

えちぜん鉄道株式会社
三国芦原線 踏切障害事故
(令和2年11月15日発生)

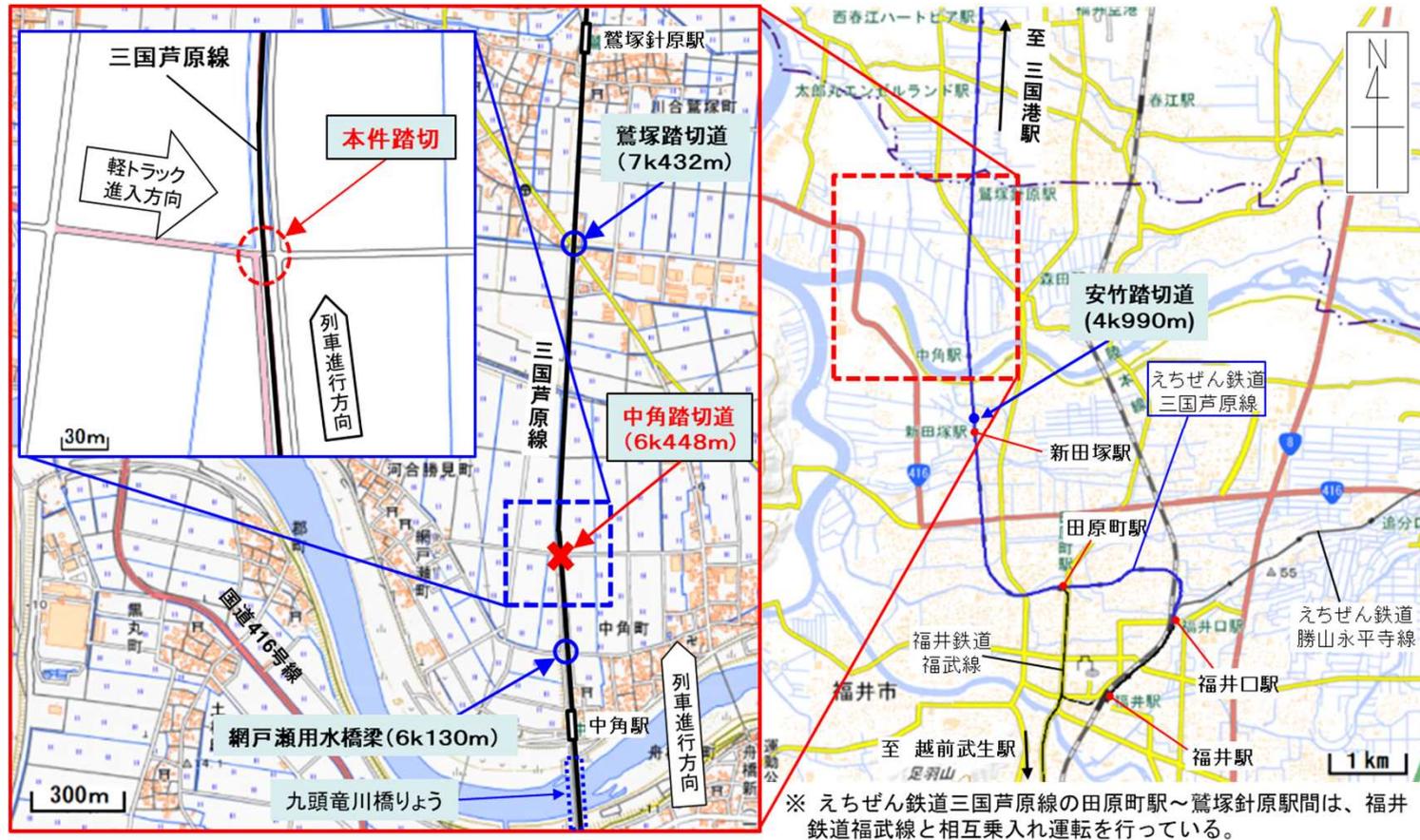
鉄道事故調査報告書 説明資料

運輸安全委員会
令和3年11月

事故の概要

1. 事業者名 : えちぜん鉄道株式会社
2. 事故種別 : 踏切障害事故
[運輸安全委員会設置法施行規則第2条第2項ハ 踏切遮断機が設置されていない踏切道において発生したものであって、死亡者を生じたもの]
3. 発生日時 : 令和2年11月15日(日) 12時08分ごろ (天気 : 晴れ)
4. 発生場所 : 三国芦原線 なかつの 中角駅 ~ わしづかはりばら 鷺塚針原駅間 (福井県福井市)
中角踏切道 (第4種 : 踏切遮断機、踏切警報機なし)
5. 関係列車 : 下り 第1113R列車 (えちぜんたけふ 越前武生駅発鷺塚針原駅行 1両編成・ワンマン)
6. 乗車人員 : 運転士1名、乗客2名
7. 死傷者 : 死亡1名 (軽貨物自動車の運転者 : 男性86歳)
8. 概要 : 越前武生駅発鷺塚針原駅行きの下り第1113R列車の運転士は、中角駅~鷺塚針原駅間を速度約60km/hで走行中、中角踏切道 (第4種踏切道) に進入してくる軽貨物自動車を認めため、直ちに非常ブレーキを使用した。この事故により、同軽貨物自動車の運転者が死亡した。

