

# 鉄 道 事 故 調 査 報 告 書

- I 西日本旅客鉄道株式会社 阪和線東佐野駅～和泉橋本駅間 列車脱線事故
- II 九州旅客鉄道株式会社 日豊線佐土原駅～日向新富駅間 踏切障害事故
- III 富山地方鉄道株式会社 上滝線岩嶽寺駅～大川寺駅間 列車脱線事故  
(踏切障害に伴うもの)

平成20年 4 月 25 日

航空・鉄道事故調査委員会

本報告書の調査は、本件鉄道事故に関し、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 後藤 昇 弘

Ⅲ 富山地方鉄道株式会社上滝線岩嶺寺駅～大川寺駅間  
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：富山地方鉄道株式会社

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19年11月24日 9時12分ごろ

発生場所：富山県なかにいかわ たてやま中新川郡立山町

かみだき いわくらじ だいせんじ  
上滝線岩嶽寺駅～大川寺駅間（単線）

おやま  
雄山神社踏切道（第3種踏切道）

南富山駅起点11k616m付近

平成20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	後藤昇弘
委員	楠木行雄（部会長）
委員	中川聡子
委員	松本陽
委員	宮本昌幸
委員	富井規雄

## 1 鉄道事故調査の経過

### 1.1 鉄道事故の概要

富山地方鉄道株式会社の岩嶽寺駅発電鉄富山駅行き2両編成の上り普通第612列車は、平成19年11月24日（土）、ワンマン運転で岩嶽寺駅を定刻（9時10分）に出発した。

列車の運転士は、速度約55km/hで惰行運転中、前方（前後左右は列車の進行方向を基準とする。）の雄山神社踏切道に右から普通乗用自動車が進入してくるのを認めため、気笛を吹鳴するとともに、非常ブレーキを使用した。間に合わず衝突し、当該踏切道を約100m行き過ぎて常願寺川橋りょう上で停止した。

列車は、先頭車両の前台車第1軸が左へ脱線していた。

列車には乗客8名及び運転士が乗車していたが、死傷者はなかった。また、普通乗用自動車には運転者のみが乗車しており、運転者は軽傷を負った。

列車は軽微な損傷を受けた。普通乗用自動車は大破して土手ののり面に落ちたが、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19年11月24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19年11月24日及び25日に口述聴取、現場調査及び車両調査を行った。

北陸信越運輸局は、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、富山地方鉄道株式会社（以下「同社」という。）の上り普通第612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。

ワンマン運転で岩峯寺駅を定刻（9時10分）に出発し、<sup>いわくらの</sup>岩峯野跨線橋を通過して雄山神社踏切道（以下「本件踏切」という。）の踏切警報機が正常に作動していることを示す踏切動作反応灯の点滅を確認した。

速度約55km/hで惰行運転中、<sup>じょうとうごうち</sup>常東合口用水橋りょうの手前で、右から普通乗用自動車（以下「乗用車」という。）が突然「スーッ」と出て来て本件踏切に差し掛かっているのを発見したため、すぐに気笛を吹鳴し、非常ブレーキをかけたが、本件列車は乗用車に衝突し、そのまま走行して常願寺川橋りょう（以下「本件橋りょう」という。）上で停止した。

停止後、乗客に事故発生を伝え、負傷はないことを確認して、車内を通過して後部車両に移動し、後方の運転台から、土手ののり面に落ちた乗用車等の状況を見ながら、運転指令に携帯無線機で事故の様子を報告した。その後、乗客の状況を再確認し、乗客8名全員に負傷はないことを運転指令に報告した。後部車両の右乗務員用乗降口から本件橋りょう上に降り、一番後方の右車輪に手歯止めをかけて、本件踏切の方に行くと、乗用車の運転者（以下「運転者」という。）は自力で土手の上まで来ていた。同社から連絡を受けた救急車が来て、運転者が救急車に乗った後、本件列車内に戻った。

事故後に駆けつけてきた同社社員が車両を点検したところ、脱線していることがわかった。

11時40分ぐらいに高所作業車が到着するまで、乗客には車内で待機してもらい、到着後に後部車両の後方の右旅客用乗降口から、同作業車を使って乗客を降ろした。

なお、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、運転者の口述によれば、事故に至るまでの経過は、概略次のとおりであった。

