

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：踏切障害事故

発生日時：令和7年8月13日 12時26分頃

発生場所：佐賀県西松浦郡有田町

佐世保線 上有田駅～有田駅間（単線）

八幡神社踏切道（第3種踏切道：踏切遮断機なし、踏切警報機あり）

江北駅起点26k373m付近

令和8年4月6日

運輸安全委員会（鉄道部会）議決

委員長 李家賢一

委員 古川敦（部会長）

委員 大野寛之

委員 早田久子

委員 鈴木美緒

委員 新妻実保子

1 調査の経過

1.1 事故の概要	九州旅客鉄道株式会社の佐世保線江北駅発早岐駅行きの下り第6937D列車の運転士は、令和7年8月13日（水）、上有田駅～有田駅間を速度約50km/hで走行中、八幡神社踏切道（第3種踏切道）の右側（以下、前後左右は特に断りがない限り列車の進行方向を基準とする。）から同踏切道に進入してくる歩行者を認めため、直ちに気笛を吹鳴するとともに停止手配を執ったが、同列車は同歩行者と衝突した。 この事故により、同歩行者が死亡した。
1.2 調査の概要	本事故は、鉄道事故等報告規則（昭和62年運輸省令第8号）第3条第1項第4号に規定する「踏切障害事故」に該当し、かつ、運輸安全委員会設置法施行規則（平成13年国土交通省令第124号）第3条第2号ハに規定する「踏切遮断機が設置されていない踏切道において発生したものであって、死亡者を生じたもの」に該当するものであることから、調査対象となった。 運輸安全委員会は、令和7年8月13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、職員を事故現場等に派遣した。 原因関係者から意見聴取を行った。

2 事実情報

2.1 運行の経過	(1) 列車の概要 佐世保線 江北駅発 早岐駅行き 下り第6937D列車 2両編成 ワンマン運転 (2) 運行の経過（図1 参照） 九州旅客鉄道株式会社（以下「同社」という。）の下り第6937D列車（以下「本件列車」という。）の運転士（以下「本件運転士」という。）の口述によると、本件列車の運行の経過は、概略次のとおりであった。
-----------	--

本件列車は、上有田駅（江北駅起点25k710m、以下「江北駅起点」は省略する。）を定刻（12時24分）に出発し、異状なく運行していた。出発後、力行で速度45km/hまで加速した後、ノッチオフとし、惰行運転とした。その後、八幡神社踏切道（26k373m、以下「本件踏切」という。）の約60m手前で、歩行者（以下「本件歩行者」という。）が右側から本件踏切に進入するのを認め、直ちに気笛を吹鳴するとともに停止手配を執った。

本件歩行者は本件列車に背を向けた状態でスマートフォンを操作しているようであった。本件列車の方を見ておらず、気笛を吹鳴した際にも本件列車の方を振り向くなどの反応はなかった。本件歩行者は、本件踏切の敷板に足をかけてはいないものの、足が敷板に近接した位置にあったように思う。その後、本件列車の先頭右側から「ドンッ」という音がしたため、本件歩行者と衝突したと思った。

列車停止後、防護無線を扱った。その後、乗客に対し異音を認めたため安全確認を行うと案内放送を行い、運行管理部博多総合指令（以下「指令」という。）に本件踏切で人と衝突した可能性があることを報告した。その後、指令から列車の抑止完了の連絡を受け、防護無線を復位した。転動を防止する措置を講じた後、本件列車内を最後部まで移動しながら負傷者の有無を確認したところ、乗客に負傷者はいなかった。

最後部の運転台右側から降車し本件踏切へ向かったところ、線路脇に倒れている本件歩行者を認めた。本件歩行者の周囲にいた公衆から、救急車を呼んだが警察はまだ呼んでいない旨の申告を受け、指令へ警察手配の依頼を行った。



※ この図は、国土地理院の地理院地図（電子国土Web）を使用して作成

図1 本事故発生場所の周辺図

(3) 運転状況の記録

本件列車には、列車の運転状況を記録する装置（以下「運転状況記録装置」という。）及びワンマン運転において運転士が旅客の乗降を確認するための車両側面を映す装置（以下「車側カメラ」という。）が搭載されており、各装置の記録は次のとおりであった。

① 運転状況記録装置の記録

運転状況記録装置には、時刻、列車の速度、力行ノッチ、ブレーキノッチ、走行距離等が0.2秒ごとに記録されていた。同記録によると、本事故発生前後の運転状況は表1のとおりであった。なお、気笛吹鳴状況を記録する機能は有していなかった。

表1 本事故発生前後の運転状況の記録（主な記録のみ掲載）

時刻 ^{※1} [時:分:秒]	速度 ^{※3} [km/h]	キロ程 ^{※2※3} (本件列車先頭)	ブレーキ	備考
12:24:43.0	0	25k737m	—	上有田駅発車
12:25:04.6	44	25k878m	—	ノッチオフ
12:25:35.0	54	26k287m	常用	ブレーキ操作 (本件踏切の約86m手前)
12:25:41.0	49	26k373m	常用	本件踏切通過
12:25:41.8	48	26k385m	非常	非常ブレーキ操作
12:25:52.2	0	26k460m	非常	列車停止 (本件踏切から約87m先)

※1 時刻は日本標準時に補正されている。

※2 キロ程は、本件列車前頭部が停止していたキロ程（26k460m）を基準として走行距離を換算した値である。

※3 速度とキロ程には誤差が内在している可能性がある。

② 車側カメラの記録（図2 参照）

車側カメラは車両の左右両側面の前後、計4か所に、主に乗降口を通過する乗客の安全確認のために設置されている。車側カメラの映像は記録装置に保存される。（映像の画質は640×480画素、フレームレートは1秒間に最大25枚）

なお、音声を記録する装置は搭載されていない。本件列車の先頭車両の右側後方の車側カメラ（後端から乗降口を映しているため、カメラは前方を向いている）には、事故発生後の本件歩行者の状況が記録されていた。

同記録によると、本件歩行者が本件列車と衝突した後に、右側に倒れる様子が確認された。衝突の瞬間には、本件歩行者は車両前面付近にいたとみられ、車側カメラの映像からはその姿が確認できなかった。



