

鉄 道 事 故 調 査 報 告 書

- I 東武鉄道株式会社 伊勢崎線野州山辺駅～葦川駅間 列車脱線事故
(踏切障害に伴うもの)
- II 名古屋鉄道株式会社 名古屋本線新岐阜駅構内 列車脱線事故
- III 津軽鉄道株式会社 津軽鉄道線金木駅構内 列車脱線事故
- IV 西日本旅客鉄道株式会社 因美線因幡社駅～智頭駅間 列車脱線事故
- V 東海旅客鉄道株式会社 武豊線東成岩駅～武豊駅間 踏切障害事故

平成17年 4 月 2 2 日

航空・鉄道事故調査委員会

本報告書の調査は、東武鉄道株式会社伊勢崎線野州山辺駅～蕪川駅間列車脱線事故（踏切障害に伴うもの）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

I 東武鉄道株式会社伊勢崎線野州山辺駅～蕪川駅間
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：東武鉄道株式会社

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16年5月5日 19時18分ごろ

発生場所：群馬県太田市

伊勢崎線 野州山辺駅～葦川駅間（単線）

伊勢崎線第382号踏切道（第1種踏切道）

北千住駅起点83k391m付近

平成17年 3 月 17 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	楠 木 行 雄
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

東武鉄道株式会社の伊勢崎線浅草駅発伊勢崎駅行き6両編成の下り準急第2343列車は、平成16年5月5日（日）、野州山辺駅を定刻（19時17分）に出発した。当該列車の運転士は、伊勢崎線第382号踏切道の踏切遮断機の踏切反応灯の点灯を認めた後、速度約80km/hで惰行運転中、当該踏切道の約50m手前で左側（前後左右は進行方向を基準とする。）から普通乗用自動車当該踏切道に進入してくるのを認め、非常ブレーキを使用した間合わず、衝突した。列車は、当該踏切道から約190m走行して停止し、1両目（車両は前から数えるものとする。）の前台車全2軸が右へ脱線した。

列車には、乗客34名及び乗務員2名が乗車していたが、死傷者はいなかった。普通乗用自動車の運転者及び同乗者（1名）は死亡した。

列車は、1両目前面の床下機器等が損傷した。普通乗用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

航空・鉄道事故調査委員会は、平成16年5月5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16年5月6日に現地調査を、平成16年5月11日に口述聴取を実施した。

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。

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、東武鉄道株式会社（以下「同社」という。）の下り準急第2343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。

野州山辺駅を定刻（19時17分）に発車し、伊勢崎線第382号踏切道（以下「本件踏切」という。）の約300m手前で、遮断かんが降下していることを示す踏切反応灯の点灯により、本件踏切に異常のないことを確認した。

その後（19時18分ごろ）、速度約80km/hで惰行運転中、本件踏切の約50m手前で、左側から本件踏切に進入しようとする赤い普通乗用自動車（以下「乗用車」という。）を発見し、その乗用車が本件踏切手前で停止するよう見えなかったため、直ちに非常ブレーキを使用した。間に合わず、本件列車が乗用車とぶつかり、大きな動揺を感じ、本件踏切から約200m近く走行して停止した。

本件列車の前台車全2軸が脱線していること、本件列車の損傷状況及び乗客に負傷者がいないこと、乗用車が破損していることを運転指令に報告した。その後、本件列車から乗客を降車させ、代行バスに誘導した。

また、本件列車の乗務開始から事故に至るまでの間、特に車両に異常等は感じられなかった。

（付図1、2、3及び写真1、2、3、4、5参照）

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

本件列車 乗客及び乗務員に死傷者はいなかった。
乗用車 運転者及び同乗者（1名） 合計2名死亡

2.3 物件の損傷に関する情報

- (1) PCまくら木、締結装置、左側の電柱が損傷した。
- (2) 1両目の前部の連結器、床下機器、排障器等が損傷した。
- (3) 乗用車が大破した。

(写真3、4、5、6参照)

