

鉄道事故調査報告書

北海道旅客鉄道株式会社 江差線 茂辺地駅構内 列車脱線事故
(踏切障害に伴うもの)

九州旅客鉄道株式会社 久大線 御井駅構内 列車脱線事故
(踏切障害に伴うもの)

東日本旅客鉄道株式会社 上越線 浦佐駅～八色駅間 列車脱線事故

東日本旅客鉄道株式会社 只見線 早戸駅～会津水沼駅間 列車脱線事故

広島電鉄株式会社 宇品線元宇品口停留場～海岸通停留場間 車両脱線事故
(道路障害に伴うもの)

豊橋鉄道株式会社 渥美線 向ヶ丘駅構内 列車脱線事故
(踏切障害に伴うもの)

平成18年4月28日

航空・鉄道事故調査委員会

本報告書の調査は、北海道旅客鉄道株式会社江差線茂辺地駅構内列車脱線事故（踏切障害に伴うもの）他5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

九州旅客鉄道株式会社久大線御井駅構内
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：九州旅客鉄道株式会社

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17年1月12日 12時38分ごろ

発生場所：福岡県久留米市

久大線御井駅構内

御井踏切道（第1種踏切道）

平成18年3月16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

九州旅客鉄道株式会社の久大線日田駅発久留米駅行き2両編成の上り普通第1842D列車は、平成17年1月12日（水）、ワンマン運転で善導寺駅^{ぜんどうじ}を定刻（12時33分）に出発した。列車の運転士は、速度約60km/hで惰行運転中、御井踏切道の約100m手前で、踏切道内に荷台後部を残して停止している普通貨物自動車を認めたため、気笛を吹鳴するとともに非常ブレーキを使用した。間に合わず、列車はこれと衝突して先頭車両の全4軸が脱線し、踏切道から約46m行き過ぎて停止した。

列車には乗客34名、運転士及び同社の社員3名が乗車しており、このうち2名（乗客1名、運転士）が軽傷を負った。普通貨物自動車に死傷者はなかった。

列車は、床下機器等が損傷した。普通貨物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17年1月12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。

九州運輸局は、本事故調査の支援のため、職員を事故現場に派遣した。

平成17年 1月12日 現場調査及び口述聴取

平成17年 1月13日 車両調査及び現場調査

平成17年 3月7日 口述聴取

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、九州旅客鉄道株式会社（以下「同社」という。）の上り普通第1842D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。

善導寺駅を定刻（12時33分）に発車し、左曲線を速度約60km/hで惰行運転中、追分踏切道を過ぎた辺りで、御井踏切道（以下「本件踏切」という。）の左側（前後左右は進行方向を基準とする。）に白い普通貨物自動車（以下「トラック」という。）が止まっているのが見えた。その直後、本件踏切の約100m手前で、そのトラックが本件踏切内に荷台後部を残して停止しているのを認めたため、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。間に合わず、本件列車はトラックと衝突した。なお、非常ブレーキを使用したとき、トラックの運転者と思われる男性が線路内で列車に向かって両手を振っていたが、本件列車が通過する直前に線路外へ出た。

本件列車は、前部左でトラックの荷台後部を押しながら進行し、始め上下に2～3回大きく揺れた。その後、ひっくり返るかと思うほど左へ大きく傾いたが、続いて反対側に傾き、本件踏切から約46m行き過ぎて停止した。

停止後、列車無線で輸送指令に事故が発生したことを連絡した。本件列車に乗り合わせていた同社の社員3名のうち、営業社員2名には自分と一緒に負傷者の確認をするよう、工務助役には車体と現場の状況確認をするよう、それぞれ依頼した。

輸送指令に負傷者はないことを連絡したところ、乗客を御井駅へ誘導するよう指示があったため、乗客を降車させ、営業社員2名が御井駅まで誘導した。

現場の状況を確認したところ、先頭車両の前台車全2軸が左へ脱線していた。

トラックは大破していたが、火災の発生はなかった。

なお、本件踏切の手前で本件踏切を見たとき、踏切警報機及び踏切遮断機は作動していた。

また、乗務開始から事故に至るまでの間、本件列車に異常は認められなかった。一方、トラックの運転者（以下「運転者」という。）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。

勤務先から本件踏切を通過して客の家へ行くところだった。本件踏切の手前でいったん停止した後、通過して右折しようとしたが、左前方のタイヤが道路左側の土留壁に接触して曲がりきれなかった。切り返そうとしたところ、本件踏切の踏切警報機が鳴動し始めたので、降車して見ると遮断かんが荷台後部にかかっていたため、列車を止めようと思い非常ボタンを探したがなかったので、気笛を吹鳴しながら走ってくる本件列車に向かって両手を振ったが、止まる様子がなく接近してきたので、線路外へ出た直後、本件列車とトラックは衝突した。

