

## 7. 事故調査事例

【列車接近に気付かない関与要因（表4<22～23ページ）に着目して】

### ① 踏切の一時停止位置から列車の見通しが悪い

#### 事例 1

平成 28 年 9 月 27 日（火）12 時 46 分ごろ発生 【表 3 No. 22】

### 踏切から列車の見通しが制限され、通過する列車の速度が高い踏切での事故

**概要：**4両編成の普通列車の運転士は、踏切の手前約50mの位置で気笛を吹鳴しようとしたところ、左側から踏切内に進入してきた原動機付自転車を認めたため、直ちに気笛を吹鳴するとともに非常ブレーキを使用した。列車は同原動機付自転車と衝突した。この事故により、同原動機付自転車の運転者が死亡した。

**原因：**本事故は、踏切遮断機及び踏切警報機が設けられていない第4種踏切道に列車が接近している状況において、原動機付自転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推定される。

列車が接近している状況において、同原動機付自転車が踏切内へ進入したことについては、住宅、生け垣及び繁茂した雑草によって線路内の見通しが制限されていたことが関与した可能性があると考えられるが、同原動機付自転車の運転者が死亡しているため詳細を明らかにすることはできなかった。

#### 本件踏切の安全性向上に関する分析：

列車の見通距離は、住宅、生け垣及び繁茂した雑草によって、踏切注意柵の中心位置（左側レールから約2.0m離れた踏切注意柵の中心）から約103mであり、この距離を列車が、時速約95km/hで走行する場合、約4秒で到達することになる。この時間では、見通しの範囲内に列車のいないことを確認し横断を開始した通行者が、本件踏切を渡りきれない可能性があると考えられる。

第4種踏切道は、通行者の十分な左右安全確認を前提にその安全が担保されていることから、鉄道事業者は、本件踏切通行者の見通距離が少しでも長く取れるように周囲の除草などを適切に行い、最大可能な見通距離を常に確保することが望まれる。



自主的な交通規制を説明する看板 写真1 踏切周辺の状況



図 踏切周辺の状況



写真2 踏切からの南三原駅方の見通し  
（図中の見通写真①～④の位置で撮影）

### 再発防止に向けて

#### 再発防止のために望まれる事項：

第4種踏切道は、通行者の十分な左右安全確認を前提にその安全が担保されているが、本件踏切においては、通過列車の速度が約95km/hと高いことを考慮し、鉄道事業者と市は協力して第4種踏切道の統廃合に向けた協議を継続的に行うことが必要である。

なお、踏切道の統廃合あるいは踏切保安設備の整備が済むまでの間は、本件踏切に対し、次の対策を講じることが望まれる。

- (1) 本件踏切に対し、周囲の除草などを適切に行い、通行者に対して最大可能な見通しを確保すること。
- (2) 本件踏切を使用する通行者が列車の接近に気付くことができるように、鉄道事業者は適切な位置で気笛を吹鳴する対策を検討すること。

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 29（2017）年 4 月 27 日公表）  
<http://www.mlit.go.jp/jtsb/railway/rep-acci/RA2017-3-2.pdf>