

鉄 道 事 故 調 査 報 告 書

名古屋鉄道株式会社 名古屋本線奥田駅～大里駅間 列車脱線事故

近畿日本鉄道株式会社	内部線小古曾駅構内	列車脱線事故
------------	-----------	--------

福島臨海鉄道株式会社 福島臨海鉄道本線小名浜駅構内 列車脱線事故

山陽電気鉄道株式会社 本線播磨町駅～東二見駅間 列車脱線事故
(踏切障害に伴うもの)

平成15年10月31日

航空・鉄道事故調査委員会

本報告書の調査は、名古屋鉄道株式会社名古屋本線奥田駅～大里駅間列車脱線事故他3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内部線小古曾駅構内
列車脱線事故

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：列車脱線事故

発生日時：平成15年6月8日 11時14分ごろ

発生場所：三重県四日市市
内部線小古曾^{うつべ おごそ}駅構内

平成15年9月18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の内部線近鉄四日市駅発内部駅行き3両編成の下り第1141列車（ワンマン運転）の運転士は、平成15年6月8日（日）11時14分ごろ、小古曾駅に停車するため制動中、追分第3号踏切道の約26m手前に差し掛かったとき、当該踏切道に白いもの（コンクリート塊）があるのを認めた。直ちに非常ブレーキを使用したが無事に合わず、当該列車はコンクリート塊とぶつかって約3m走行した後、当該踏切道上に停止した。

当該列車は、1両目（車両は前から数え、前後左右は進行方向を基準とする。）の前台車第1軸が左側に脱線した。

当該列車の乗客25名及び運転士に死傷はなかった。

なお、当該列車は、コンクリート塊とぶつかったことにより排障器等に損傷を受けた。

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15年6月9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。

平成15年6月10日、現場調査及び口述聴取を実施した。

中部運輸局は、本事故調査の支援のため、職員を現場に派遣した。

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、第1141列車（以下「本件列車」という。）の運転士（以下「運転士」という。）の口述によれば、概略次のとおりであった。

追分駅を定刻（11時13分）に発車し、速度約38km/hで惰行運転とした。その後、次駅である小古曽駅に停車するため、常用ブレーキを使用して減速中、線路勾配標付近で前方の追分第3号踏切道（以下「本件踏切」という。）に何か白いものが見えた。

最近、置き石の事件が続いているため、前方を注視し、おかしいと思ったら、躊躇なくブレーキを掛けるよう、社内で注意を受けていた。このため、直ちに非常ブレーキを使用した。このときの速度は約25km/hであった。白いものに近づくとつれ、それがコンクリート塊であることが分かった。

本件列車が、そのコンクリート塊とぶつかった際に、運転台が持ち上がり左側に滑るような感じがした。停止した後、降車して1両目の前台車第1軸の脱線を認め、四日市にある運転指令へ「踏切道に石が置かれており、急ブレーキを掛けたが接触し、第1軸が脱線した」と連絡した。

その後、パンタグラフの降下、転動防止の手配及び車内の乗客25名に負傷のないことを確認した。

なお、ブレーキの機能等に関しては、本件列車の乗務開始後事故に至るまでの間、特に異常は認められなかった。

（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

なし

2.3 事故現場に関する情報

本事故が発生した本件踏切の上り方(近鉄四日市駅起点5 k 1 2 6 m付近。以下「近鉄四日市駅起点」は省略。)の左側レール頭頂面上及び踏切の右側ガードレール頭頂面上並びに本件踏切内の敷板及びアスファルト上には、車輪フランジによると思われる痕跡が見られた。

本件踏切にあったコンクリート塊には、本件列車とぶつかった際に付いたと思われる痕跡が見られた。

近畿日本鉄道株式会社(以下「同社」という。)によるとこの塊は、本事故以前に本件踏切から2～3 m離れた道路脇の平坦な民有地にあったものとのことである。

なお、本件列車の停止位置は、同社からの報告によれば、車両の先頭が5 k 1 3 0 mであった。

(付図3及び写真3、4、5参照)

2.4 鉄道施設及び車両の損傷に関する情報

2.4.1 鉄道施設の損傷状況

2.3に記述した痕跡の他、特段の損傷はなかった。

2.4.2 車両の損傷状況

左側車輪の排障器の屈曲及び右側車輪のフランジに打痕が見られた。

(写真2参照)

