

# 鉄 道 事 故 調 査 報 告 書

- |   |
|---|
| I 東日本旅客鉄道株式会社 青梅線東青梅駅構内 列車脱線事故<br>(踏切障害に伴うもの)     |
| II 東日本旅客鉄道株式会社 越後線巻駅～越後曾根駅間 列車火災事故<br>(踏切障害に伴うもの) |

平成21年 2 月 27日

運 輸 安 全 委 員 会

本報告書の調査は、本件鉄道事故に関し、運輸安全委員会設置法に基づき、運輸安全委員会により、鉄道事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故の防止及び被害の軽減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。

運輸安全委員会  
委員長 後藤 昇 弘

## 《参 考》

本報告書本文中に用いる解析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「3 事実を認定した理由」に用いる解析の結果を表す用語は、次のとおりとする。

①断定できる場合

・・・「認められる」

②断定できないが、ほぼ間違いない場合

・・・「推定される」

③可能性が高い場合

・・・「考えられる」

④可能性がある場合

・・・「可能性が考えられる」

I 東日本旅客鉄道株式会社 青梅線東青梅駅構内  
列車脱線事故（踏切障害に伴うもの）

# 鉄道事故調査報告書

鉄道事業者名：東日本旅客鉄道株式会社

事故種類：列車脱線事故（踏切障害に伴うもの）

発生日時：平成20年9月8日 18時24分ごろ

発生場所：東京都青梅市

青梅線 東青梅駅構内

東青梅第二踏切道（第1種踏切道）

立川駅起点17k332m付近

平成21年2月9日

運輸安全委員会（鉄道部会）議決

委員長 後藤昇弘

委員 楠木行雄

委員 松本陽（部会長）

委員 中川聡子

委員 宮本昌幸

委員 富井規雄

## 1 鉄道事故調査の経過

### 1.1 鉄道事故の概要

東日本旅客鉄道株式会社の青梅線青梅駅発立川駅行き10両編成の上り普電第1816列車は、平成20年9月8日（月）、青梅駅を定刻（18時20分）に出発した。列車の運転士は、速度約60km/hで惰行運転中、東青梅第二踏切道に差しかかる直前に右側（前後左右は列車の進行方向を基準とする。）から当該踏切道に進入してきた普通貨物自動車と衝突し、列車は当該踏切道から約100m行き過ぎて停止した。

列車は、1両目（車両は前から数える。）の前台車第1軸が左へ脱線していた。

列車には、乗客35名と乗務員2名が乗車していたが、死傷者はなかった。また、普通貨物自動車には運転者のみが乗車しており、軽傷を負った。

列車は、1両目から5両目の車体前面、側面及び床下機器等が損傷した。普通貨物

自動車は大破したが、火災の発生はなかった。

## 1.2 鉄道事故調査の概要

### 1.2.1 調査組織

航空・鉄道事故調査委員会は、平成20年9月8日、本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。

また、平成20年9月9日、1名の鉄道事故調査官を追加指名した。

関東運輸局は、本事故調査の支援のため、職員を事故現場に派遣した。

### 1.2.2 調査の実施時期

平成20年9月8日～9日	現場調査、車両調査及び口述聴取
10月3日	口述聴取

### 1.2.3 原因関係者からの意見聴取

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、東日本旅客鉄道株式会社（以下「同社」という。）の上り普電第1816列車（以下「本件列車」という。）の運転士（以下「本件運転士」という。）及び車掌（以下「車掌」という。）並びに普通貨物自動車（以下「普通トラック」という。）の運転者（以下「運転者」という。）の口述によれば、概略次のとおりであった。

#### (1) 本件運転士

青梅駅を定刻（18時20分）に出発し、東青梅駅の場内信号機の進行現示を確認して速度約60km/hで惰行運転中、東青梅第二踏切道（以下「本件踏切」という。）に差しかかる直前に右側から本件踏切へ進入してきた普通トラックと衝突した。衝突と同時に汽笛を吹鳴するとともに非常ブレーキを使用し、防護無線を発報した。列車は東青梅駅のホームにかかって停止した。

停止後、車掌に、踏切で普通トラックと衝突して防護無線を発報したことを連絡し、指令にも同旨を報告した。降車して事故現場及び本件列車の状況等を確認し、脱線していること及び事故現場の状況等を再度指令に報告した。