本件踏切に結構近づいてから、踏切警報機が鳴っていて赤色せん光灯が点滅していることに初めて気が付いた。踏切警報機が鳴っているのに遮断かんが下りないので、本件踏切には遮断機がないということがわかった。左を見たらもう本件列車がすぐそばに来ていて、気笛が鳴ってぶつかり、乗用車ははじき飛ばされ、土手ののり面に落ちた。本件踏切の手前で停まったと思うが、頭（乗用車の前部）が出ていたかもしれない。

シートベルトは着用していた。落ちた後、自力で外に出て、土手の上まで上がった。

本件踏切は今まで何回も通っているが、遮断機がないというのは全然知らなかったし、本件踏切を通ろうとして電車が来たのは初めてだった。

普段、踏切を通るときに、クロスマークとか赤色せん光灯の点滅を見ないことはないが、踏切では遮断かんが下りるという先入観があり、遮断かんが下りるのを見て、列車が来ることを認識している。

また、心身に異常はなく、眠気はなかった。

なお、本事故の発生時刻は9時12分ごろであった。

(付図1、2、3及び写真1、2、3、4参照)

## 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

本件列車	なし
乗用車	運転者 軽傷

## 2.3 物件の損傷に関する情報

- (1) 南富山駅起点11k614m付近（以下「南富山駅起点」は省略）の右橋上ガードレールが、左に数cm移動していた。
- (2) 本件踏切から先頭車両の前台車第1軸停止位置までの左レール締結用犬くぎ、右橋上ガードレール継目板締結ボルト等が断続的に損傷した。
- (3) 先頭車両のスノープラウ右側、床下機器等が損傷した。
- (4) 乗用車が大破した。

(付図3及び写真3、4参照)

## 2.4 乗務員等に関する情報

運転士	男性 25歳	
甲種電気車運転免許		平成18年2月22日
運転者	男性 41歳	
普通自動車免許		平成5年12月28日

## 2.5 鉄道施設及び車両に関する情報

### 2.5.1 鉄道施設の概要

上滝線は単線で、軌間は1,067mmである。

#### (1) 本件踏切の概要

踏切の位置	11k616m
踏切種別	第3種踏切道（踏切警報機のみが設置されている踏切道）
踏切舗装	木
踏切幅員	3.6m
線路と道路との交角	90°
列車からの見通し距離*	250m
乗用車からの見通し距離*	50m

(\*平成16年9月の踏切道実態調査による。)

#### (2) 線形及びこう配

本件踏切付近の線形は直線で、11k314m～674m付近は2.23‰の下りこう配である。

#### (3) 構造物

岩畷野跨線橋	11k789m
常東合口用水橋りょう	11k626m～638m
本件橋りょう	11k270m～609m

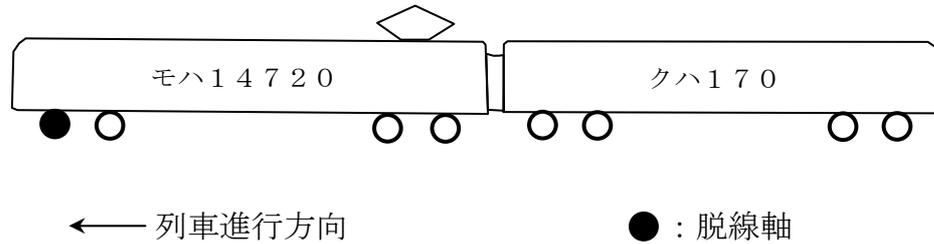
なお、事故現場付近の軌道及び本件踏切の直近の検査記録に異常は認められなかった。

(付図3及び写真1、2参照)

### 2.5.2 車両の概要

車種	直流電車(1,500V)
編成両数	2両
編成定員	216名(座席定員88名)

記号番号



なお、本件列車の直近の検査記録に異常は認められなかった。

## 2.6 気象に関する情報

当時の事故現場付近の天気 晴れ

## 2.7 事故現場に関する情報

### 2.7.1 脱線の痕跡

本件踏切の11k616m付近及び11k617m付近の左レール頭頂面上に左車輪によると見られる痕跡並びに11k615m～617m付近の右踏切ガード側面及び頭頂面上に右車輪によると見られる痕跡があった。また、これらの痕跡に続いて、本件踏切の踏切舗装上に車輪によると見られる痕跡があった。