2.5 乗務員等に関する情報

運転士

甲種電気車運転免許

平成3年2月14日

2.6 鉄道施設及び車両に関する情報

2.6.1 鉄道施設の概要

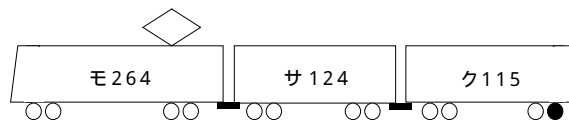
軌間	7 6 2 mm
レールの種類	4 0 kgN
単線・複線の別	単線

2.6.2 車両の概要

車種	直流電車(DC750V)
編成両数	3両
編成定員	181名

空車質量
記号番号

ク115形：10.5t



進行方向
: 脱線軸

2.7 気象に関する情報

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 本件列車は、運転士の口述から、本件踏切に置かれていたコンクリート塊と1両目の前台車第1軸の左側車輪がぶつかって、同前台車第1軸が左側に脱線したものと推定される。

また、2.3に記述した左側レール頭頂面上及び本件踏切の右側ガードレール頭頂面上の痕跡から、1両目の前台車第1軸は5k126m付近において、脱線したものと認められる。

3.2 当該コンクリート塊は、2.3に記述したように、本事故現場付近の道路脇の平坦な民有地にあったことから、人為的に運ばれ、本件踏切に置かれたものと考えられる。

3.3 運転士の口述によれば、乗務開始後、本事故の発生までの間、本件列車のブレーキの機能に異常は認められなかったことから、ブレーキは正常に動作していたものと推定される。

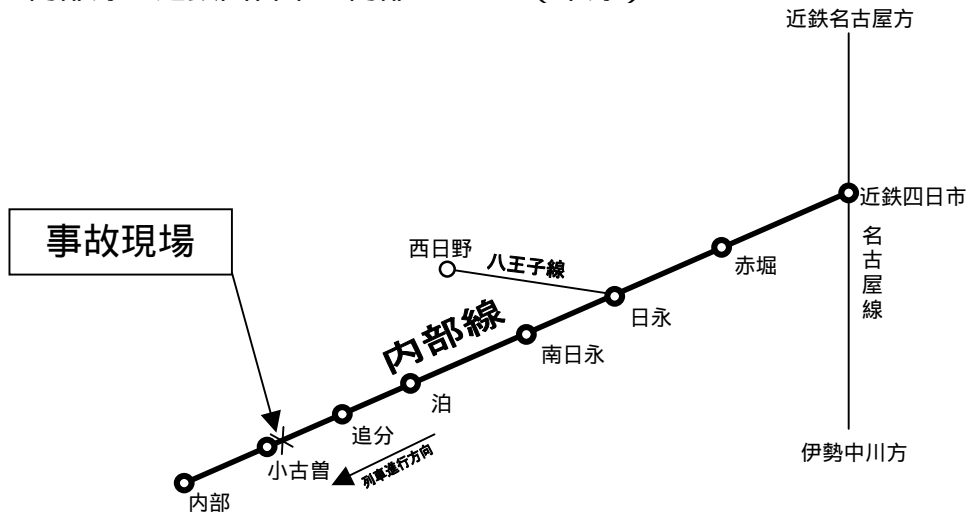
3.4 本件列車の車両及び脱線現場付近の鉄道施設については、脱線の要因となるような異常は認められなかった。

