

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

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

鉄道事故調査報告書

鉄道事業者名：東海旅客鉄道株式会社

事故種類：踏切障害事故

発生日時：平成16年9月2日 23時13分ごろ

発生場所：愛知県知多郡武豊町

武豊線 東成岩駅^{ひがしならわ}～武豊駅間（単線）

衣浦踏切道^{きぬうら}（第1種踏切道）

大府駅^{おおぶ}起点18k691m付近

平成17年4月7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

東海旅客鉄道株式会社の武豊線大府駅発武豊駅行き2両編成の下り普通第574D列車は、平成16年9月2日（木）、東成岩駅を定刻（23時11分）に出発した。当該列車の運転士は、武豊駅の遠方信号機の減速信号現示を確認して減速し、速度55～60km/hで惰行運転中、前方の衣浦踏切道の左側（前後左右は列車の進行方向を基準とする。）より、踏切待ちのため停止している他の自動車を追い越して進入してくる軽貨物自動車を発見し、非常ブレーキを使用した。間に合わず衝突し、本件踏切から約135m行き過ぎて停止した。

列車には乗客8名と乗務員2名が乗車していたが、死傷者はいなかった。また、軽貨物自動車には定員4名のところに6名が乗車していたが、全員が車外に投げ出され、

運転者を含む3名が死亡し、3名が重傷を負った。

列車は、先頭車両左前部が損傷したが、脱線はしなかった。軽貨物自動車は、列車と衝突して当該踏切道前方左側の踏切注意さくと同遮断かんに損傷を与えた後、道路の左端に大破して停止したが、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9月3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9月3日及び10月25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、東海旅客鉄道株式会社（以下「同社」という。）の下り普通第574D列車（以下「本件列車」という。内燃動車キハ75-205とキハ75-305とから成る2両編成。）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。

東成岩駅を定刻（23時11分）に発車し、武豊駅の遠方信号機（大府駅起点18k550m。以下「大府駅起点」は省略する。）の減速信号現示を確認して減速した。速度55～60km/hで惰行運転中、前方の衣浦踏切道（18k691m。以下「本件踏切」という。）の左側より、踏切待ちのため停止している他の自動車をその右側から対向車線へはみ出して追い越し進入してくる軽貨物自動車（以下「軽ワゴン車」という。）を発見し、非常ブレーキを使用したが無駄に合わず、本件列車は、軽ワゴン車と衝突し、次の宮東踏切道（18k775m）を越え、本件踏切を約135m行き過ぎた18k826m付近に停止した。

停止後、列車防護及び転動防止を行い、車掌に乗客への対応と運転指令への事故発生報告を行うよう指示し、降車して事故現場へ向かった。本件列車は先頭車両の左前部が損傷し、床下のブレーキ配管にエア漏れが発生していたが、元空気タンクの圧力計は所定の圧力を示していた。一方、軽ワゴン車は大破しており、軽ワゴン車に乗車していた6名全員が車外に投げ出され、数メートルの範囲に横たわっていた。救急車の手配と警察への連絡は、近くにいた人が携帯電話か

ら行った。

その後、車掌が、運転指令の許可を得て、乗客8名（負傷者なし）全員を後部車両の運転室左側ドアから降車させ、そのすぐ後方の宮東踏切道から線路外へ誘導した。

なお、本件踏切の踏切警報機及び踏切遮断機が正常に作動していたことは、本件踏切の手前において目視により確認している。

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

一方、軽ワゴン車の運転者は死亡したが、重傷を負った3名の同乗者のうちの1名の口述によれば、事故に至るまでの経過は、概略次のとおりであった。

当日は、勤務後19時ごろから数時間程度、同僚6名（全員男性）で会食し、全員が酒を飲んだ。会食後、いったん、勤務先の会社の車庫に戻り、軽ワゴン車に6名全員が乗車して出発した。しかし、その後は記憶しておらず、本件踏切での事故を知ったのは病院においてであった。

なお、本事故の発生時刻は23時13分ごろであった。

（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。

軽ワゴン車 運転者 死亡
同乗者 死亡2名、重傷3名

2.3 物件の損傷に関する情報

- (1) 本件踏切の前方左側の踏切遮断かん及び踏切注意さくが損傷した。
- (2) 先頭車両のスカート、車体の左前面、ジャンパ線カバー、連結器受け、ブレーキ配管等に損傷が見られた。
- (3) 軽ワゴン車は、本件踏切左側の道路の端に左向きに停止し、大破したが火災の発生はなかった。