なお、衝突後、携帯電話で警察へ通報した。

また、本件踏切を通るのは初めてで、トラックの運転もあまりしていない。

なお、本事故の発生時刻は12時38分ごろであった。

（付図1、2、3及び写真1、2、3、7参照）

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

本件列車 乗客 軽傷 1名

運転士 軽傷

トラック 運転者 死傷はなかった

なお、2.1に記述した運転士の口述では、事故後の本件列車内では負傷者は認められなかったが、その後駅に誘導された乗客のうち1名が軽傷と診断された。

2.3 物件の損傷に関する情報

(1) 分岐器、立入防止柵及び交通規制標識等が損傷した。

(2) 先頭車両のスカート、先頭車両及び後部車両の左側の床下機器等が損傷した。

(3) トラック（長さ6.01m、幅1.99m、最大積載量2,000kg、車両総重量4,895kg）が大破した。

（付図3及び写真3、5、6、7参照）

2.4 乗務員等に関する情報

列車運転士 男性 48歳

甲種内燃車運転免許

昭和62年6月15日

(運転経験年数は22年9ヶ月である。)

トラック運転者 男性 28歳

普通自動車免許

平成8年6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 晴れ

2.6 事故現場に関する情報

- (1) 本件踏切の位置は久留米駅起点8k276m(以下「久留米駅起点」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、踏切幅員2.0m、線路と道路の交角90°、大型車(車両総重量8,000kg以上または最大積載量5,000kg以上)通行禁止(マイクロバスを除く)の交通規制がされていた。なお、障害物検知装置及び踏切支障報知装置(押しボタン)は設置されていなかった。
- (2) 本件踏切の右側は幅員2.6mの道路と接続している。また、本件踏切の左側は、線路と平行な前方の幅員が2.6mの道路と交わる丁字路となっている。
- (3) 本件列車は、先頭が8k230m付近で停止し、先頭車両の前台車全2軸が左へ、後台車全2軸の右車輪がレール頭頂面より浮き上がった状態で、それぞれ脱線していた。一方、トラックは、左斜め前方を向いて、道路左側の土留壁と本件列車後部車両の後台車左側面に挟まれた状態で大破していた。
- (4) 8k269m付近の左右のレール上及び8k234m付近の分岐まくら木上に、車輪フランジによると見られる痕跡があった。
- (5) 8k275m付近の左側道路左側の土留壁にトラックが接触したことにより生じたと思われる痕跡があった。

(付図3及び写真1、3、4、7参照)

3 事実を認定した理由

3.1 運転士及び運転者の口述から、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いたものと推定される。

3.2 運転者の口述並びに2.6(1)及び(2)に記述したとおり、本件踏切の幅員が2.0mであったこと及び本件踏切の左側が線路と平行な幅員2.6mの道路と本件踏切が

交わる丁字路となっていることから、長さ6.01m、幅1.99mのトラックが本件踏切を通過し右折しようとしたが曲がりきれず、本件踏切内に荷台後部を残して停止していたものと推定される。

3.3 運転士の口述並びに2.6(3)及び(4)に記述したとおり、トラックが本件踏切内に荷台後部を残して停止していたため、本件列車がこれと衝突して先頭車両の全4軸が脱線したものと推定される。

4 原因

本事故は、トラックが本件踏切を通過し本件踏切左側の丁字路を右折しようとしたが曲がりきれず、本件踏切内に荷台後部を残して停止していたため、本件列車がこれと衝突して脱線したことによるものと推定される。