(付図3参照)

### 2.7.2 脱線の状況

本件列車は、先頭が本件橋りょう上の11k510m付近に停止し、先頭車両の前台車第1軸が左へ脱線していた。同軸の右車輪は右レールと右橋上ガードレールとの間にあり、本件列車は線路から逸脱していなかった。

(付図3及び写真3参照)

### 2.7.3 本件踏切の状況

事故後に、ほぼ同じ速度で走行する他の列車の本件踏切における鳴動時間を測定したところ、鳴動開始から本件踏切に列車が到着するまでは約44秒であった。さらに、現場調査の結果から、本件踏切の赤色せん光灯の見通し距離に問題はなく、踏切警報機の作動に異常は認められなかった。

(写真1参照)

### 3 事実を認定した理由

3.1 2.1の運転士及び運転者の口述並びに2.5.1及び2.7.3の記述から、本件踏切の踏切警報機は正常に作動していたものと推定される。また、2.5.1及び2.7.3の記述から、本件踏切の赤色せん光灯の見通し距離に問題はなかったものと推定される。

3.2 2.1の運転士及び運転者の口述並びに2.3(3)の記述から、本件列車の通過直前に乗用車が本件踏切に進入したものと推定される。

なお、運転者は本件踏切の通過に際し、停止線の手前で安全を確認しなかったものと考えられる。

3.3 2.3、2.7.1及び2.7.2の記述から、本件列車の先頭車両と乗用車が衝突し、その衝撃で本件列車が脱線したものと推定される。

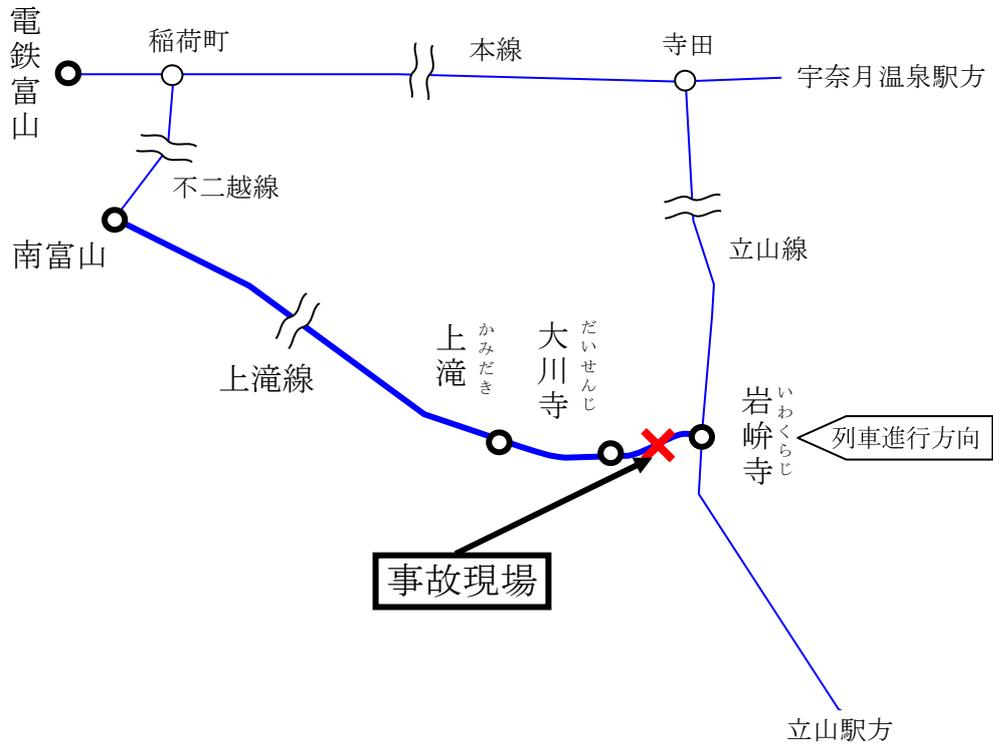
なお、2.3(1)、(2)及び2.7.2の記述から、脱線した右車輪が右レールと右橋上ガードレールとの間を走行し、本件列車は本件橋りょう上において線路から逸脱しなかったものと考えられる。

### 4 原因

本事故は、本件踏切の踏切警報機が正常に作動していたにもかかわらず、本件列車の通過直前に乗用車が本件踏切に進入したため、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。