なお、軽ワゴン車の定員は4名、最大積載量は100kgであった。

（付図3及び写真3、4、5参照）

2.4 乗務員等に関する情報

列車運転士 男性 58歳

甲種内燃車運転免許

昭和62年6月1日

(上記免許は国鉄の民営化に伴い交付されたもので、国鉄時代から通算した運転経験年数は25年3ヶ月である。)

車 掌 男性 23歳

軽ワゴン車運転者 男性 39歳

必要な運転免許を有していた。

平成15年7月11日交付(更新)

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18k691m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、踏切の遮断方式は全遮断(道路の幅員全体を遮断する方式)である。また、オーバーハング型で表裏両面にせん光灯の付いた踏切警報機も設置されていた。

(2) 本件踏切の踏切保安装置に、本事故の際、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、先頭車両の先頭部が本件踏切から約135m行き過ぎた18k826m付近に停止した。

(4) 軽ワゴン車のタイヤによると見られる痕跡が、左レール左側の踏切敷板上から左前方に向かってあった。

(付図3及び写真1、2、3参照)

3 事実を認定した理由

3.1 運転士の口述及び踏切保安装置の動作記録等から、本件踏切の踏切警報機及び踏切遮断機は正常に作動しており、踏切警報機が鳴動し遮断かんが降下していたものと推定される。また、本件踏切については、オーバーハング型で表裏両面にせん光灯の付いた踏切警報機も設置されており、道路側からの視認性について特に問題はなかったと考えられる。

3.2 運転士の口述及び先頭車両左前部付近の損傷状況から、軽ワゴン車が、本件踏切の踏切警報機が鳴動し遮断かんが降下していたにもかかわらず、その手前で踏切待ちのため停止していた他の自動車をその右側から対向車線にはみ出して追い越し、

本件列車の通過直前に進入したため、本件列車と衝突したものと推定される。

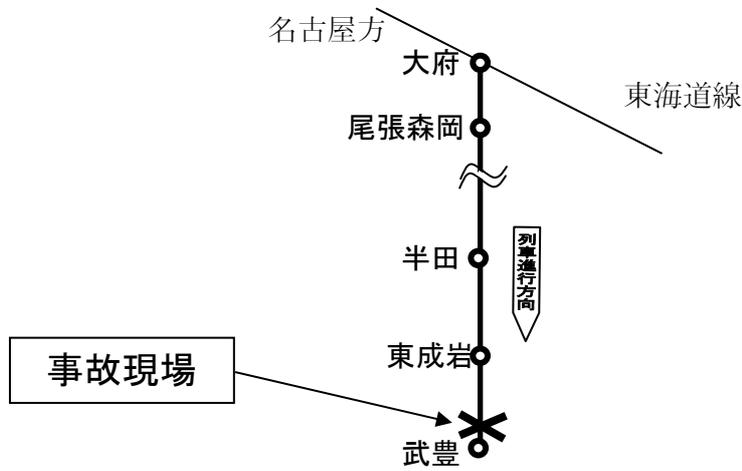
3.3 軽ワゴン車の同乗者の口述から、軽ワゴン車の運転者は、飲酒後運転していたものと、また、軽ワゴン車の同乗者及び運転士の口述から、軽ワゴン車には定員（4名）を超過する6名が乗車していたものと、それぞれ推定される。