4 原因

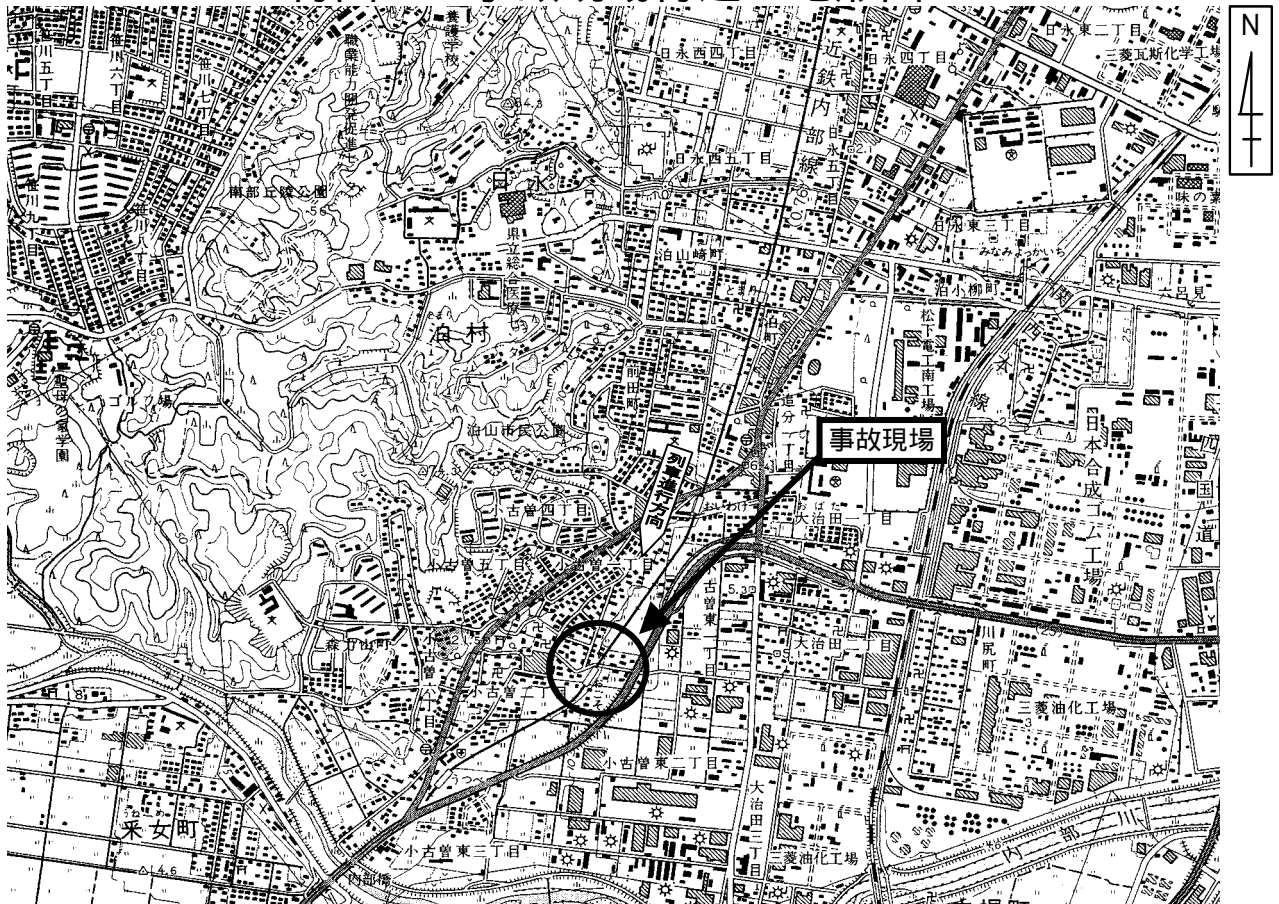
本事故は、本件踏切に置かれていたコンクリート塊に車輪がぶつかったため、その際の衝撃により、脱線したことによるものと推定される。

付図1 内部線路線図

内部線 近鉄四日市～内部 5.7km (単線)



付図2 事故現場付近の地形図



1:25,000 四日市西部
 500m 0 500 1000 1500
 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