# 付図1 上滝線路線図

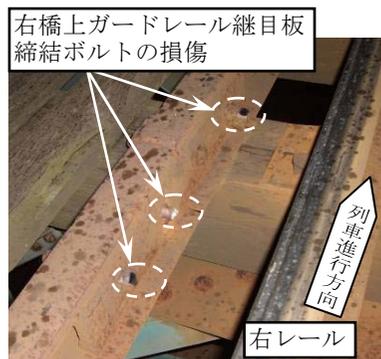
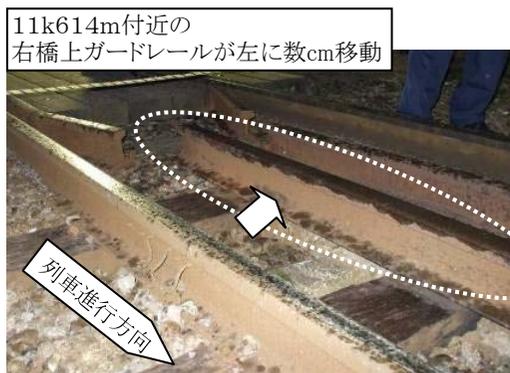
上滝線 南富山駅～岩嶺寺駅間 12.4 km (単線)



# 付図2 事故現場付近の地形図



### 付図3 事故現場略図



本件踏切（雄山神社踏切道）の概要	
踏切種別	第3種
踏切幅員	3.6m
線路と道路との交角	90°
踏切見通し距離*	列車からの見通し距離250m 乗用車からの見通し距離50m
列車通過本数	42本/日（事故当日のダイヤによる）
自動車交通量*	44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。)

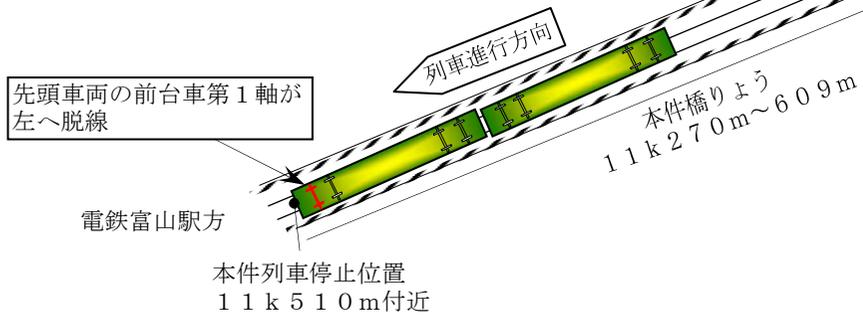
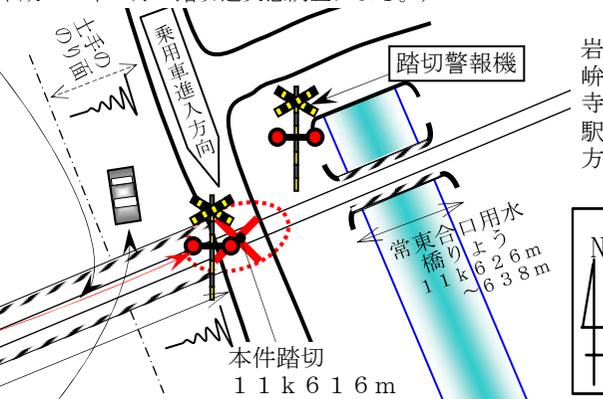
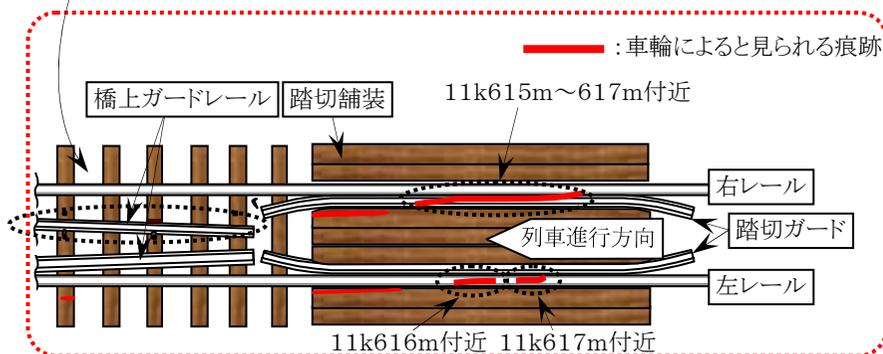