図2 本件列車の車側カメラ

2.2 人の死亡、負傷の状況

死亡：1名（本件歩行者 55歳 外国籍） 負傷：なし
（本件列車：乗客40名、運転士1名が乗車）

<p>2.3 鉄道施設等の概要</p>	<p>(1) 本件踏切の概要</p> <p>同社が国土交通省に提出した踏切道実態調査表（令和6年度調査）によると、本件踏切の概要は次のとおりであった。</p> <table border="0"> <tr> <td>① 踏切長</td> <td>7.0 m</td> </tr> <tr> <td>② 踏切幅員</td> <td>4.1 m</td> </tr> <tr> <td>③ 踏切交角</td> <td>90°</td> </tr> <tr> <td>④ 道路勾配（右側：本件歩行者進入側）</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>⑤ 踏切見通距離*1</td> <td></td> </tr> <tr> <td> 列車から踏切</td> <td>140 m</td> </tr> <tr> <td>⑥ 列車見通距離*2</td> <td></td> </tr> <tr> <td> 本件歩行者進入側から下り列車</td> <td>80 m</td> </tr> <tr> <td>⑦ 踏切道の舗装</td> <td>木</td> </tr> <tr> <td>⑧ 道路交通量</td> <td></td> </tr> <tr> <td> 三輪以上の自動車</td> <td>0台/日</td> </tr> <tr> <td> 二輪</td> <td>0台/日</td> </tr> <tr> <td> 軽車両</td> <td>0台/日</td> </tr> <tr> <td> 歩行者</td> <td>268人/日</td> </tr> <tr> <td>⑨ 交通規制</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>⑩ 鉄道交通量</td> <td>62本/日 (5本/1時間最大)</td> </tr> <tr> <td>⑪ 事故履歴</td> <td>なし</td> </tr> </table> <p>(2) 本件踏切に接続している道路の状況（図3及び図4 参照）</p> <p>本件踏切の右側（北側）に接続する道路は、町道大樽^{おおだる}13号線と陶山神社^{すえやま}（以下「神社」という。）を結ぶ階段状の道路（以下「本件階段」という。）である。なお、本件階段の用地は大部分が有田町（以下「同町」という。）が管理する里道^{ほんこうびら}*3（法定外公共物）であるが、一部、同社及び神社が所有する用地がある。</p> <p>本件階段は、路面がコンクリート舗装されており、勾配は約67.5%である。</p> <p>本件階段は30段あり、蹴上げが約17～20cm、踏面が約25～30cm、本件階段の幅員は約6mである。</p> <p>本件踏切と左側（南側）で接続する道路は、神社への参道となっている。自動車を使用して神社を参拝する経路では、図3の赤矢印に示すように町道本幸平3号線、本幸平5号線、本幸平4号線を経由して架道橋の下を通過して神社の駐車場に至る経路がある。本経路は道路幅員が2.6～4.0mで歩道がない。有田陶器市等のイベント時には本件踏切を閉鎖し、交通誘導員等を配置した上で、本経路を歩行者のう回路としている。</p>	① 踏切長	7.0 m	② 踏切幅員	4.1 m	③ 踏切交角	90°	④ 道路勾配（右側：本件歩行者進入側）	4%	⑤ 踏切見通距離*1		列車から踏切	140 m	⑥ 列車見通距離*2		本件歩行者進入側から下り列車	80 m	⑦ 踏切道の舗装	木	⑧ 道路交通量		三輪以上の自動車	0台/日	二輪	0台/日	軽車両	0台/日	歩行者	268人/日	⑨ 交通規制	なし	⑩ 鉄道交通量	62本/日 (5本/1時間最大)	⑪ 事故履歴	なし
① 踏切長	7.0 m																																		
② 踏切幅員	4.1 m																																		
③ 踏切交角	90°																																		
④ 道路勾配（右側：本件歩行者進入側）	4%																																		
⑤ 踏切見通距離*1																																			
列車から踏切	140 m																																		
⑥ 列車見通距離*2																																			
本件歩行者進入側から下り列車	80 m																																		
⑦ 踏切道の舗装	木																																		
⑧ 道路交通量																																			
三輪以上の自動車	0台/日																																		
二輪	0台/日																																		
軽車両	0台/日																																		
歩行者	268人/日																																		
⑨ 交通規制	なし																																		
⑩ 鉄道交通量	62本/日 (5本/1時間最大)																																		
⑪ 事故履歴	なし																																		

*1 「踏切見通距離」とは、列車の運転席から当該軌道の踏切道を見通すことができる最大距離をいう。

*2 「列車見通距離」とは、踏切道と線路の交点から踏切道外方の道路中心線上5m離れた地点における1.2mの高さにおいて見通すことができる列車の位置を、踏切道の中心線から列車までの線路の距離で表したものをいう。

*3 道路法（昭和27年法律第180号）の適用のない道路であり、市区町村等の自治体が所有・管理し、地域住民の公共の用に供しているもの（法定外公共物）をいう。

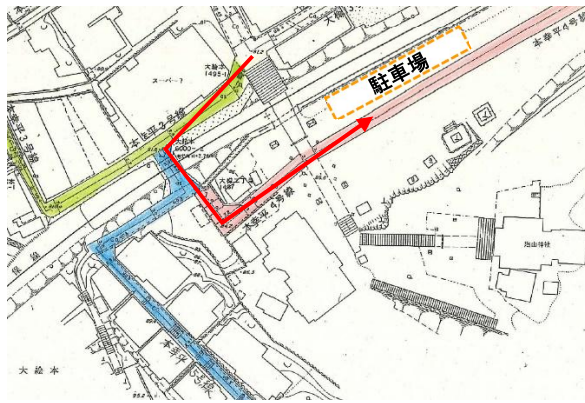
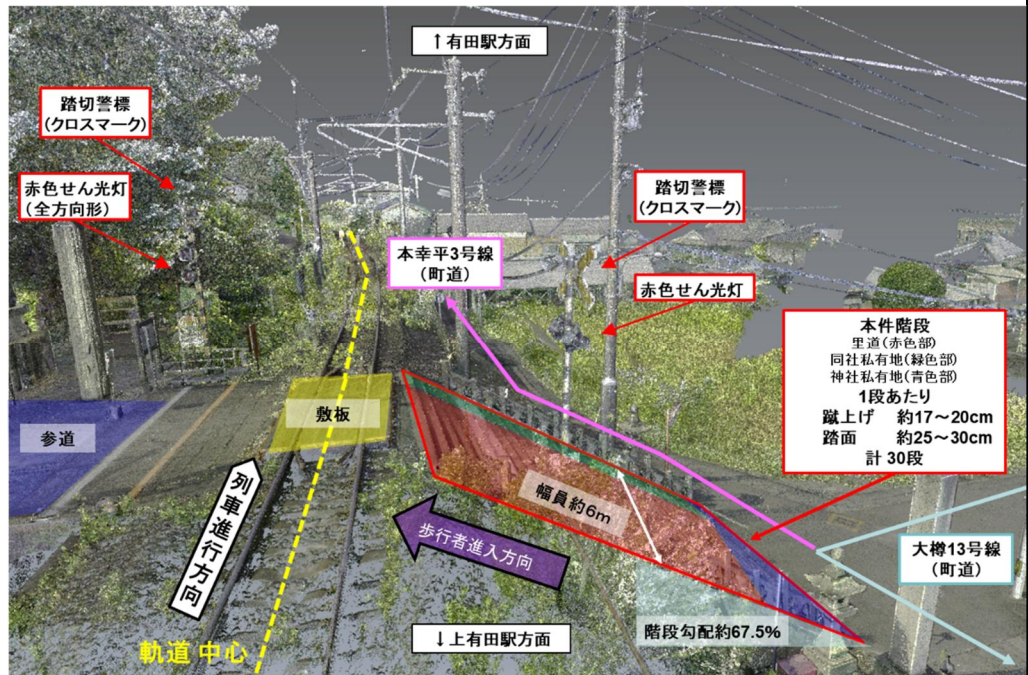