その後、前6両の負傷者の確認を行い、駆けつけてきた同社社員と協力して、

1両目の乗務員用乗降口からホーム上に乗客を誘導した。

なお、本件列車の乗務開始から本事故に至るまでの間、車両に異常は認められなかった。

## (2) 車掌

本件列車10両目の乗務員室に乗車して青梅駅を定刻に出発し、勝沼第一踏切道手前で非常ブレーキが掛かるとともに、防護無線を受信し、本件列車が停止した。その後、本件運転士から車内電話で普通トラックと衝突したという報告を受け、このことを車内放送により乗客に伝えた。

本件運転士から事故現場への同行を求められたので、乗務員が事故現場に向かうので線路等に降りないように車内放送した後、事故現場に行った。事故現場においては、本件列車5両目付近で、大破した普通トラックを確認した。また、道路脇に運転者が座っていたので、名前と年齢を確認した。

乗務員室に戻り、後ろ4両の負傷者の確認を行い、同社社員及び消防署員と協力して、10両目の乗務員用乗降口から乗客を降ろして東青梅駅まで誘導した。

## (3) 運転者

事故当日は、5時20分ごろ自宅から仕事先の作業現場に出掛け、8時30分ごろから屋外においてボーリングによる地質調査の作業を行い、16時40分ごろ作業現場を出発して帰宅の途についた。

本件踏切手前の交差点において、赤信号のため一旦停止した。停止した時は、前から3台目にいた。その後、交差点を右折して前方に自動車がいなかったことは覚えているが、右折してから本件踏切までの記憶がなく、多分浅い眠りに入ったのではないかと思う。

本件踏切の直前で遮断かんが降りていたのに気付いてブレーキを掛けたが、本件列車と衝突したと同時にそれ以降の記憶がなく、どのような行動をしたか覚えておらず、搬送中の救急車の中で気が付いた。

本件踏切から自宅は近く、この道路はよく通るので、本件踏切があることは知っていた。

今回の作業現場には、9月6日から通っており、前日の7日は休みで自宅において休養していた。当日は、特に体調が悪いということはなく、作業も途中休憩を取りながら行っていたが、太陽に照りつけられていたので、その疲れが帰りに出たのかもしれない。

なお、本事故の発生時刻は、18時24分ごろであった。

(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

本件列車	乗客	なし
	本件運転士、車掌	なし
普通トラック	運転者	軽傷

## 2.3 鉄道施設及び車両等に関する情報

### 2.3.1 本件踏切に関する情報

- (1) 本件踏切の位置は立川駅起点17k332m（以下「立川駅起点」は省略）であり、踏切種別は第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）で、遮断方式は全遮断（道路の幅員全体を遮断する方式）である。また、踏切支障報知装置（押しボタン）及び踏切内の障害物を検知して特殊信号発光機に停止信号を現示させる障害物検知装置が設置されている。
- (2) 普通トラックが右折した交差点から本件踏切は見通すことができ、その距離は約90mである。また、上り列車の本件踏切の見通し距離は80mである。
- (3) 本件踏切の踏切保安設備に係る直近の検査結果の記録には、異常は認められなかった。
- (4) 本件踏切には、踏切保安設備の作動状況を記録する装置が設置されており、本件踏切の警報等が正常に作動した記録が残されていた。
- (5) 本件踏切には、踏切監視カメラが設置されている。

踏切監視カメラには、本件列車が本件踏切に差しかかる直前に右側から一時停止をせず本件踏切に進入してきた普通トラックと本件列車が衝突した映像が記録されていた。また、踏切保安設備（踏切遮断機、踏切警報機）が正常に作動している状況も記録されていた。

（付図3及び写真1、2、6参照）

### 2.3.2 鉄道施設

青梅線の本件踏切付近の区間は単線で、軌間は1,067mmである。本件踏切の手前約289mの区間は、半径300mの右曲線で10%の下り勾配である。

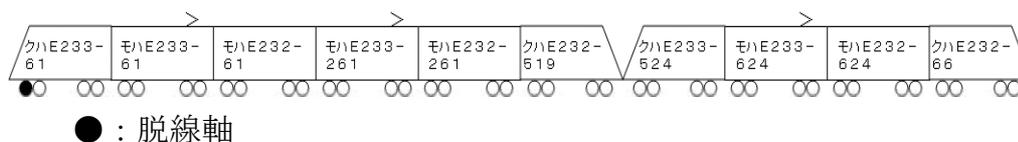
### 2.3.3 車両

#### (1) 車両の概要

車種	直流電車（DC1,500V）
編成両数	10両（6両と4両の併結）
編成定員	1,528名（座席定員486名）

記号番号

←列車進行方向



- (2) 本件列車には、A T S－P形自動列車停止装置が設置されており、非常ブレーキの作動などをトリガとして、そのトリガ発生前後一定時間の時刻及び速度等の運転状況を記録する機能を有している。