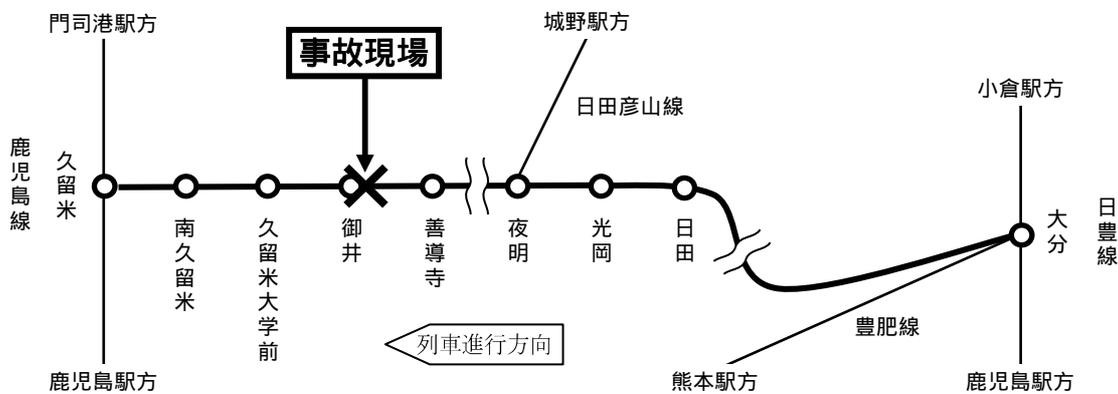
5 参考事項

同社は、事故後、本件踏切に注意喚起看板及び踏切支障報知装置（押しボタン）を設置した。

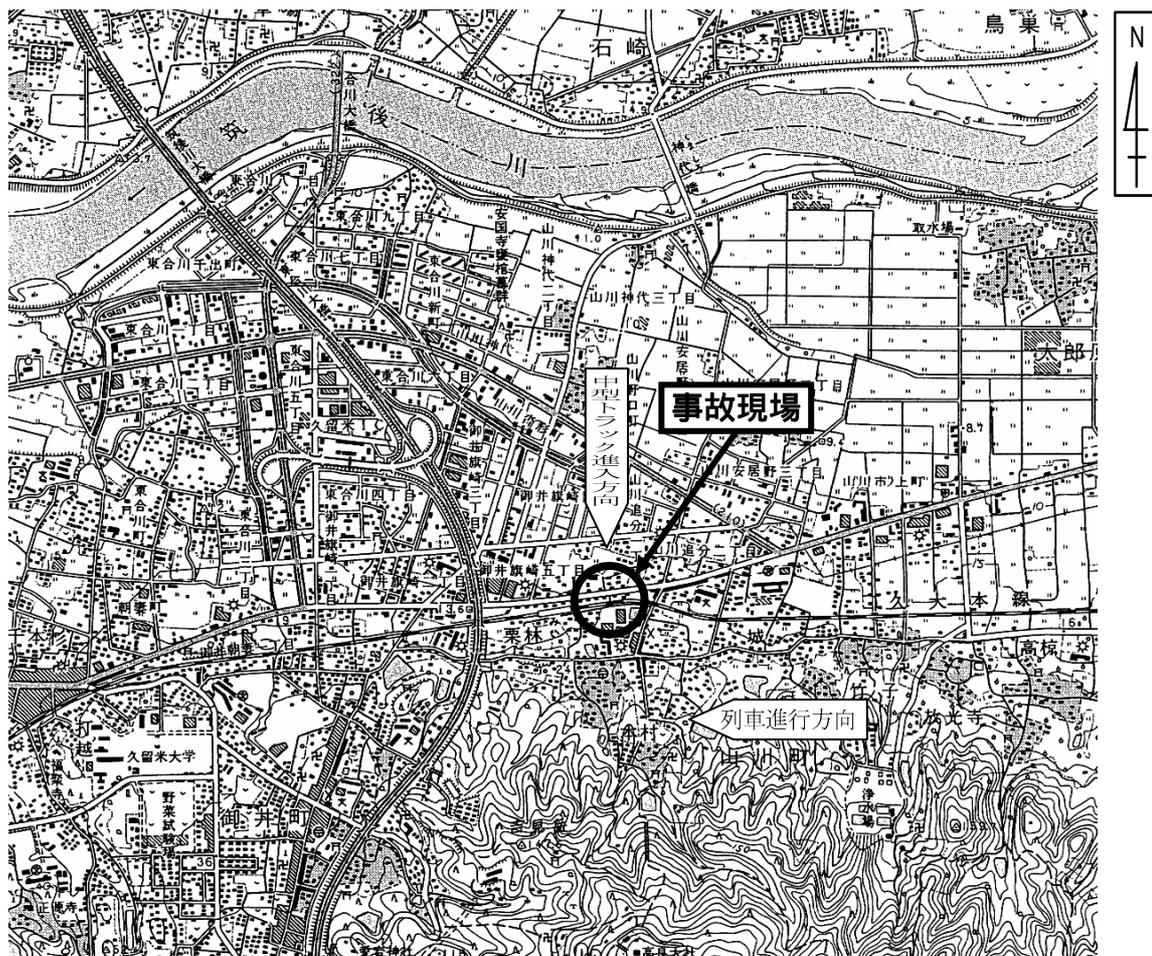
また、平成17年7月29日に本件踏切において同様の踏切障害事故が発生したことから、久留米警察署、久留米市及び同社で協議し、同年10月に本件踏切の交通規制の強化（最大幅1.9mを超える車両の通行禁止）、踏切幅員の2.0mから2.5mへの拡幅及び「事故多発ロングボディ車右・左折不可」の看板の設置を行った。