図3 神社周辺の道路台帳平面図 (同町提供)



※ この図は、3Dスキャナ (Leica RTC 360) 及び処理システム (Leica Cyclone REGISTER 360) を使用して作成した。

図4 上有田駅方から見た本件踏切の状況

- (3) 本件踏切の周辺にある踏切道
 本件踏切の12.6m有田駅方には、別荘踏切道（第1種踏切道、踏切幅員1.9m）があるが、神社へは繋がっておらず、う回路にはならない。なお、上有田駅方には、上有田駅までの区間に踏切道はない。
- (4) 本件歩行者進入側から見た本件踏切の状況 (図5 参照)
 本件歩行者進入側から見て上有田駅方に設置されている踏切警報機（以下「本件踏切警報機」という。）には、踏切警標（クロスマーク）と赤色せん光灯が取り付けられていた。赤色せん光灯は、本件歩行者の進入側（本件階段側）に対して発光するものが2灯設置されていた。なお、本件歩行者進入側から見て本件踏切を渡った先の有田駅方（本件歩行者進入側から見て右側）には神社参道側の歩行者に対する踏切警標（クロスマーク）と全方向形の赤色せん光灯が、上下に2灯設置されており、本件歩行者進入側からも視認できた。
 本件歩行者進入側から見て有田駅方には、「踏切危険」と多言語で表記され

た注意看板が2枚設置されていた。本件歩行者の母語による表記はなかった。

本件歩行者進入側から見た本件踏切の見通し状況については、本件踏切の軌道中心から約30mの位置から確認したところ、歩行者の視界を遮るような障害物はなく、本件踏切警報機等を確認することができた。

また、警報音を発する装置（以下「スピーカー」という。）については、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令（平成13年国土交通省令第151号）」に基づき同社が九州運輸局長に届け出ている「運転保安設備実施基準」に定め設置されている。事故発生翌日に同社で定められた測定方法に基づき、スピーカーから1m離れた位置で音量を測定したところ81.3dBであり、標準値（70dB～85dB）を満たしていた。

図6に示すように、本件踏切の敷板は約200mmの段差があることから、軌道中心から約1m離れた敷板の板厚の面に黄塗装（以下「敷板段差塗装」という。）が同社によって施されていた。なお、敷板段差塗装は車両限界*4（左右）の内側である。直近の塗装時期は不明であるが、比較的明瞭に視認可能であった。敷板段差塗装は、歩行者に対して段差への注意を促す目的で塗ったものであるが、塗装の意味を説明する看板や表記はなかった。

軌道中心から約2.5m離れた本件階段の27段目から28段目までは、黄塗装及び黄と黒のトラマーク塗装（以下「踏切内塗装」という。）が同社によって施されていた。直近の塗装時期は不明であり、経年により退色していた。踏切内塗装は、歩行者に対して踏切内であることを示す目的で塗ったものであるが、塗装の意味を説明する看板や表記はなかった。

軌道中心から約3.2m離れた本件階段の24段目から25段目までは白塗装（以下「白線」という。）が同社によって施されていた。直近の塗装時期は平成28年3月であり、経年により退色し、視認性は敷板段差塗装よりも相当劣っていた。白線は踏切鳴動時に白線の外側で待機を促す目的で塗ったものである。同社が歩行者に対して白線の外側で待機を促す表記として「踏切危険！！踏切鳴動時は、白線の中に入らないで下さい。」と多言語で表記された看板が踏切を横断した先の神社側に2枚、階段の方に向けて設置されているが、踏切手前の階段側には、白線の意味が分かるような看板や表記はなかった。また、階段中央に設置されていた手すりは白線をまたいで本件階段の26段目、踏切内塗装の直前まで入り込んでいた。

*4 「車両限界」とは、水平な直線軌道に静置した車両の断面形状の外郭線が越えてはならない上下、左右の限界をいう。同社が定めている車両限界の左右の最長幅は3,000mmである。