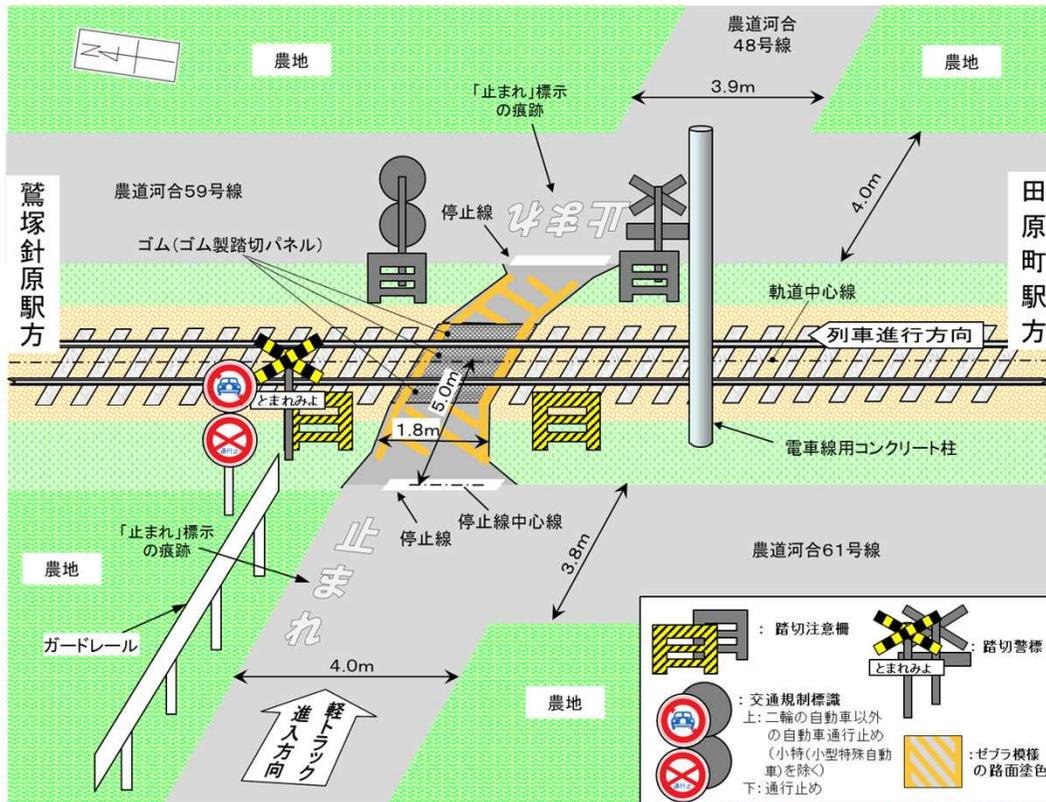
事故現場付近の地形図



※この図は、国土地理院の地理院地図（電子国土Web）を使用して作成

本件踏切周辺は、列車側、軽トラック側からも見通しのよい状況であった

本件踏切の概要



令和元年9月時点の踏切道実態調査表等の概略

- ・ 踏切長 6.0m
- ・ 踏切幅員 1.8m
- ・ 踏切交角 90°
- ・ 踏切見通距離
 - 列車(中角駅方)から踏切 300m
- ・ 列車見通距離
 - 通行者(軽トラック進入側)から列車(中角駅方) 200m
- ・ 道路交通量
 - 三輪以上の自動車 0台/日
 - 二輪 2台/日
 - 軽車両(自転車を含む) 6台/日
 - 歩行者 4人/日
- ・ 鉄道交通量 92本/日(1時間最大8本)

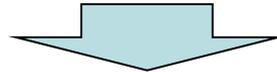
○ 交通規制

- ・ 3月16日から12月15日まで ‘小型特殊自動車を除く二輪の自動車以外の自動車の通行止め’
- ・ 12月16日から翌年3月15日まで ‘通行止め’