付図1 久大線路線図

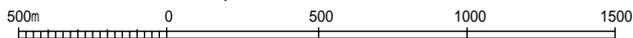
久大線 久留米駅～大分駅間 141.5 km (単線)



付図2 事故現場付近の地形図



1:25,000 久留米



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（御井踏切道）の概要	
踏切種別	第1種
踏切幅員	2.0 m
踏切長	5.6 m
線路と道路の交角	90°
道路幅員	2.6 m
踏切支障報知装置	なし
障害物検知装置	なし
交通規制	あり(大型車通行禁止(マイクロバスを除く))
踏切見通距離	列車から本件踏切まで80m*
	自動車から本件踏切まで30m
踏切舗装	木
道路舗装	アスファルト
列車通過本数	60本/日(事故当日のダイヤによる)
自動車交通量	78台/日*
事故履歴	なし(本事故発生から過去5年間)

(* : 平成16年9月の踏切道実態調査による。)

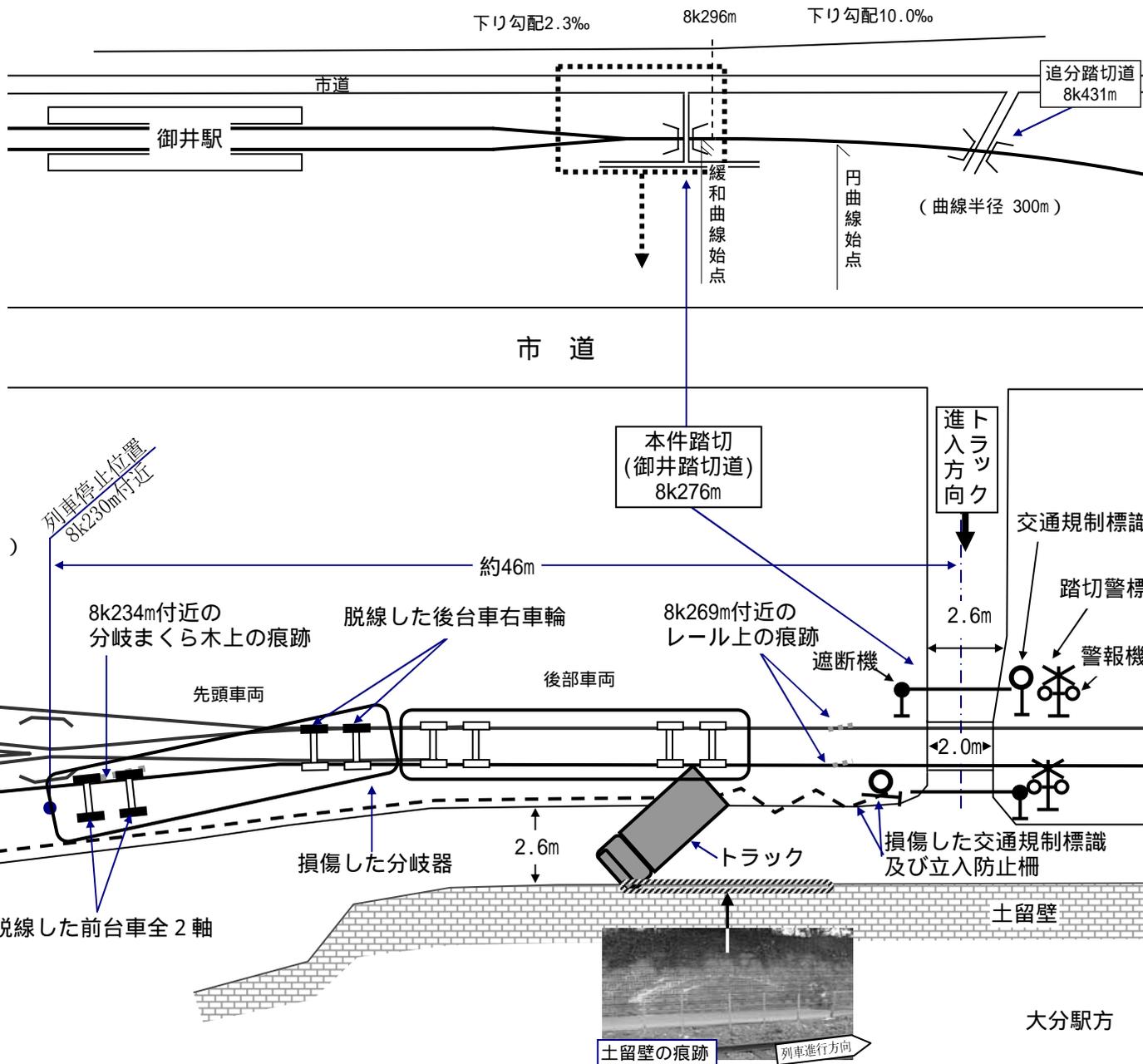


写真1 道路側から見た本件踏切の見通し状況



写真2 列車側から見た本件踏切の見通し状況

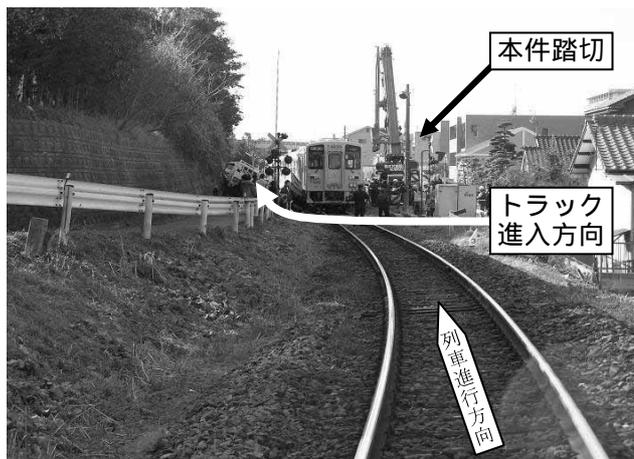


写真3 脱線現場の状況

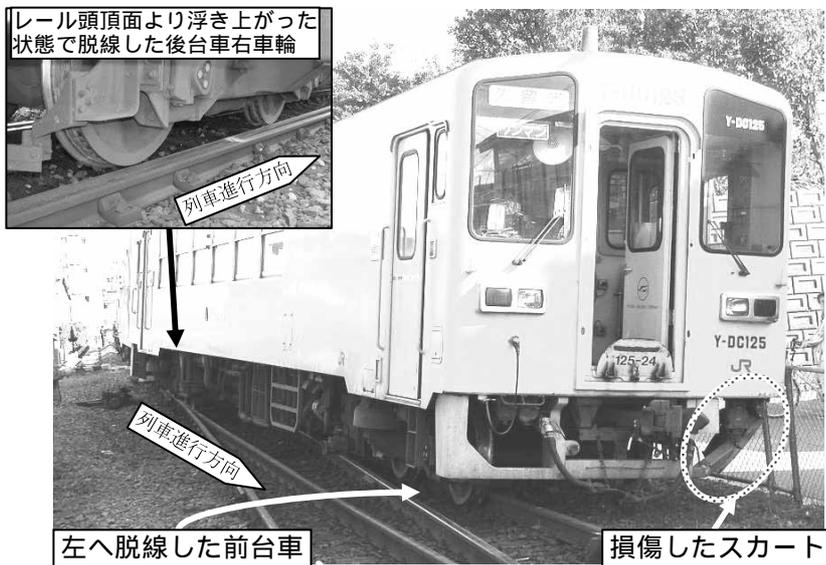


写真4 脱線の痕跡



写真5 車両の損傷状況

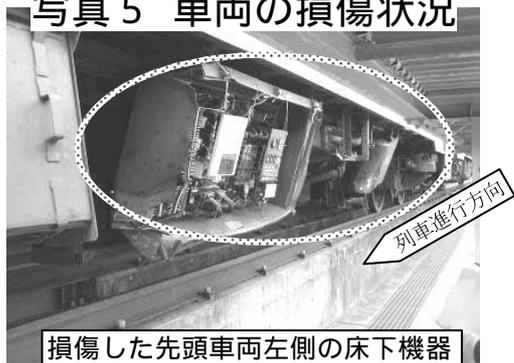


写真6 軌道の損傷状況



写真7 トラックの損傷状況



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。

断定できる場合

・・・「認められる」

断定できないが、ほぼ間違いない場合

・・・「推定される」

可能性が高い場合

・・・「考えられる」

可能性がある場合

・・・「可能性が考えられる」