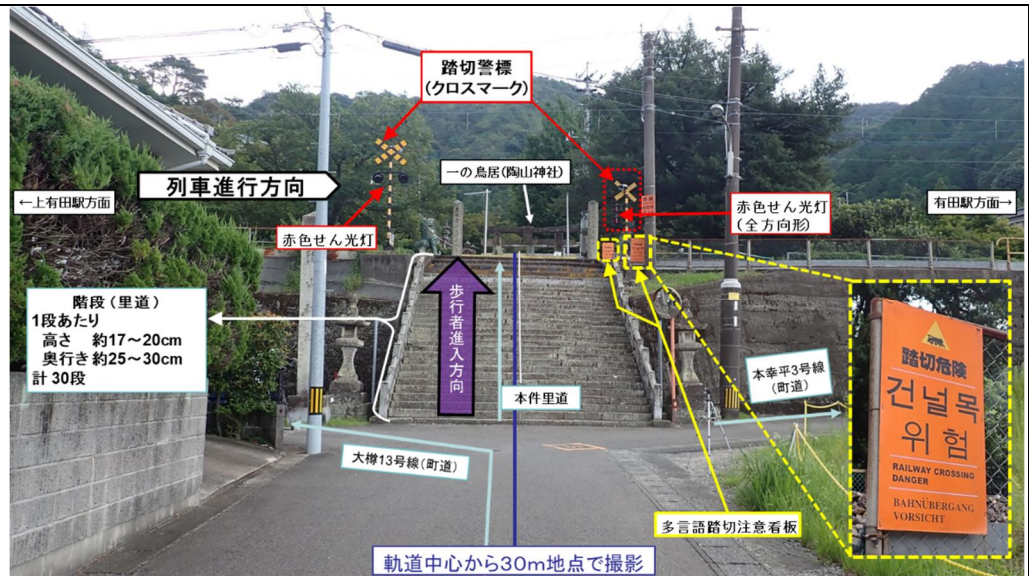


図5 本件踏切の状況

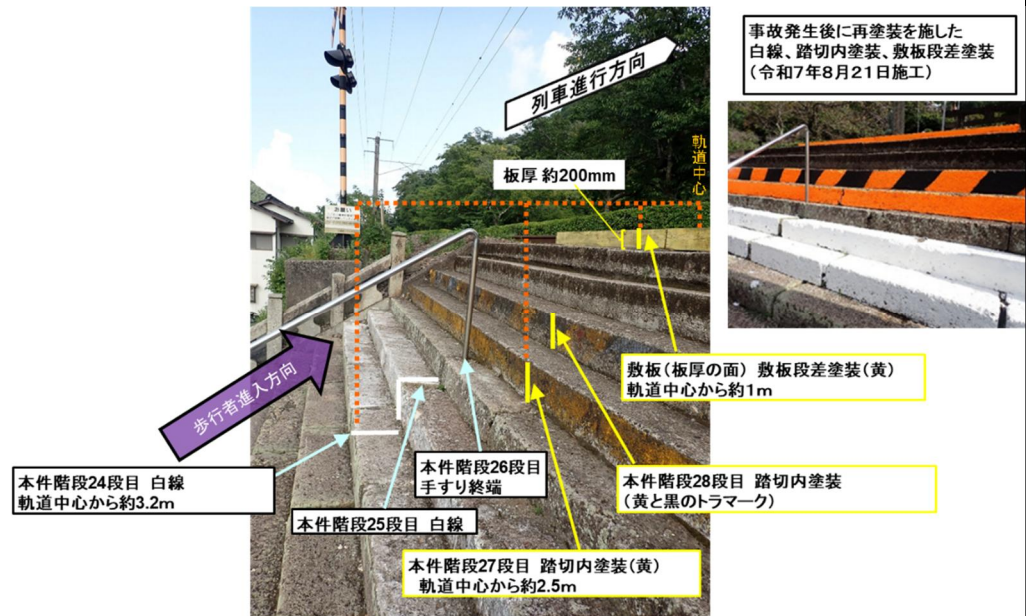


図6 本件階段の状況

(5) 本件踏切の敷板付近の状況 (図7 参照)

本件踏切の敷板の歩行者通行方向の長さは2,000mm、線路方向の長さは4,100mmとなっていた。敷板の有田駅方端部における軌道中心から本件階段の下から30段目(最上段)の段鼻(踏面の先端部分)(以下「本件階段の縁」という)までの距離は1,450mm、敷板の中央部における軌道中心から本件階段の縁までの距離は1,600mm、敷板の上有田駅方端部における軌道中心から本件階段の縁までの距離は1,720mmであった。図7に示すように、本件階段の縁と車両限界は近接している状況であった。

神社参道側には「踏切危険!!踏切鳴動時は、白線の中に入らないで下さい。」と多言語で表記された注意看板が本件歩行者進入側に向けて上有田駅方及び有田駅方に1枚ずつ設置されており、また、同一の注意看板が神社参道側からの歩行者向けにも1枚設置されている。しかし、神社参道側に白線はな

く、路面に黄線と白字で「とまれ」の表記があったが、経年による劣化が見られた。

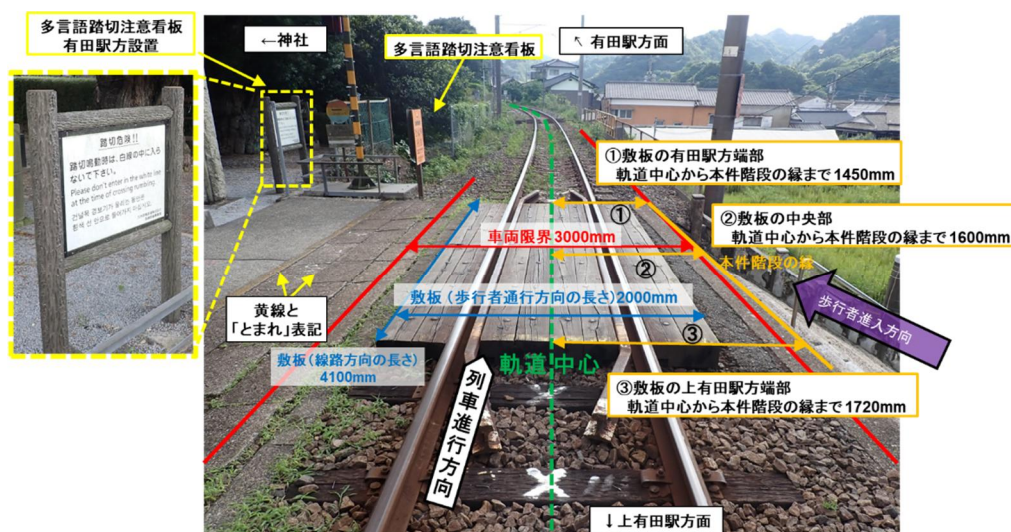


図7 本件踏切の敷板付近の状況

- (6) 列車からの本件踏切の見通し状況に関する情報 (図8 参照)
線路に沿って、本件踏切の約140m手前及び約60m手前から確認したところ、本件踏切を視認することができた。