4 原因

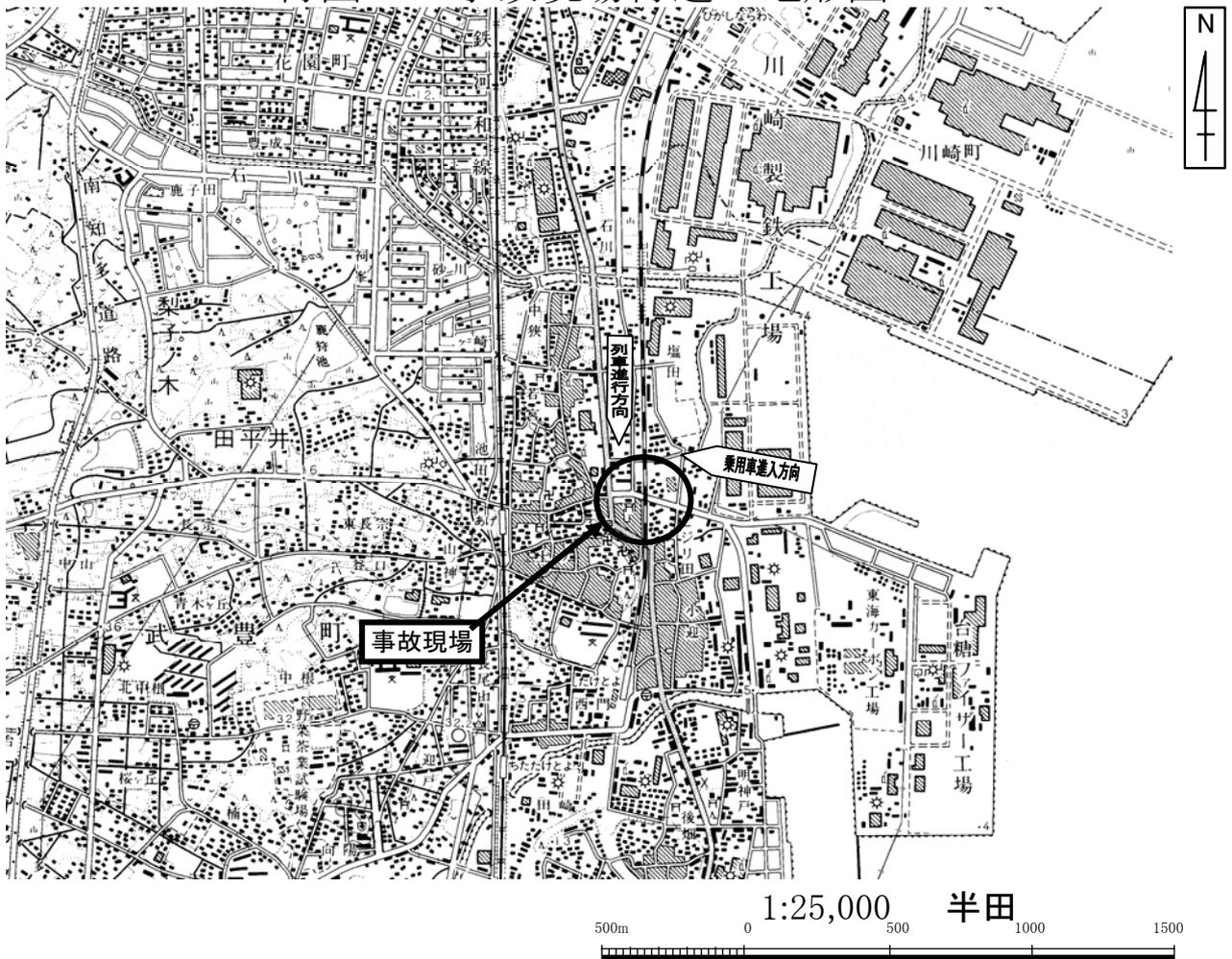
本事故は、軽ワゴン車が、本件踏切の踏切警報機が鳴動し遮断かんが降下していたにもかかわらず、踏切待ちのため停止していた他の自動車を追い越し、本件列車の通過直前に本件踏切に進入したため、本件列車と衝突したことによるものと推定される。

付図1 武豊線路線図

武豊線 大府駅～武豊駅間 19.3 km (単線)

