踏切から約95m行き過ぎて停止した。

停止後、運転士が調査したところ、先頭車両の進行左側後部台車付近の衝突痕及び本件踏切付近で前部が大破している普通自動車を発見した。

普通自動車には5名が乗っており、1名が重傷、4名が軽傷を負った。12名の乗

客、運転士及び車掌に負傷はなかった。

普通自動車は大破し、本件列車は軽微な損傷を受けた。

## 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8月13日、本件事故の調査を担当する主管調査官ほか1名の鉄道事故調査官を指名した。

平成14年8月14日、現場調査を実施した。

中部運輸局は、本事故調査の支援のため、鉄道部及び三重運輸支局職員を事故現場に派遣した。

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。

川合高岡駅発車の際、駅構内の旅客用踏切道及び伊勢石橋第4号踏切道の動作反応灯の点灯を確認して、同駅を20時47分15秒定刻に発車し、4ノッチで加速しながら本件踏切を通過中、後方からの異音を感知したので、直ちに非常ブレーキを使用するとともに、防護無線を発報し、また、パンタグラフを降下した。

列車停止後、車外に出ると、列車の中間部分に接触痕があり、本件踏切付近で普通自動車が踏切防護柵に押し付けられて大破していた。

普通自動車の中を確認すると3名の大人と、2名の子供が乗車していた。車掌に救急車の手配をするように指示をし、運転指令に状況を伝えた。

駆けつけた川合高岡駅の駅員や対向列車及び後続列車の乗務員らと協力して乗客を降車させ、同駅まで誘導した。この間に、普通自動車の車内の人たちは救急車で病院に収容された。

また、列車が本件踏切に近づいた際、本件踏切の遮断かんは降下していた。

一方、普通自動車の運転者（以下「運転者」という。）の口述によれば、事故に至るまでの経過は、概略次のとおりであった。

家族5名で、親類の家から自宅へ戻る途中、本件踏切に差し掛かったが、車内は皆寝入っているようで静かだった。自分は考え事をしながら運転をしていた。先行車はなく、踏切の警報機には気付かなかった。

踏切から車 2 台分ぐらい手前で遮断かんが降下しているのに気付いた時、ブレーキを踏んだが止まりきれず、そのまま列車と衝突した。普段から利用している道路ではなく、踏切の存在はよく知らなかった。

(付図 1、2、3 及び写真 1、2、3、4、5、6 参照)

## 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

普通自動車 運転者 軽傷

同乗者 重傷 1 名(後部座席)、軽傷 3 名(助手席及び後部座席)

本件列車 乗客及び乗務員に負傷はなかった。

## 2.3 鉄道施設及び車両の損傷に関する情報

踏切防護柵の基礎、遮断かん被覆の一部、先頭車両(ク 1 5 4 4)第 4 軸速度発電機、両車両のブレーキ管等が損傷していた。

(写真 3、4、5 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、踏切防護柵に押し付けられ前部が大破していた。

(写真 6 参照)

## 2.5 乗務員等に関する情報

列車運転士 男性 42 歳

甲種電気車運転免許

昭和 62 年 2 月 13 日

普通自動車運転者 女性 23 歳

普通自動車免許

平成 9 年 3 月 19 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

(付図 3 及び写真 1、2 参照)

### 2.6.2 車両の概要

2 両編成(ク 1 5 4 4、モ 1 4 4 4)の直流電車(DC 1500V)であった。

## 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 事故現場の位置

本事故が発生した本件踏切の位置は、上本町駅起点104k388m(以下「上本町駅起点」は省略。)であり、また、本件列車の停止位置は、同社からの報告によれば、先頭は104k293m、最後尾104k333mであった。

(付図3参照)

### 2.8.2 本件踏切の状況及びその視認性

道路側からの本件踏切の見通し距離は100mであり、普通自動車の本件踏切に接近する際、十分視認できるものであったと認められた。また、踏切警報機は道路通行者から見て右側に設置されていたが、踏切手前約55mの位置から確認できた。

運転士及び運転者の口述並びに普通自動車との衝突によると認められる遮断かんの被覆の欠損状況から、本件踏切の遮断機は、正常に動作していたものと認められる。

(付図3及び写真1参照)