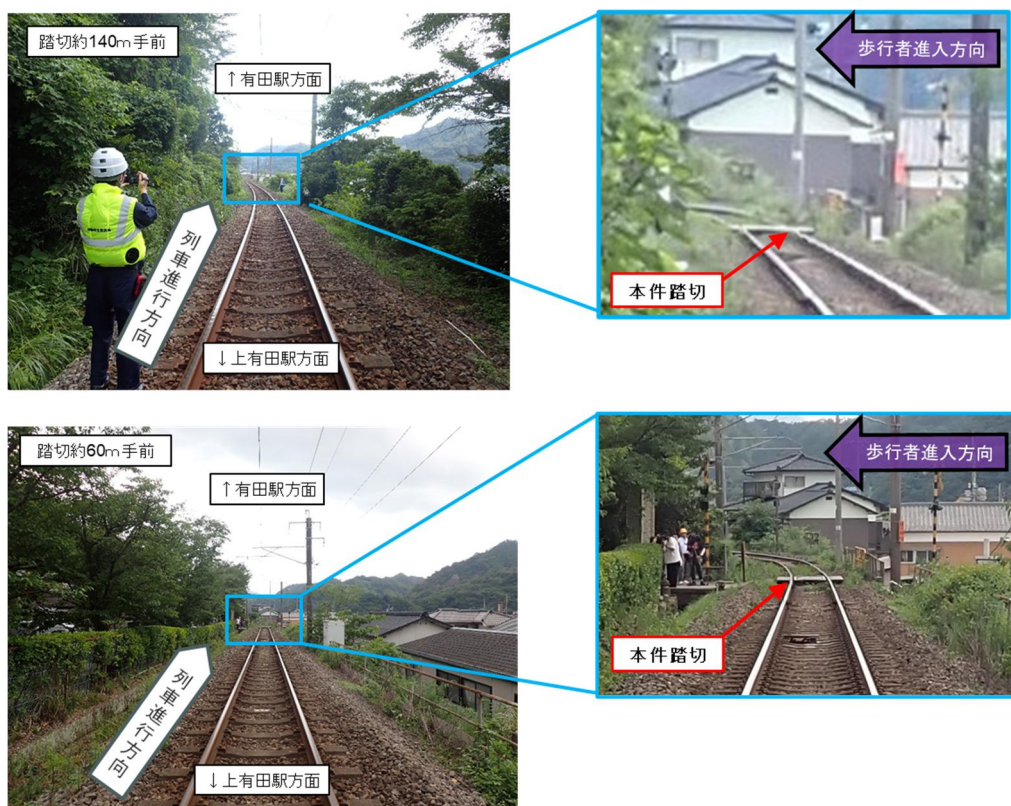


図8 列車から見た本件踏切の見通し状況

- (7) 本件歩行者進入側からの列車方向の見通し状況に関する情報 (図9 参照)
本件歩行者進入側の軌道中心線から本件階段に沿って約5m離れた位置か

ら、接近する下り列車（本件列車）方向の見通し状況を確認したところ、列車見通距離は約12mであり、本件階段や踏切警標が視界を遮ってしまい遠方を視認できない状況であった。



図9 本件歩行者進入側からの列車見通し状況

(8) 踏切警報機の動作に関する情報

① 事故当日の動作状況

同社によると、下り列車を検知して本件踏切警報機の警報（警報音の鳴動・赤色せん光灯の点滅）を開始する始動点は、本件踏切から約460m手前の25k910mの位置にあり、この位置を列車が通過すると踏切警報機は鳴動を開始する。また、この警報の終止点は26k352mの位置にある。終止点を列車が通過し、一定秒数が経過すると警報は停止する。

本件列車に搭載されている車側カメラの映像には、本件列車が本件踏切を通過する前に、神社参道側の踏切警報機の赤色せん光灯（全方向形）が点滅している様子が記録されていた。

② 警報の開始から列車の到達までの時間

下り列車は、運転曲線図に沿って運転した場合、本件踏切に到達する約33秒前に警報の始動点を通過することから、本件踏切警報機は通常、列車到達の約33秒前から警報を開始する。

同社の「運転保安設備実施基準」では、第3種踏切道の機能について、「警報の開始から列車等の到達までの時間は、30秒を標準とすること。この場合において、当該時間は、20秒以上であること。」と定められている。本件踏切警報機の記録によると、本事故発生前直近の本件踏切警報機は、本件列車到達の約34秒前から警報を開始していた。

(9) 本件踏切付近の線路線形等

本件踏切付近の線路線形は、26k045mから26k290mまで半径400mの左曲線（緩和曲線含む）、26k290mから26k365mまで直線、26k365mから本件踏切（26k373m）を越えた26k525mまでが半径300mの左曲線（緩和曲線含む）である。

また、本件踏切付近の勾配は、26k030mから本件踏切（26k373m）を越えた26k776mまでが17.9‰の下り勾配である。

本件踏切は、下り勾配17.9‰の半径300mの左曲線区間に位置している。

(10) 本件踏切の保守管理に関する情報

同社は、同社の「運転保安設備実施基準」に基づき、踏切警報機に対して、1年に1回の定期検査（設備の取付け状態、損傷の有無及び動作等、踏切舗装等の環境の要否について確認を行う検査）と2年に1回の定期検査（警報音の

	<p>音量や、警報灯の断続数の確認を行う検査)をそれぞれ実施している。</p> <p>本件踏切警報機に対する本事故発生前直近の検査は、1年に1回の定期検査を令和6年8月19日に、2年に1回の定期検査を令和5年8月22日に実施しており、検査記録に異常を示す記録はなかった。</p> <p>(11) 鉄道車両の概要</p> <p>車両形式 YC1系 車種 電気式気動車 記号番号 YC1-204 (先頭車両) 定員 112名 (1両) 空車重量 39.7t (空車) 車両長 19,500mm (連結器部除く) 車両幅 2,800mm (車側カメラ部除く) 車両高さ 4,046mm (空調部含む)</p> <p>本件列車の本事故発生前直近の検査記録に、異常を示す記録はなかった。また、同社によると、非常ブレーキの減速度は3.6km/h/s、空走時間は1.2秒とのことである。</p>
<p>2.4 鉄道施設等の損傷状況</p>	<p>(1) 鉄道施設の損傷状況 鉄道施設に損傷は認められなかった。</p> <p>(2) 鉄道車両の損傷状況 (図10 参照) 鉄道車両に損傷は認められなかったが、本件列車の先頭車両前面右側の車体下部には車両前面の汚れの払拭痕が認められた。</p> <div data-bbox="418 1057 1015 1505" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="1027 1057 1436 1594" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">図10 本件列車の損傷状況</p>
<p>2.5 乗務員等に関する情報</p>	<p>(1) 本件運転士 25歳 甲種電気車運転免許 令和5年8月29日</p> <p>(2) 本件歩行者 55歳 海外からの旅行者 本事故後、来日した本件歩行者の親族に同行した旅行会社社員(以下「旅行会社社員」という。)、によると、本件歩行者は病気や障害等の身体上の問題はなかったとのことである。</p>
<p>2.6 事故発生時の本件踏切付近の状況</p>	<p>事故発生時の本件踏切付近の状況に関し、原因関係者以外の第三者から得た情報は概略次のとおりである。</p> <p>(1) 事故現場付近を訪れていた歩行者(以下「目撃者」という。)の口述 本件階段を上ろうとした際に本件踏切警報機が鳴動した。その際、観光客</p>

と思われる本件歩行者を含む3人組を見た。3人組は本件階段下に自転車3台を停めており、自転車の付近にいた。そのうち、本件歩行者のみが本件階段を駆け上っていった。本件階段中央の手すりより上有田駅側の部分を上っていったと思う。

本件歩行者は本件階段を上り、線路に近接している位置に立っているように見えた。自身も、本件階段を上っていたが列車が接近しているので、本件階段の中腹付近で立ち止まった。本件階段の中腹付近で見た本件歩行者は本件列車と反対の方向を向いており、撮影機材を構えていたように見えた。本件階段の中腹付近からでは上りきった先での線路との位置関係が見えないため、明確に本件歩行者が危険な位置にいるとは思わなかった。その後、本件列車が本件踏切に入り、本件歩行者の背中か、肩付近に衝突した。なお、列車が本件踏切に近づいた際に、複数回の気笛を聞いた。事故発生後は救急車の手配を行った。