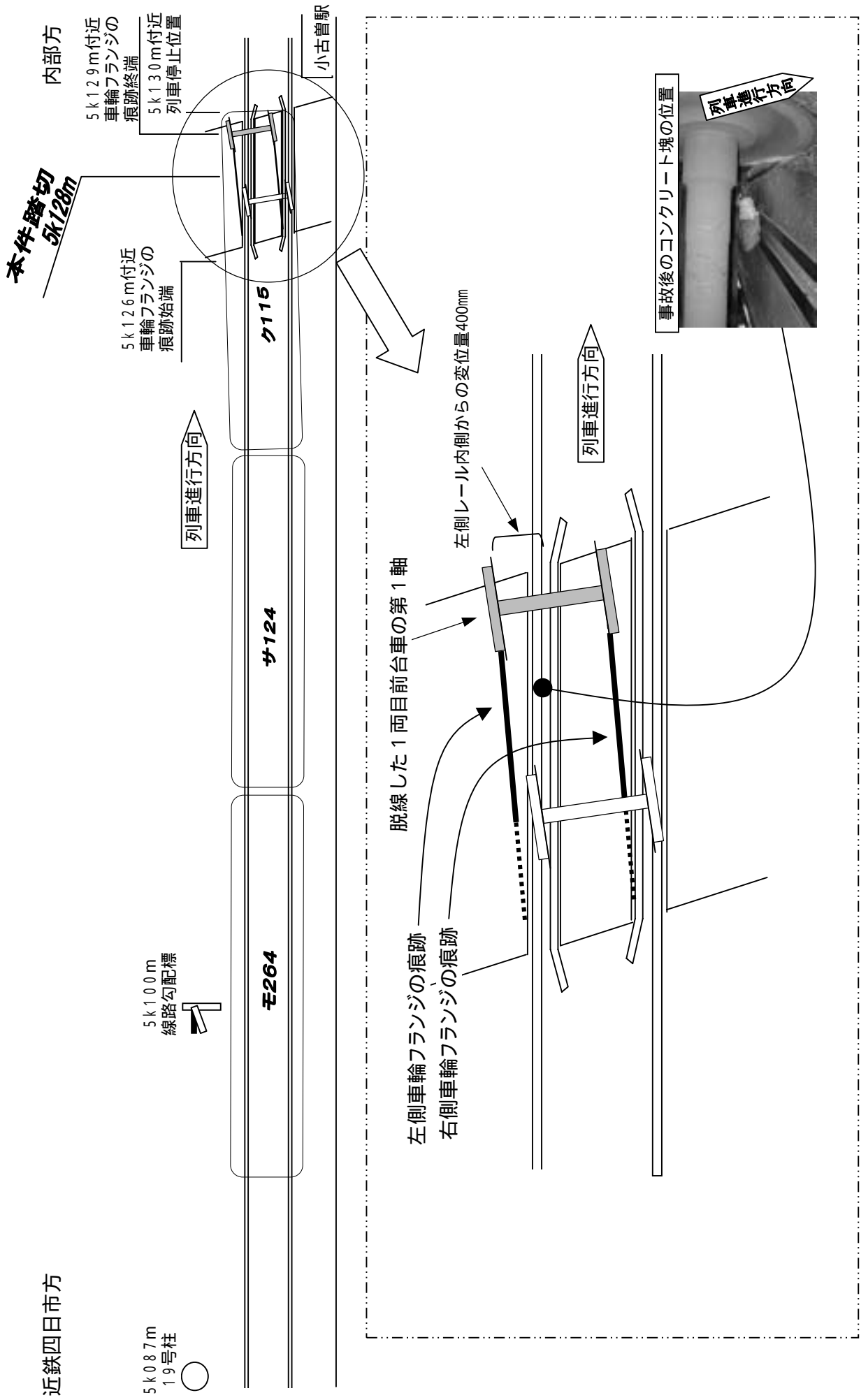


写真1 脱線現場の状況(1)



写真2 脱線現場の状況(2)



写真3 車輪フランジ等の痕跡

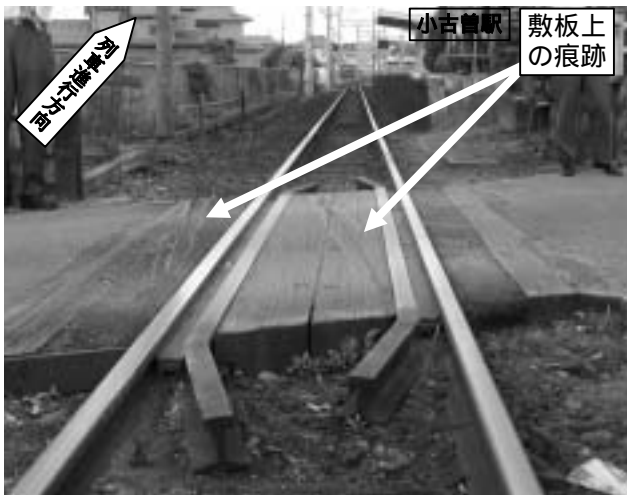


写真4 本事故現場付近の状況



写真5 本事故以前にコンクリート塊があったとされる位置



写真6 運転士がコンクリート塊を発見した位置からの見通し