### 2.8.3 本件踏切における列車本数及び自動車交通量

事故当日のダイヤにおける本件踏切を通過する列車本数は、1日当たり289本であった。

これに対して、本件踏切における自動車交通量は、平成11年7月8日の踏切道実態調査によれば、1日当たり10,523台であった。

### 2.8.4 本件踏切における事故発生状況

平成11年7月8日の踏切道実態調査によれば、過去5年間踏切障害事故の発生はなく、また、その後、本事故の発生までの間においても事故の発生はなかった。

## 3 事実を認定した理由

3.1 運転士及び運転者の口述並びに本件列車の先頭車両後部台車左側にある損傷から、普通自動車は、本件列車が本件踏切を通過中に本件踏切に進入して衝突

したものと推定される。

3.2 普通自動車は、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、降下している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。

運転者は「考え事をしながら運転していた」と口述しており、このことが、警報機が動作していたことに気付かなかったことや遮断機が動作していたことに気付くのが遅れたことに関与した可能性がある。

## 4 原因

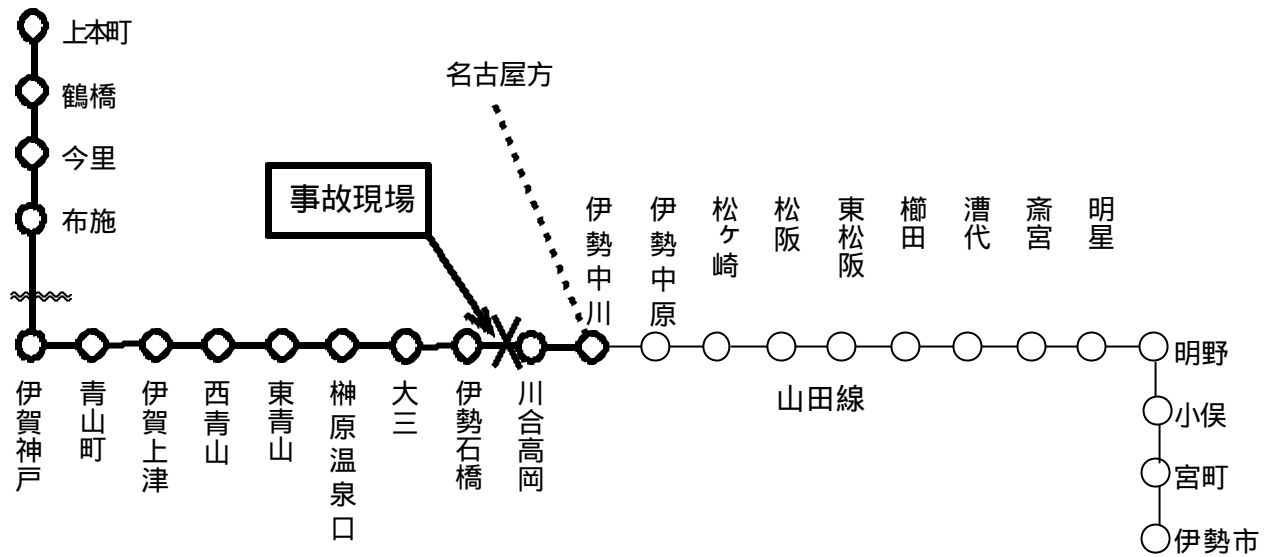
本事故は、普通自動車が、本件踏切の警報機及び遮断機が動作していたにもかかわらず、降下している遮断かんを突破して本件踏切内に進入したため、通過中の本件列車と衝突したことによるものと推定される。

運転者が、本件踏切の警報機が動作していたことに気付かなかったこと及び遮断機が動作していたことに気付くのが遅れたことについては、考え事をしながら運転していたことが関与した可能性が考えられる。