(2) 神社の宮司の口述

本件踏切から約35m離れた位置にある神社の社務所の中にいたところ、電車の気笛がふだんより強く聞こえた。「プーッ、プーッ」と鳴った後に、再度「プーッ、プーッ」と鳴った。ふだんと音が違ったので何かあったと思い社務所の扉から様子をうかがったところ、社務所の方へ走ってきた人から本件踏切で人と電車が接触した旨を聞き、本件踏切に向かった。本件踏切では目撃者が救急車の手配を行っていることを確認した。

本事故後に、本件踏切が遠くに映っている防犯カメラの記録を確認したところ、本件歩行者が、線路に近接した位置で撮影機材を構えている姿が確認できた。

(3) 佐賀県警伊万里警察署（以下「同署」という。）からの情報

本件歩行者は、海外から観光目的で同行者3名（以下「同行者」という。）と来日していた。同署が同行者から得た情報によると、事故発生当日は同行者のうち2名と同町を自転車で散策し、神社を訪れていた。神社の参拝後に、本件踏切を通行し、本件階段を一旦下りて自転車を停めていた場所へ移動した。その後本件踏切警報機が鳴動し、本件歩行者は本件列車の接近に気付いた。本件歩行者は、同行者へ列車と一緒に写真を撮ろう、という旨の話をした後本件歩行者のみで本件階段を駆け上り、敷板に近接した位置に立っていたとのことである。同行者のうちの1名は、本件歩行者を追い掛け、本件階段の最上段から約2段下の位置に立っていた。なお、本件歩行者が所持していた撮影機材はスマートフォンとのことである。本件歩行者が所持していたスマートフォンに本件列車の写真は撮影されていなかった。

(4) 神社の防犯カメラ（以下「防犯カメラ」という。）の記録

防犯カメラの映像は記録装置に記録される。（映像の画質は1,920×1,080画素、フレームレートは1秒間に15枚、時刻の補正は60分に1回ネットワーク経由で行っている。）

なお、音声を記録する機能は搭載されていない。防犯カメラの記録には事故発生前後の本件歩行者の状況が記録されていた。

同記録によると、本件歩行者は神社参道から本件踏切を通行し、本件階段を下りていった様子が確認できた。その後、本件踏切警報機が鳴動した後に本件歩行者が本件階段を上ってきて、線路に近接した位置で撮影機材を構えようとしながら本件列車に背を向けた直後に本件列車が背面から衝突する

	様子が確認された。なお、本件踏切警報機が鳴動してから衝突までの時間は約34秒であった。
2.7 気象	晴れ
2.8 その他の情報	<p>(1) 本件列車の停止位置に関する情報 本件列車の停止位置は、26k460m付近（本件踏切から約87m有田駅方）であった。</p> <p>(2) 本件踏切を通過する列車本数 本事故発生当時、本件踏切を通過する1日当たりの定期列車の本数は、上下線で62本である。なお、09時～14時の日中時間帯に本件踏切を通過する列車は、下り列車8本、上り列車8本であった。</p> <p>(3) 本件踏切の統廃合、踏切遮断機の整備等に関する協議状況 本事故発生前に統廃合等の協議は行われていない。本事故が発生したことを受け、令和7年8月29日に同署からの呼び掛けにより、同社、同町、神社及び地元関係者にて現場検証を実施した。踏切の安全対策については今後の協議により検討していくとのことである。</p> <p>(4) 佐世保線における第3種及び第4種踏切道に関する情報 佐世保線には、令和7年8月時点、第3種踏切道が7か所（そのうち同町管内は本件踏切1か所のみ）、第4種踏切道が1か所（そのうち同町管内はなし）存在している。</p>

3 分析

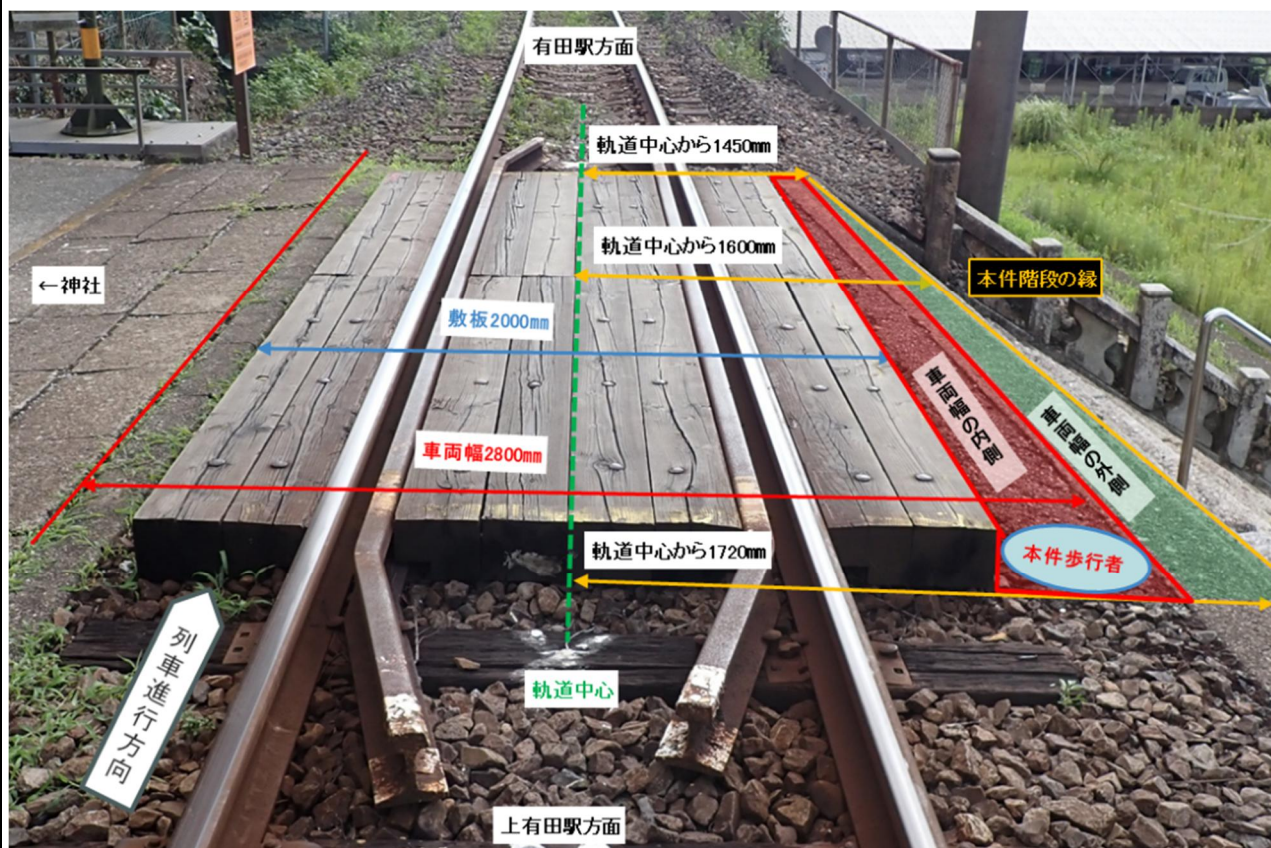
<p>(1) 本件列車と本件歩行者が衝突したことに関する分析</p> <p>① 本件歩行者が本件踏切内で立っていた位置については、</p> <p>a 2.6(4)に記述した防犯カメラの記録から、図11に示すように本件歩行者の立ち位置を再現したところ、本件歩行者は敷板に近接した位置の上有田駅方端部付近に立っていた可能性があると考えられること、</p> <p>b 2.6(3)に記述したように、本件歩行者は同行者へ列車と一緒に写真を撮ろう、という旨の話をした後に本件歩行者のみで本件階段を駆け上り敷板に近接した位置に立っていたとの情報があったこと、</p> <p>c 2.6(1)に記述したように、本件歩行者は本件列車と反対の方向を向いており、撮影機材を構えていたとの目撃者の証言があったこと、</p> <p>d 2.6(3)に記述したように、本件歩行者が所持していた撮影機材はスマートフォンであったとの情報があったこと</p> <p>から、本件歩行者は本件階段を駆け上り、敷板に近接した位置の上有田駅方端部付近で本件列車に背を向けた状態でスマートフォンを構えていたと考えられる。</p>