2.4 乗務員等に関する情報

本件列車運転士	男性	31歳	
甲種電気車運転免許			平成7年9月6日
乗用車運転者	女性	21歳	
普通自動車免許			平成15年3月27日

2.5 気象に関する情報

当時の事故現場付近の天気 曇り

2.6 事故現場に関する情報

- (1) 本件踏切の位置は北千住駅起点83k391m（以下「北千住駅起点」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道）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。
- (2) 踏切集中監視システム及び本件踏切の警報時間の監視装置に、本件踏切の踏切遮断機等が正常に作動した記録が残されていた。
- (3) 本件列車は、1両目先頭位置が83k585m付近で停止し、1両目の前台区車全2軸が右へ約0.3m脱線し、1両目の前面の車体床下で乗用車が大破していた。
- (4) 83k397m～83k585m付近のまくら木上に、車輪フランジによると見られる痕跡が見られた。
- (5) 道路に乗用車のタイヤのスリップによると見られる痕跡があった。

(付図3及び写真1、3、4、6参照)

3 事実を認定した理由

3.1 2.1に記述した運転士の口述及び2.6(2)に記述した踏切集中監視システム等の記録から、本件踏切の踏切遮断機等は正常に作動していたものと推定される。

なお、本件列車の車両及び事故現場付近の鉄道施設については、本件事故の要因となるような異常は認められなかった。

3.2 本件踏切の踏切遮断機等が3.1で記述したように正常に作動していたにもかかわらず、乗用車が本件列車の通過直前に本件踏切に進入したため、本件列車と衝突したものと推定される。

3.3 2.6(4)に記述したまくら木上の痕跡及び3.2に記述したことから、本件列車の1両目の前台車の全2軸は、左から本件踏切に進入してきた乗用車が1両目の前部に衝突したことにより、右に脱線したものと推定される。

4 原因

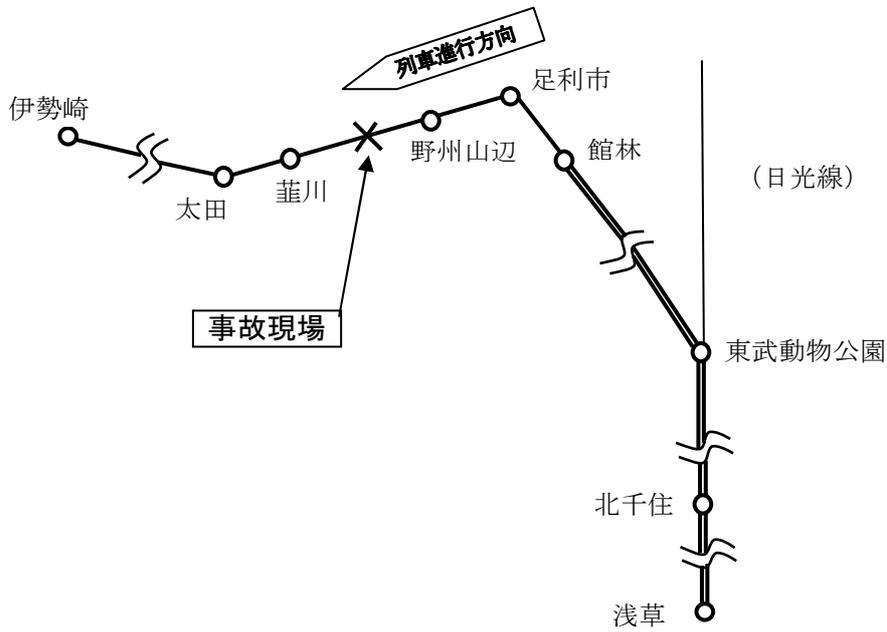
本事故は、本件踏切の踏切警報機が鳴動し遮断かんが降下しているにもかかわらず、乗用車が本件列車の通過直前に本件踏切に進入したため、本件列車がこれと衝突し、脱線したことによるものと推定される。