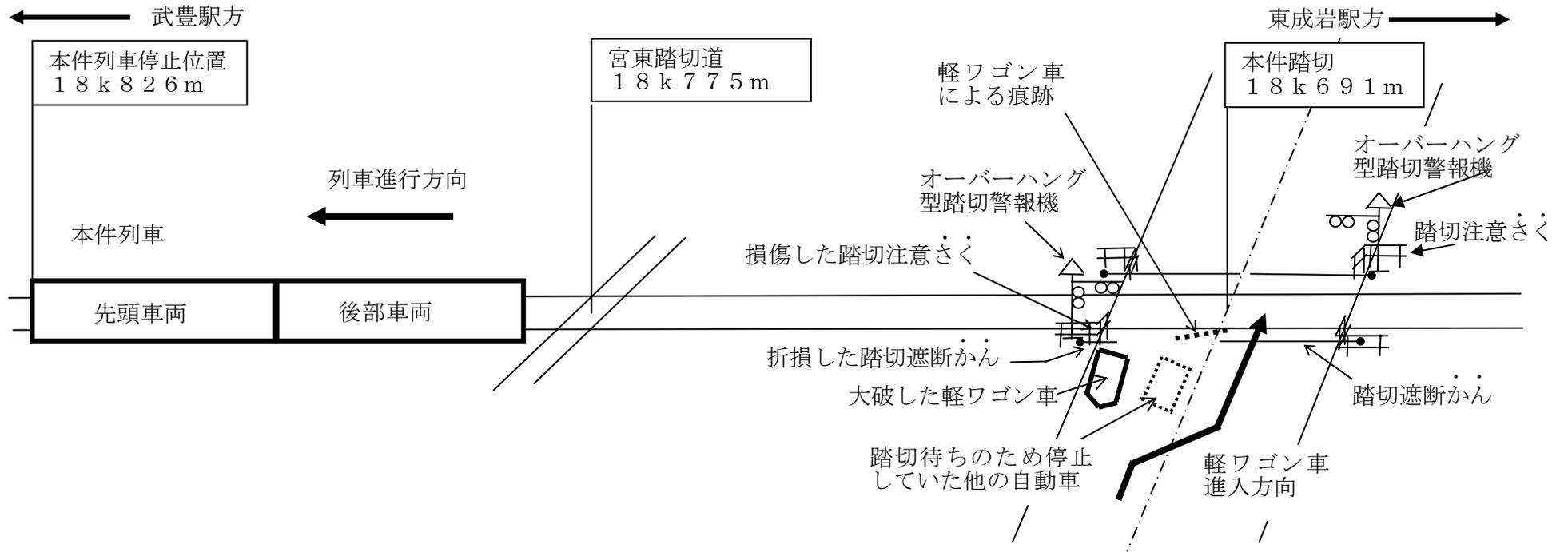


付図2 事故現場付近の地形図



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



本件踏切（衣浦踏切道）の概要

踏切種別	第1種
踏切幅員	14.8m
踏切長	6.8m
線路と道路との交角	72°
道路幅員	14.8m
踏切舗装	接続軌道
踏切支障報知装置	あり

障害物検知装置	あり
交通規制	なし
踏切見通し距離*	列車から本件踏切まで740m
〃	自動車から本件踏切まで300m
列車通過本数	80本/日（事故当日のダイヤによる。）
自動車交通量*	9,805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 列車側から見た踏切の見通し状況



写真2 道路側から見た踏切の見通し状況

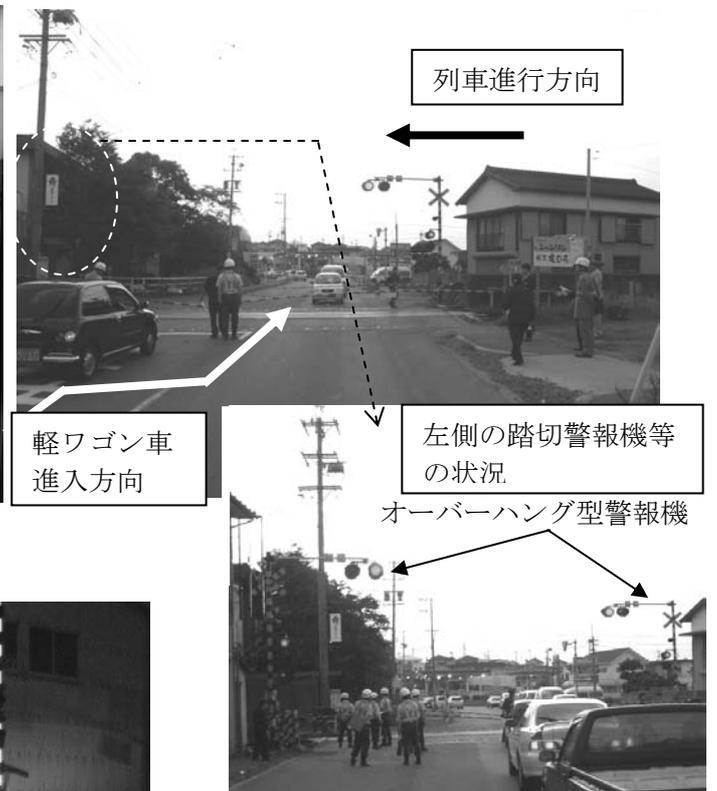


写真3 事故直後の現場の状況



写真4 車両の損傷状況



写真5 軽ワゴン車の損傷状況



《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」