[a] 本件歩行者立ち位置を再現



[b] 本件歩行者の立ち位置



[c] 上有田駅方から見た本件歩行者の立ち位置及び本件踏切の敷板付近の状況

図 1 1 本件歩行者が本件踏切内で立っていた位置に関する分析

- ② 本件階段の縁から敷板の間の位置で列車と接触する可能性については、
- a 3 (1)①に記述したように、本件歩行者は敷板に近接した位置の上有田駅方端部付近で本件列車に背を向けた状態でスマートフォンを構えていたと考えられること、
 - b 2.3(5)に記述したように、敷板の上有田駅方端部における軌道中心から本件階段の縁までの距離は1,720mmであったこと、
 - c 2.3(11)に記述したように、本件列車の車両幅は2,800mm（車側カメラ部除く）であること
- から、敷板の上有田駅方端部に、仮に身長160cmの歩行者が線路に近接した位置で列車に背を

向けてスマートフォンを構えた状態の分析を図12に示す。身長160cmの歩行者の肩幅^{*5}は40cmとする。軌道中心からの敷板の長さは1,000mm、肩幅は40cm、軌道中心からの車両幅は1,400mmであることから、身長160cmの歩行者の背中付近に列車が衝突すると考えられる。なお、敷板の上有田駅方端部における本件階段の縁から列車に接触する可能性のある位置までの範囲は320mm程度である。

また、図11に示すように、敷板の有田駅方端部における軌道中心から本件階段の縁までの距離は1,450mmであるので、本件階段の縁から列車に接触する可能性のある位置までの範囲は50mm程度である。一方、敷板の中央部における軌道中心から本件階段の縁までの距離は1,600mmであるので本件階段の縁から列車に接触する可能性のある位置までの範囲は200mm程度となる。身長160cm、肩幅40cmの歩行者の場合、本件階段を上りきった位置で列車に背を向けた状態では、敷板段差塗装の内側に入っていないくとも、本件階段の縁から敷板の間は、どの位置に立っていても列車と接触する可能性が考えられる。

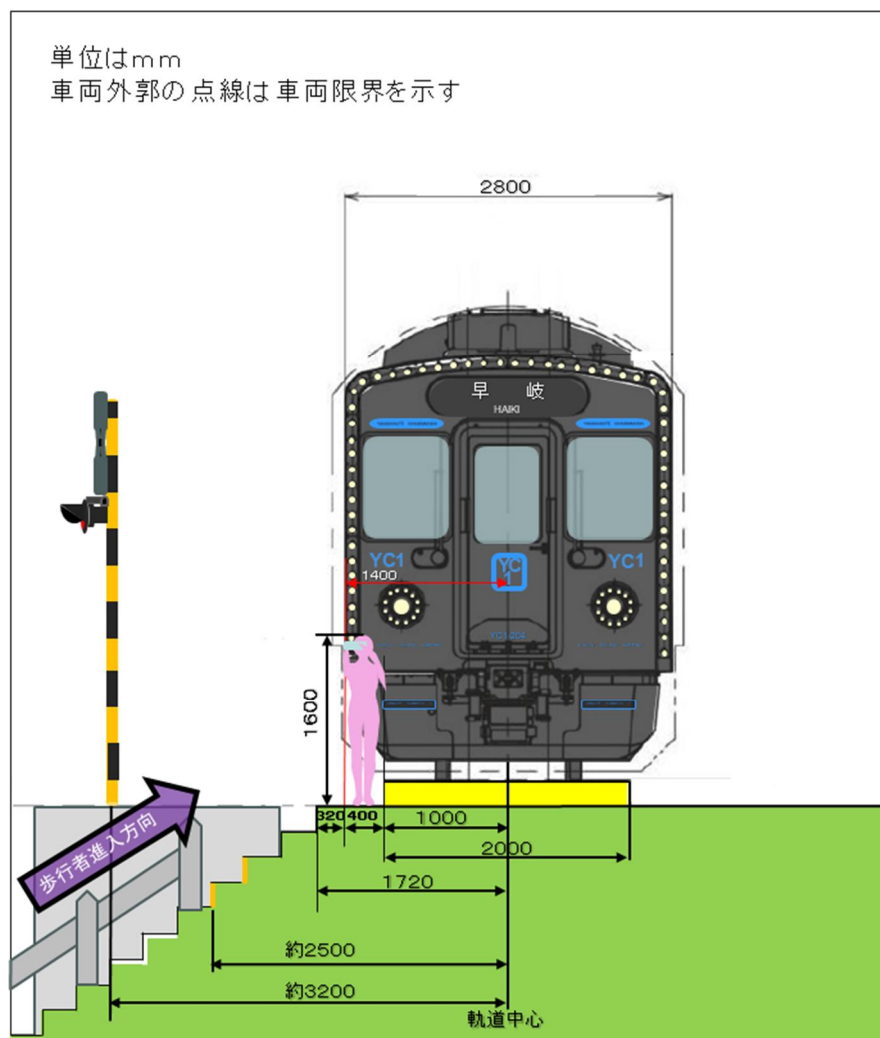


図12 本件階段の縁から敷板の上有田駅方端部の間の位置における列車との接触に関する分析

- ③ 本件列車と本件歩行者が衝突した状況については、
- a 3(1)②に記述したように、歩行者が線路に近接した位置で列車に背を向けてスマートフォンを構えた状態では背中付近に列車が衝突すると考えられること、2.1(3)①に記述した運転状