- 軽トラックが本件踏切を横断する場合、線路の手前が15%の上り勾配、線路の先が15%の下り勾配の凸部を通行する状況

法令によって異なる自動車の定義等に関して

「軽自動車が小型特殊に含まれるものと誤解していた」
「軽自動車が通行できないことを知らなかった」との声が周辺住民等から有り



各種法令等における普通・軽・小型特殊自動車の区分

※ 準中型以上、大型特殊及び二輪・三輪の自動車は省略

車両の種類と関係する法令等 (③及び④の車両の種類は略称を表示)	① 道路交通法 施行規則	② 道路運送車両法 施行規則	③ 道路標識、区 画線及び道路標 示に関する命令	④ 交通の方法に 関する教則
車体の大きさ「長さ4.7m、幅1.7m、高さ2.0m」、 総排気量2.0ℓの何れか一つでも超える	普通自動車	普通自動車	「普通」	「普通」
車体の大きさ「長さ4.7m、幅1.7m、高さ2.0m」 以下で、総排気量2.0ℓ以下		小型自動車		
車体の大きさ「長さ3.4m、幅1.48m、高さ2.0m」 以下で、総排気量0.66ℓ以下		軽自動車	「軽」 (道路運送車両法を適用の場合)	
最高速度が35km/h未満で、農耕作業用車類の特 殊自動車	大型特殊自動車	小型特殊自動車	「小特」 (道路運送車両法を適用の場合)	
車体の大きさ「長さ4.7m、幅1.7m、高さ2.8m」 以下で、最高速度15km/h以下の特殊自動車	小型特殊自動車		「小特」	「小特」

【軽自動車】 → 「道路交通法施行規則」では普通自動車、「道路運送車両法施行規則」では軽自動車

【小型特殊自動車】 → 「道路交通法施行規則」では「最高速度が15km/h以下の特殊自動車等」

「道路運送車両法施行規則」は「最高速度が35km/h未満の農耕作業用自動車等」も含む



◎ 各種法令によって車両の種類区分が異なり、誤解する場合あり

◎ 誤解を防止するには、各種法令等における軽自動車及び小型特殊自動車の違いを知る必要あり

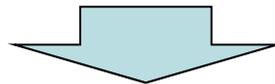
当委員会が調査した第3種・第4種踏切道（本件踏切と幅員が同一）に関して

当委員会の調査対象となった第3種・第4種踏切道における踏切障害事故で幅員 1.8 m の踏切道の交通規制

No.	発生日	事業者名	線名/踏切道名	踏切種別	交通規制の種類	軽自動車 通行可否
1	平成26年4月12日	東海旅客鉄道(株)	飯田/湯沢	第4種	二輪の自動車以外の自動車通行止め	否
2	平成27年6月19日	富山地方鉄道(株)	立山/北浦	第4種	二輪の自動車以外の自動車（小特を除く）通行止め	否
3	平成28年3月3日	長野電鉄(株)	長野/五所久保	第4種	規制なし	通行可
4	平成28年10月8日	西日本旅客鉄道(株)	山陽/中田第1	第4種	二輪の自動車以外の自動車（軽・小特を除く）通行止め	通行可
5	平成29年9月7日	西日本旅客鉄道(株)	福塩/岩崎の一	第4種	二輪の自動車以外の自動車通行止め	否
6	平成30年2月27日	東日本旅客鉄道(株)	内房/連光寺	第4種	二輪の自動車以外の自動車通行止め	否
7	平成30年4月11日	四国旅客鉄道(株)	予讃/高林	第3種	二輪の自動車以外の自動車（小特を除く）通行止め	否
-	平成30年9月27日	西日本旅客鉄道(株)	福塩/岩崎の一	第4種	(No.5と同一踏切道)	
8	令和元年5月22日	東日本旅客鉄道(株)	津軽/佐々木	第3種	車両通行止め	否
9	令和元年6月1日	秋田内陸縦貫鉄道(株)	秋田内陸/鎌足	第4種	二輪の自動車以外の自動車（小特を除く）通行止め	否
10	令和元年12月2日	天竜浜名湖鉄道(株)	天竜浜名湖/藤ノ木坂	第3種	車両通行止め	否
11	令和2年1月31日	西日本旅客鉄道(株)	境/新屋第3	第4種	二輪の自動車以外の自動車（軽・小特を除く）通行止め	通行可
本件	令和2年11月15日	えちぜん鉄道(株)	三国芦原/中角	第4種	二輪の自動車以外の自動車（小特を除く）通行止め	否

(令和3年8月時点で公表済)