写真1 本件踏切の状況

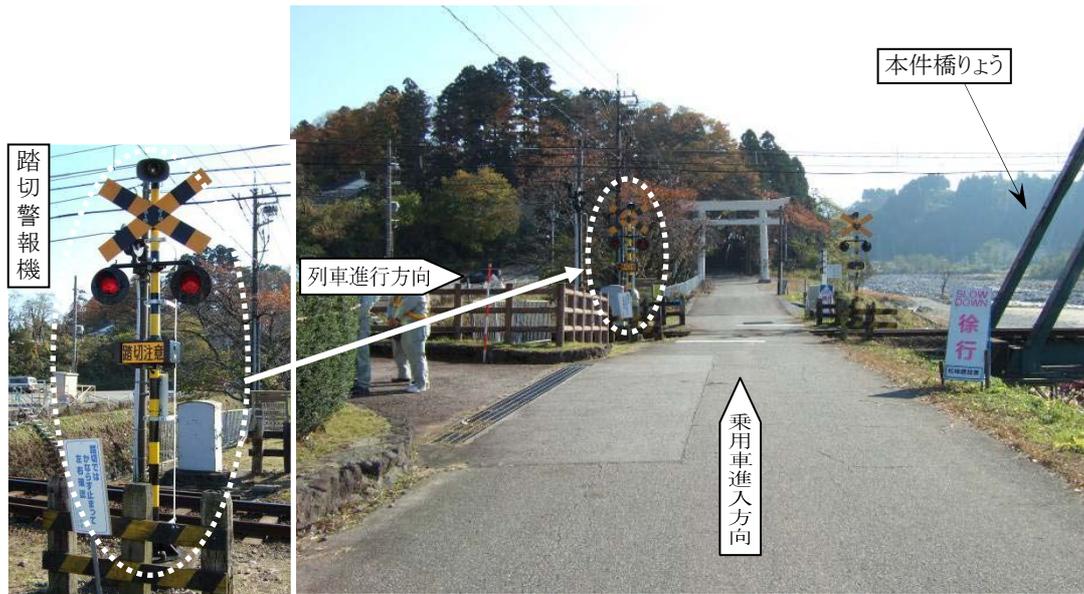
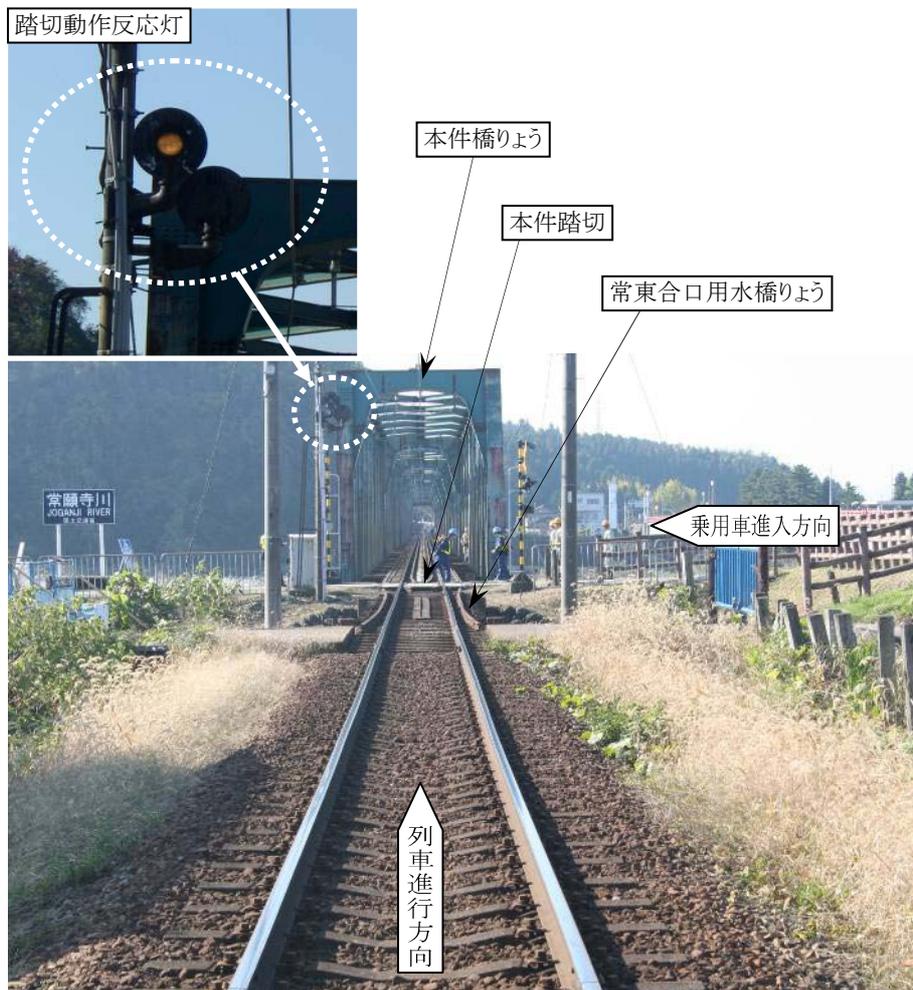
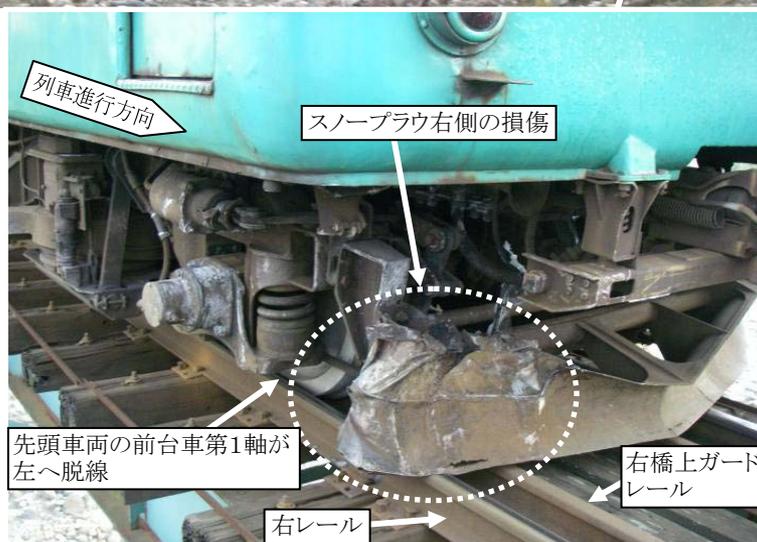