その記録によると、本件列車の先頭位置が17k338m付近で手動非常ブレーキが作動した記録が残されていた。

- (3) 本件列車の車両の定期検査の記録に、異常は認められなかった。

## 2.4 鉄道施設及び車両等の損傷、痕跡に関する情報

### 2.4.1 脱線の状況

事故後、本件列車は先頭が17k230m付近に停止し、1両目の前台車第1軸が左へ脱線していた。

(付図3及び写真3参照)

### 2.4.2 鉄道施設の損傷及び痕跡の状況

- (1) レールボンド、分岐器控え棒、右側の踏切遮断機及び障害物検知装置等が損傷した。なお、右側の踏切遮断かんが折損していた。

- (2) 17k332m付近から脱線した本件列車1両目の停止位置までの間の連接軌道、まくら木、分岐器控え棒及び分岐器クロッシング等に車輪フランジによると見られる痕跡があった。

(付図3及び写真5参照)

### 2.4.3 車両の損傷及び痕跡の状況

車両の損傷状況は、概略次のとおりであった。

- (1) 1両目

前面窓ガラス、車体前面FRP、台枠下部覆い、連結器胴受け、コンプレッサ、低圧つなぎ箱、右側車体外板、旅客用乗降口引き戸及び乗降口引き戸窓ガラス等が損傷した。

- (2) 2、3及び4両目

右側車体外板、右側前位隅柱、乗降口引き戸窓ガラス及び客室窓ガラス等が損傷した。

(3) 5両目

右側車体外板及び右側前位隅柱等が損傷した。

(4) 6、7、8、9及び10両目

損傷等はなかった。

(写真3、4参照)

#### 2.4.4 鉄道施設及び車両以外の物件の損傷及び痕跡の状況

普通トラックは、本件列車の1両目前部と衝突した後、時計回りに回転し、進入方向と前後逆の状態ですり抜けのコンクリート柱に衝突し、大破していた。なお、火災の発生はなかった。

(付図3参照)

#### 2.5 乗務員等に関する情報

本件運転士 男性 48歳

甲種電気車運転免許

昭和62年5月11日

(運転経験年数は25年6ヶ月である。)

車掌 男性 36歳

運転者 男性 69歳

普通自動車免許

昭和62年6月8日

#### 2.6 気象等に関する情報

当時の事故現場付近の天気 晴れ

### 3 事実を認定した理由

#### 3.1 本件踏切に関する解析

2.1(3)に記述した普通トラックの運転者の口述、2.3.1(3)～(5)に記述した踏切の記録などから、本件踏切の踏切遮断機及び踏切警報機は正常に作動していたものと認められる。

#### 3.2 普通トラックが本件踏切に進入したことに係る解析

2.1(3)に記述したように、運転者が交差点を右折してから本件踏切までの記憶がなく、本件踏切の直前で遮断かんが降りているのに気付いたと口述していること、2.3.1(5)に記述したように、踏切監視カメラに、本件列車が本件踏切に差しかかる直

前に右側から一時停止をせず普通トラックが本件踏切に進入してきた映像が残されていたこと、及び2.4.2(1)に記述したように、本件踏切右側の踏切遮断かんが折損していたことから、普通トラックの運転者が本件踏切に気付くのが遅れ、本件列車の通過直前に本件踏切に進入したものと推定される。