5 参考事項

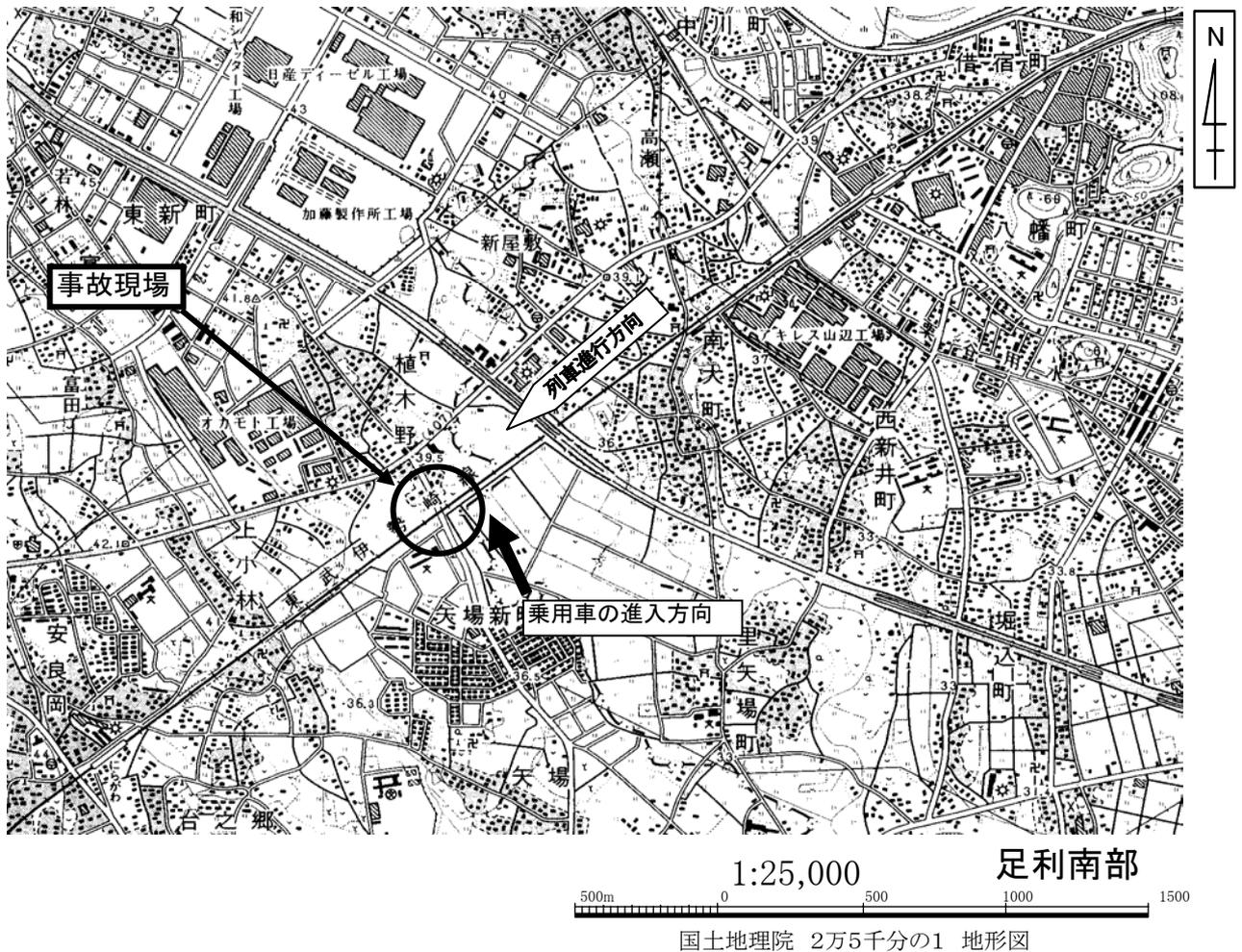
同社は、本事故の発生後、踏切警報機のせん光灯を増設した。

付図1 伊勢崎線路線図