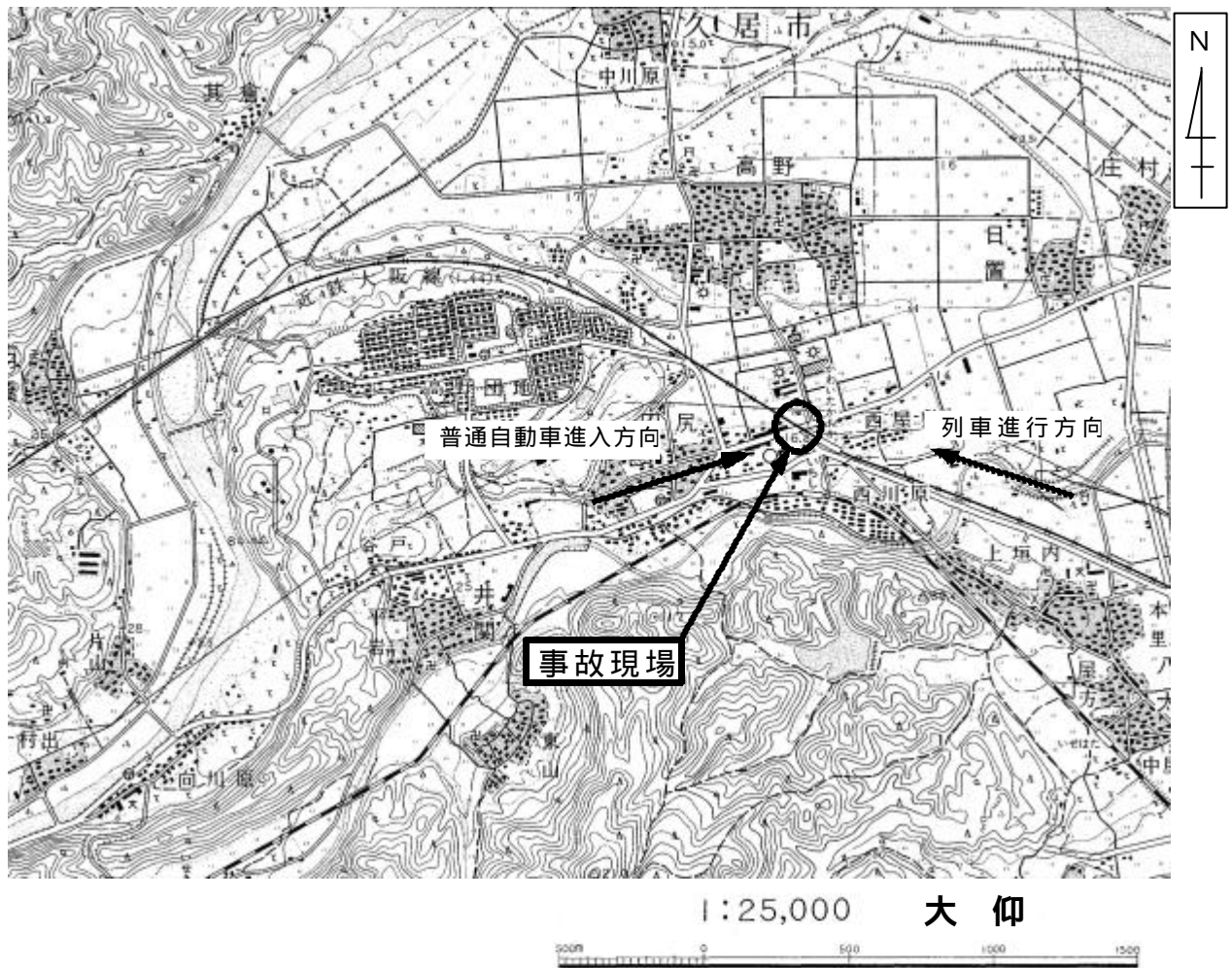


# 付図1 大阪線路線図

大阪線 上本町駅～伊勢中川駅間 108.9km (複線)