踏切道の幅員が同じであっても、踏切の設置状況が個々に違い、交通規制が異なる



踏切道を通行しようとする車両の運転者は、踏切道の幅員が同じであっても交通規制が異なる場合があることに注意すべきと考える

運転者が本件踏切に進入したことに關して

【再発防止に望まれる改善策】

通行禁止の踏切を通行したことに關して

- 本件踏切を軽自動車が通行できない交通規制であることを知らなかったと周辺自治会などの話あり

軽トラックの運転者も知らなかった可能性

- ・ 交通規制に従うなど交通法規の遵守
- ・ 通行規制を周知する標識など設置

列車が接近している状況で進入したことに關して

- 本件踏切の停止線で約5秒間、一時停止した

列車が接近していないことを確認した可能性
道路幅に対する車幅の余裕が少ないため脱輪しないよう確認した可能性

通行が認められている自動車の運転のため、列車の接近が確認できるよう配慮して、幅員ポールなど設置

- 軽トラックが再び動き出した

一時停止した際に列車の方向を見たが、その時は接近していることに気付かず、ハンドル操作に集中して時間を要し、列車の方を再度確認しなかったなど、気付くことが出来なかった可能性

踏切の直前で確実に一時停止して安全であることを確認するなど、安全運転の意識向上が必要

- 列車が接近しているにも関わらず踏切内に進入した

窓がほぼ閉まり耳が少し遠い、道路幅が狭く運転操作に意識を集中して気づきにくくなっていた可能性

幅員ポールなどの設置によって、道路幅と車幅の確認・調整に向けられる意識集中を軽減

- 衝突直前、軽トラックが速度を落としていた

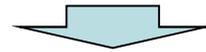
15%の凸部の運転のため、慎重に運転した可能性

第4種踏切道の安全に関する協議等

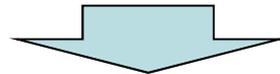
同社の第4種踏切道の協議等

これまで本件踏切の廃止又は踏切保安設備の整備に関する協議は行っていなかった

同社所有の第4種踏切道全24箇所のうち、1箇所の廃止を地元の自治体等に要請してきた



地元住民の理解を得ることが難しく、廃止の方針に対する合意に至っていない



鉄道事業者、関係する道路管理者及び地域住民等は、第4種踏切道の廃止または踏切保安設備の整備に向けた協議を進め、早期に方針を定め、具体的な取組を実施する必要あり

具体的な取組が実施されるまでの間

前頁「運転者が本件踏切に進入したことに関して」の「再発防止に望まれる改善策」について、鉄道事業者、道路管理者、警察等が協力し、適切な措置を講じることが望ましい

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種踏切道である中角踏切道に列車が接近している状況において、軽貨物自動車が同踏切道に進入したため、列車と衝突したことにより発生したものと認められる。列車が接近している状況で軽貨物自動車が同踏切道に進入した理由については、軽貨物自動車の運転者が列車の接近を認識していなかった可能性があると考えられるが、同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。

再発防止のために望まれる事項

踏切遮断機及び踏切警報機が設けられていない第4種踏切道は、廃止又は踏切保安設備を整備すべきものである。鉄道事業者、道路管理者、地域住民等の関係者は本件踏切の廃止又は踏切保安設備の整備に向けた協議を進め、早期に方針を定めて具体的な取組を実施することが必要であると考えられる。

本事故は、交通規制により自動車の通行が禁止されている本件踏切において、列車が接近している状況で軽貨物自動車が踏切手前で一時停止したものの再び動き出し、本件踏切に進入して発生しているため、踏切通行者が自らにおいて、実施されている交通規制に従うなどの交通法規の遵守のほか、踏切の直前で確実に一時停止して安全であることを確認するなどの安全運転の意識向上が必要である。

本件踏切に接続する道路に規制予告の標識を建植することによって規制標識の見落としを防止することや、他の迂回経路を示して本件踏切を自動車が通行しないように誘導する等の方策が有効と考えられる。

狭隘な踏切道への幅員ポールの設置などは、運転者の運転操作への意識の集中を軽減させ、列車の接近に対する注意力を高めることができるものと考えられる。

具体的な取組が実施されるまでの間、これらの改善策について、鉄道事業者、道路管理者、警察等が協力し、適切な措置を講じることが望ましい。

事故後に講じられた措置（概要）

【鉄道事業者が実施した対策】

- 軽自動車の通行が禁止されていることの注意看板を設置し、踏切の前後に防草シートを設置。
- 運転士の目撃情報で通行が禁止された自動車の横断回数の多い踏切に注意を促す看板を設置。
- 第4種踏切道を基本的に廃止する方針で関係者との調整を進めることとした。

鉄道事業者が設置した
注意看板



【道路管理者等が実施した対策】

- 踏切に接続する農道に、交通規制があること等を予告する看板の設置を実施予定。
- 踏切のある地域の高齢者向け交通安全教室において踏切横断時の危険事項などを説明する。

【福井警察署が実施した対策】

- 事故の発生から一定期間、本件踏切において取締りを強化するとともに、周辺住民に本事故の発生と自動車が通行できない踏切である等の注意喚起の周知を実施。
- 鉄道事業者、福井市、交通安全協会などの各種団体、周辺自治会等を交えた安全点検を実施。

以 上