### 3.3 脱線に関する解析

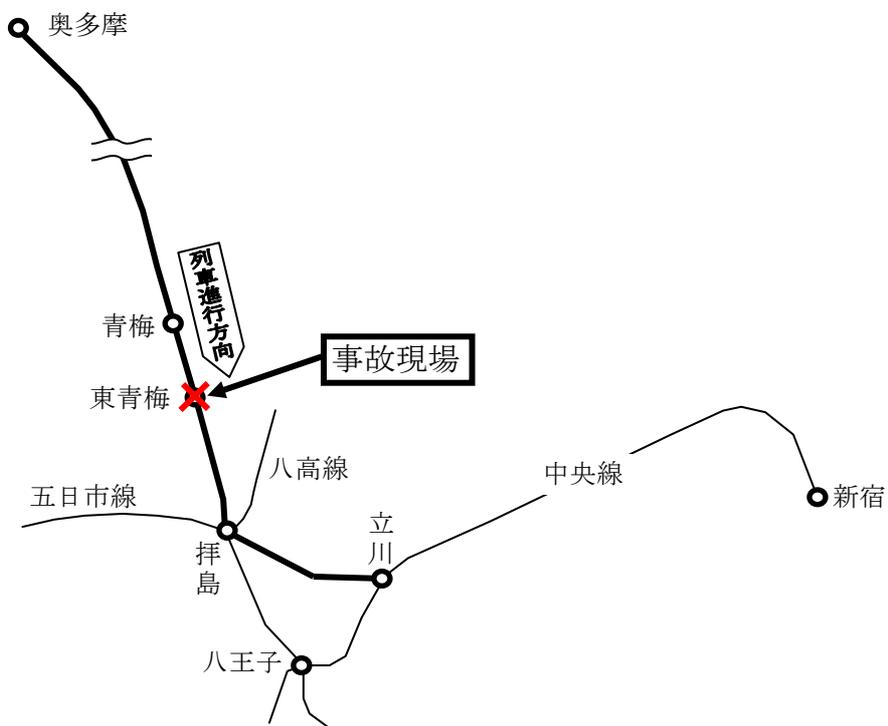
3.1及び3.2に記述したように、本件踏切の踏切遮断機及び踏切警報機が正常に作動していたにもかかわらず、本件列車の通過直前に普通トラックが一時停止をせず本件踏切に進入したため、本件列車がこれと衝突して脱線したものと推定される。

## 4 原因

本事故は、本件踏切の踏切遮断機及び踏切警報機が正常に作動していたにもかかわらず、本件列車の通過直前に普通トラックが一時停止をせず本件踏切に進入したため、本件列車がこれと衝突して脱線したことによるものと推定される。

# 付図1 青梅線路線図

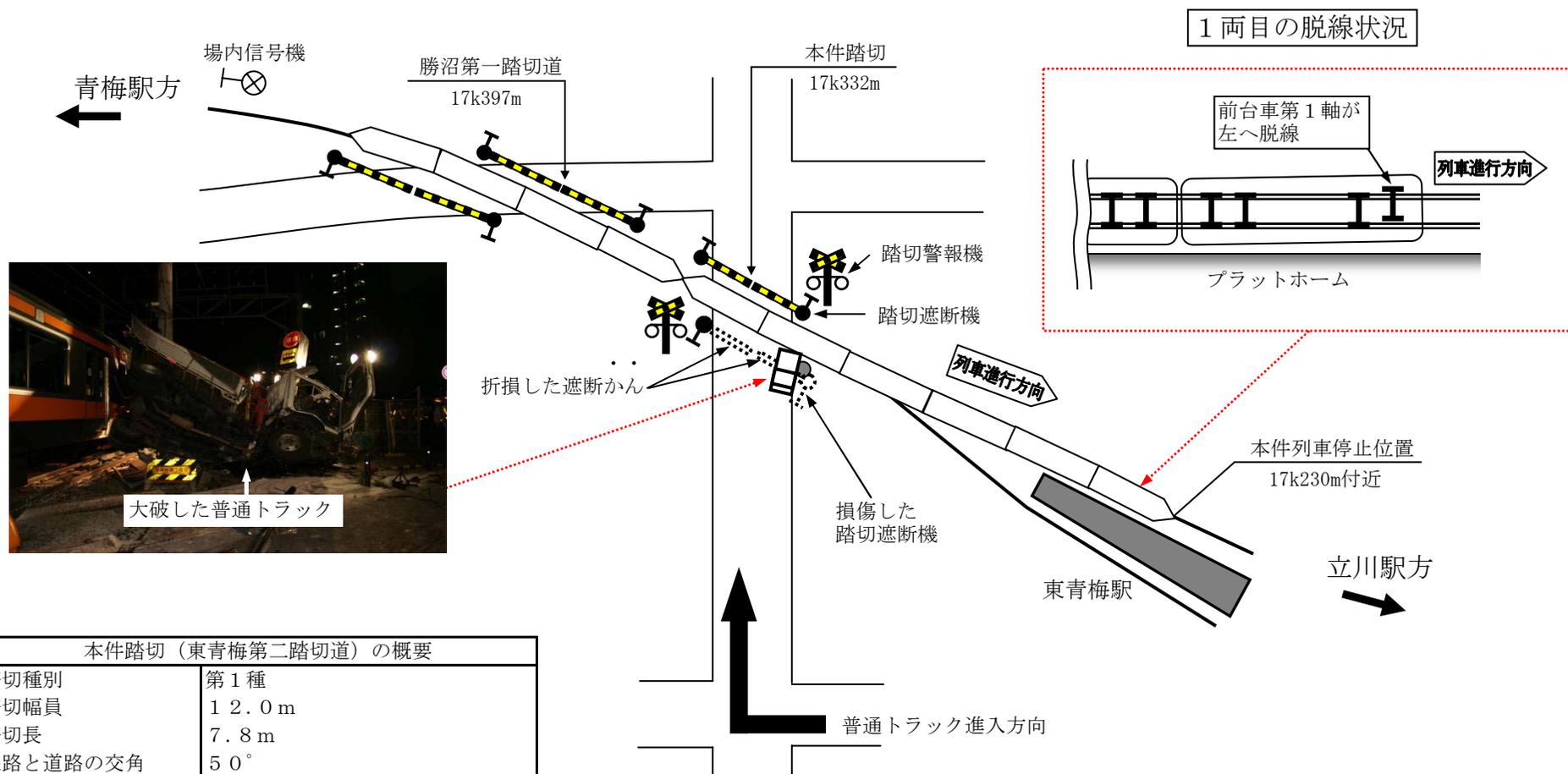
青梅線 立川駅～奥多摩駅間 37.2km (単複線)