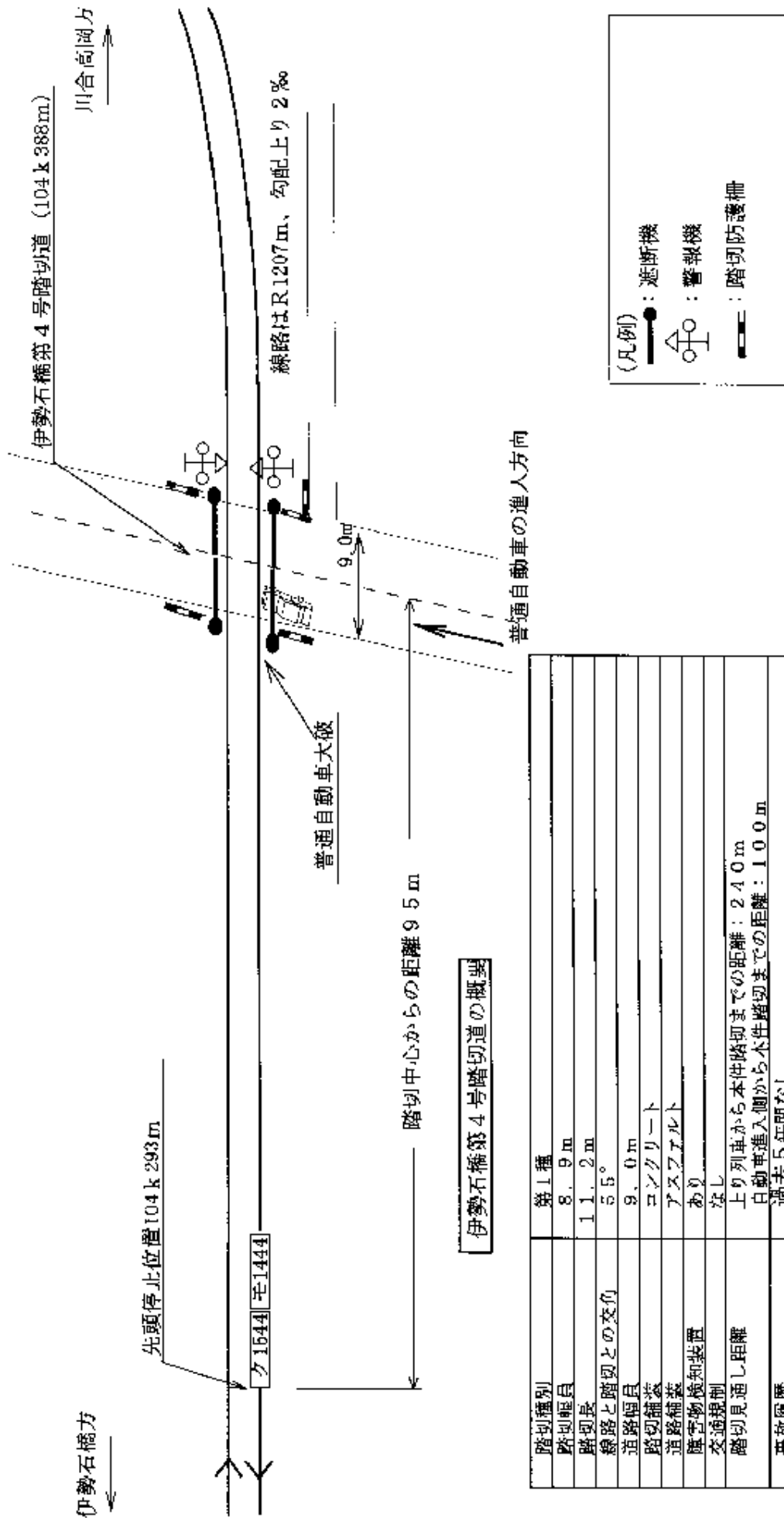


# 付図2 事故現場付近の地形図



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



伊勢石橋第4号踏切道の概要

踏切種別	第1種
踏切幅員	8.9m
踏切長	11.2m
線路と踏切との交角	55°
道路幅員	9.0m
踏切舗装	コンクリート
道路舗装	アスファルト
障害物検知装置	あり
交通規制	なし
踏切見通し距離	上り列車から本件踏切までの距離: 24.0m 自動車進入側から本件踏切までの距離: 10.0m
事故履歴	過去5年間なし

注) 踏切道の概要は、踏切道実態調査表 (平成11年7月8日調査) による。

写真1 自動車進入側から  
本件踏切の見通し状況



写真2 列車から本件踏切  
の見通し状況

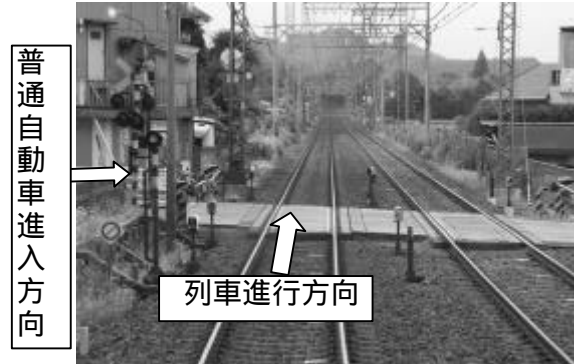


写真3 本件踏切防護柵の  
損傷状況



写真4 車両の損傷状況 (1)  
(速度発電機損傷)



写真5 車両の損傷状況(2)  
(ブレーキ管損傷)



写真6 普通自動車の損傷状況