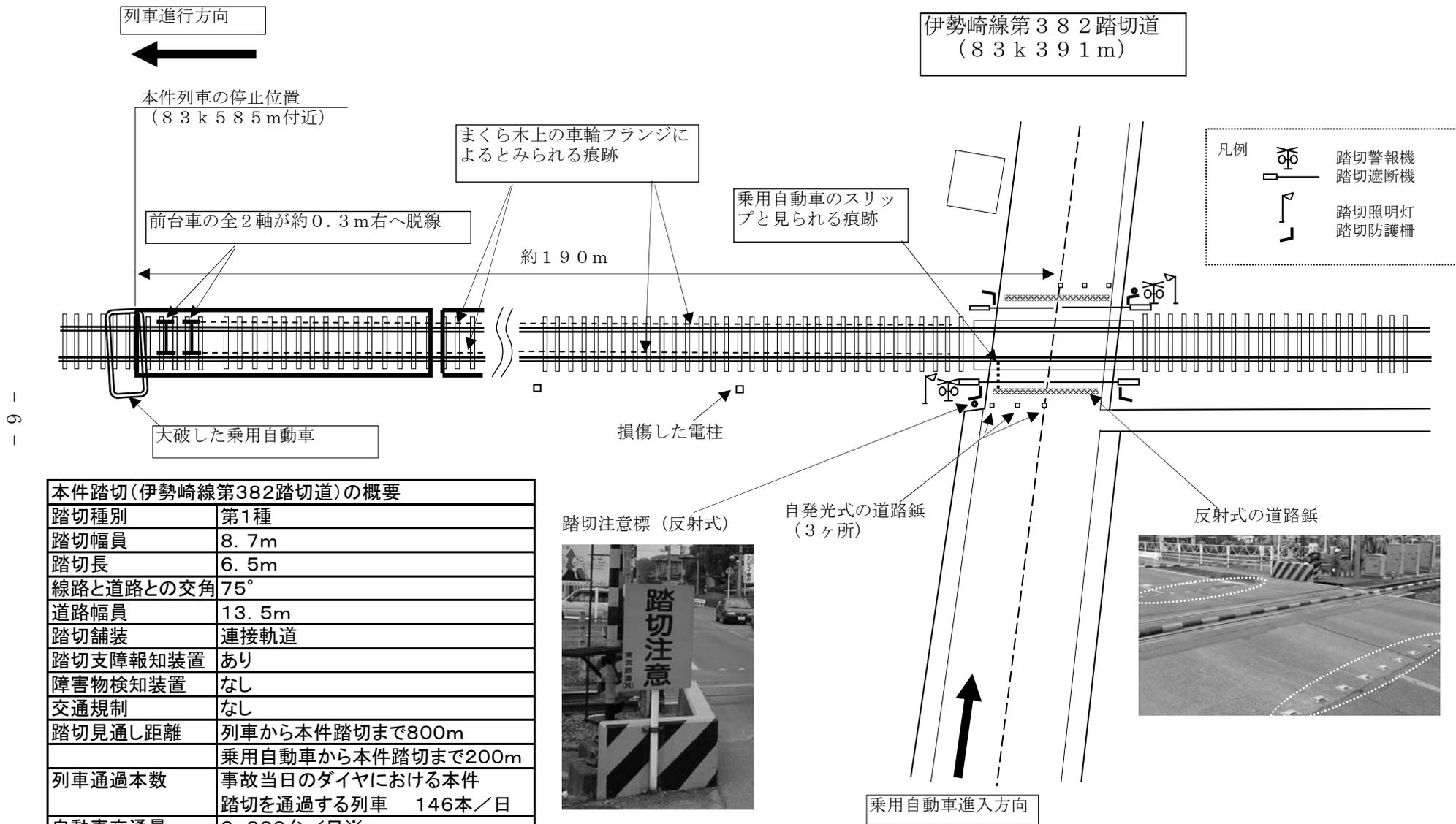
伊勢崎線 浅草駅～伊勢崎駅間 114.5km (単・複線)
 (館林駅～伊勢崎駅間 39.9km 単線)