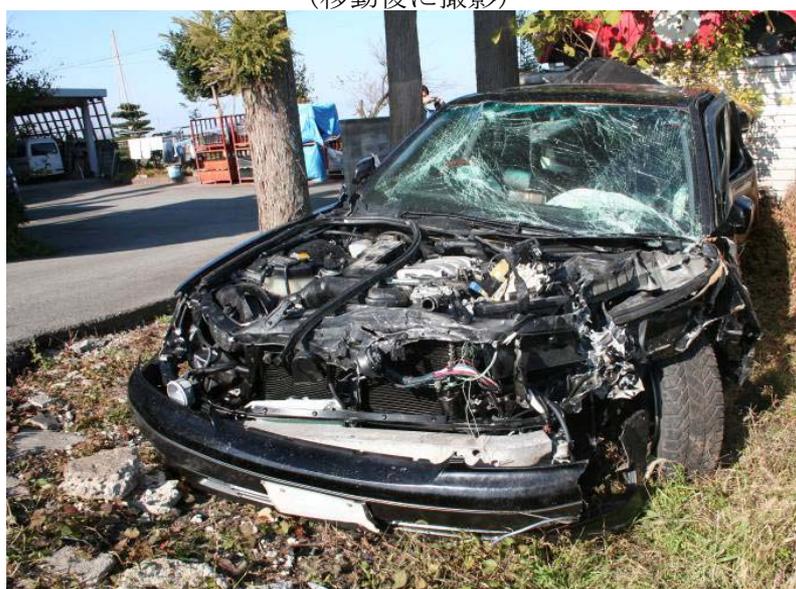
写真2 列車側から見た本件踏切の見通し状況



### 写真3 脱線状況と車両の損傷状況



### 写真4 乗用車の損傷状況 (移動後に撮影)



## 《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」