# 付図2 事故現場付近の地形図



付図3 事故現場略図



大破した普通トラック

本件踏切（東青梅第二踏切道）の概要	
踏切種別	第1種
踏切幅員	12.0m
踏切長	7.8m
線路と道路の交角	50°
道路幅員	12.0m
踏切支障報知装置 (非常押しボタン)	両側有り
障害物検知装置	有り
交通規制	C規制(大型車通行禁止)
踏切舗装	連接
列車通過本数	230/日(事故当日のダイヤによる)
自動車交通量*	4,967台/日
事故履歴	なし(本事故発生から過去5年間)

(\* : 平成16年9月の踏切道実態調査による。)

写真1 道路側から見た本件踏切の見通し状況  
(事故発生の翌日撮影)



写真2 列車側から見た本件踏切の見通し状況  
(事故発生の翌日撮影)



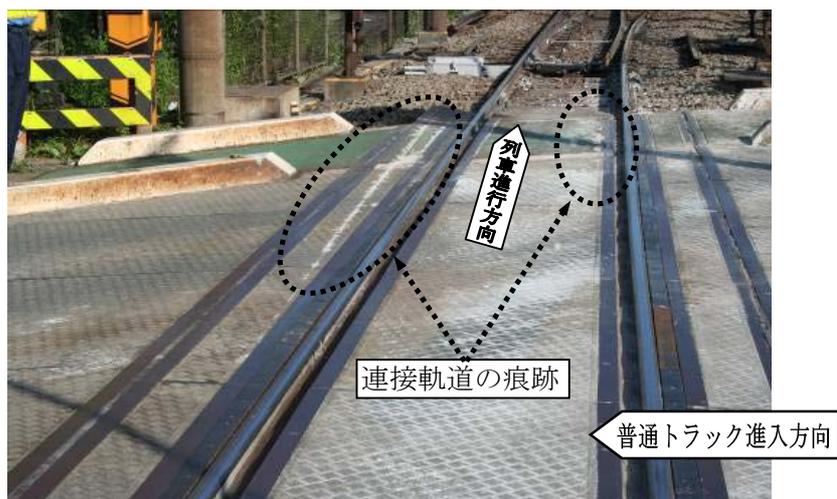
写真3 脱線状況と車両の損傷状況



写真4 車両の損傷状況



写真5 鉄道施設の損傷及び痕跡の状況



## 写真6 踏切監視カメラの映像

本件踏切に普通トラックが進入直前の状況  
(踏切遮断機及び踏切警報機が正常に動作)



(同社提供)

本件列車と普通トラックが衝突する直前の状況



(同社提供)

※日時は補正を行っていないものである。