付図2 事故現場付近の地形図



付図3 事故現場略図



踏切種別	第1種
踏切幅員	8.7m
踏切長	6.5m
線路と道路との交角	75°
道路幅員	13.5m
踏切舗装	連接軌道
踏切支障報知装置	あり
障害物検知装置	なし
交通規制	なし
踏切見通し距離	列車から本件踏切まで800m 乗用自動車から本件踏切まで200m
列車通過本数	事故当日のダイヤにおける本件踏切を通過する列車 146本/日
自動車交通量	3,880台/日※
事故履歴	1件(事故発生日から過去5年間のもの)

(※平成11年7月8日の踏切道実態調査による。)

写真1 本件踏切の状況

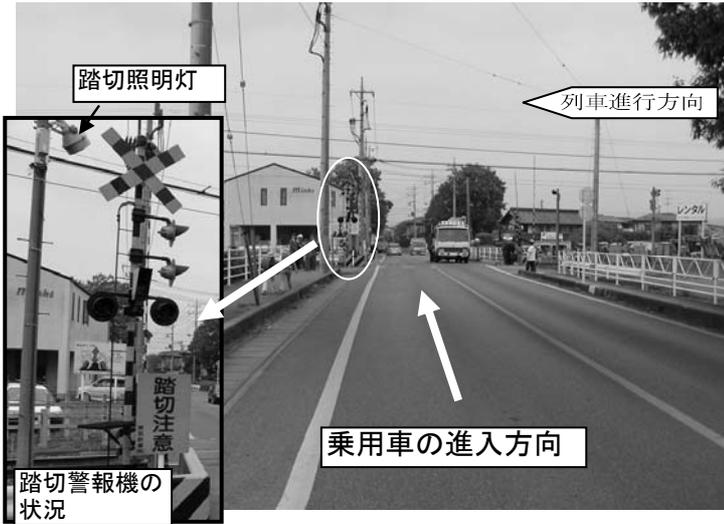


写真2 列車から本件踏切の見通し状況



写真3 車両の脱線状況

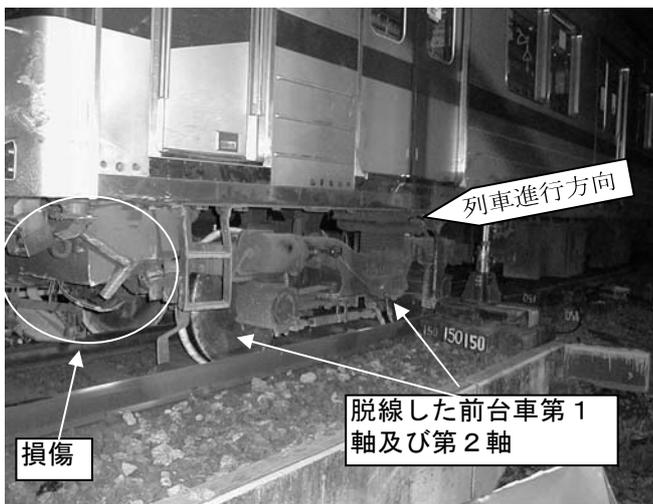


写真4 乗用車の状況



写真5 車両の損傷状況

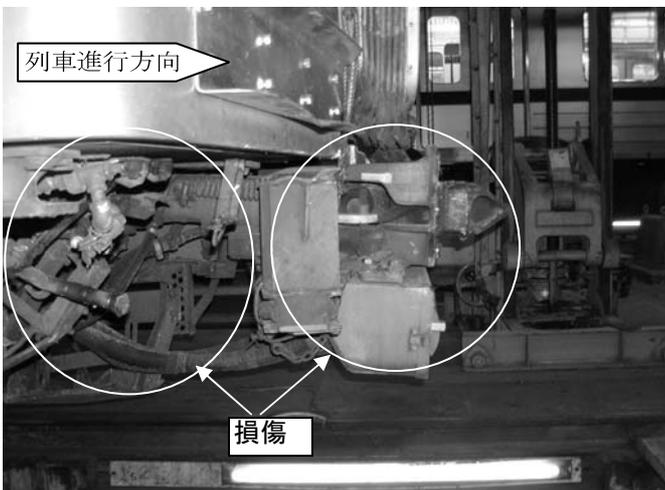


写真6 まくら木上の痕跡