*5 参考文献：「インテリアコーディネーターハンドブック 統合版 上」（公益社団法人インテリア産業協会、平成25年、p.71）身長を基準にして、人体の主要部位の寸法を求める換算による。身長をHとした場合、肩幅は0.25Hである。

況記録装置の記録から、本件列車が本件踏切を通過した時刻は12時25分41秒頃で、その時の本件列車の速度は約49km/hであったと推定されること、

b 2.1(2)に記述したように、本件列車の先頭右側から「ドンッ」という音がしたと本件運転士が口述していること、

c 2.6(1)に記述したように、本件列車が本件踏切に入り、本件歩行者の背中か、肩付近に衝突したという目撃者の証言があったこと、

d 2.1(3)②に記述したように、本件歩行者が本件列車と衝突した後に、右側に倒れる様子が本件列車の車側カメラの記録から確認されたこと、

e 2.6(4)に記述したように、本件列車が本件歩行者の背面から衝突する様子が防犯カメラの記録から確認されたこと、

f 2.4(2)に記述したように、本件列車の先頭車両前面右側の車体下部に車両前面の汚れの払拭痕が認められたこと

から、12時25分41秒頃、本件歩行者の背中付近に本件列車の先頭車両前面右側の車体下部が速度約49km/hで衝突したものと考えられる。

(2) 本件運転士の運転操作に関する分析

本件運転士の運転操作については、

① 2.1(2)に記述したように、本件運転士は、本件踏切の約60m手前で、本件踏切に右側から進入してくる本件歩行者を認め、直ちに停止手配を執ったと口述していること、

② 2.1(3)①に記述した運転状況記録装置の記録から、ブレーキ操作を行った位置は本件踏切の約86m手前で、その時の本件列車の速度は、約54km/hであったと推定されること、

③ 2.3(11)に記述した本件列車のブレーキ性能によると、17.9‰の下り勾配区間において54km/hで走行中の本件列車が本件踏切の約86m手前から非常ブレーキを扱ってから停止するまでの距離は、計算上約152mとなると考えられること

から、本件運転士が本件歩行者の存在に気付いた時点では本件踏切の手前に本件列車を停止させることは不可能であったと考えられる。

(3) 本件歩行者が本件踏切に進入したことに関する分析

本件歩行者が本件踏切に進入したことについては、

① 2.5(2)に記述したように、本件歩行者は、病気や障害等の身体上の問題はなかったとの旅行会社社員の証言があったこと、

② 2.3(4)に記述したように、本件歩行者側からの本件踏切の見通し状況については、視界を遮るような障害物はなく、本件踏切警報機等を確認することができたこと、

③ 2.3(8)②に記述したように、本件踏切警報機について、警報の開始から列車の到達までの時間は、同社の基準である20秒以上を満たしており、本件踏切警報機の記録によると、本事故発生前直近の本件踏切警報機は、本件列車到達の約34秒前から警報を開始していたこと、

④ 2.3(4)に記述したように、事故発生翌日に同社で定められた測定方法に基づき、スピーカーから1m離れた位置で音量を測定したところ、警報音は標準値を満たしていたこと、

⑤ 2.6(3)に記述したように、本件歩行者は同行者へ列車と一緒に写真を撮ろう、という旨の話をした後本件歩行者のみで本件階段を駆け上り敷板に近接した位置に立っていたとの情報があったこと、

⑥ 2.6(1)に記述したように、本件歩行者は本件列車と反対の方向を向いており、撮影機材を構えていたとの目撃者の証言があったこと、

⑦ 2.6(4)に記述したように、本件歩行者が線路に近接した位置で本件列車に背を向けた状態で撮影機材を構えている姿が防犯カメラの記録から確認できたこと、

⑧ 2.1(2)に記述したように、本件歩行者は本件列車に背を向けた状態でスマートフォンを操作し、本件列車の方を見ておらず、本件運転士が気笛を吹鳴した際にも本件列車の方を振り向くな

どの反応はなかったと本件運転士が口述していること、

- ⑨ 2.3(4)に記述したように、白線の外側で待機を促す本件階段の看板は神社側に2枚、階段の方に向けて設置されていたこと、
- ⑩ 2.3(4)に記述したように、階段中央の手すりが白線をまたいで本件階段の26段目、踏切内塗装の直前まで入り込んでいたこと、
- ⑪ 2.3(7)に記述したように、階段の中腹からは見通しが悪く、本件列車の写真を撮影するために階段の頂上まで上ろうとする意識が働いた可能性が考えられること、
- ⑫ 2.3(4)に記述したように、多言語で表記された注意看板が設置されていたものの、本件歩行者の母語での表記がなかったこと

から、本件歩行者は踏切の鳴動に気付き、撮影目的で踏切内に入ったと考えられる。列車との衝突の危険がある踏切内であることには気付いていなかった可能性が考えられるが、本件歩行者が死亡しているため詳細を明らかにすることはできなかった。

(4) 本件歩行者が本件踏切内で立っていた理由に関する分析

本件歩行者が本件踏切内で立っていた理由については、

- ① 本件踏切は遮断機がない第3種踏切道であること、本件階段中央の手すりが白線をまたいで踏切内塗装の直前まで入り込んでいたこと、及び注意看板が本件歩行者の母語で表記されていなかったことから、列車接近時に、歩行者の立入可能範囲を明確に認識できないこと、
- ② 2.3(4)に記述したように、本件階段には白線、踏切内塗装、敷板段差塗装があったものの、敷板段差塗装以外は経年劣化で見えにくくなっていたこと

から、本件歩行者が敷板段差塗装を踏切立入可能範囲の境界と誤認し、その内側に入らなければ本件列車と接触することはないと思込んでいた可能性があると考えられるが、本件歩行者が死亡しているため詳細を明らかにすることはできなかった。

(5) 本件踏切の安全性向上等に関する分析

本件踏切は、踏切遮断機のない第3種踏切道であり、2.3(4)に記述したように、本件歩行者側からの本件踏切の見通し状況については、視界を遮るような障害物はなく、本件踏切警報機等を確認することができるものの、3(1)で分析したように本件階段の縁から敷板までの間の位置は列車と接触する可能性が高い。このため、建築限界の外側に歩行者のみが通過できる柵などを設置して踏切内外の境界を明確にし、踏切鳴動時の歩行者進入を防ぐべきである。なお、安全性向上のためには踏切道を廃止することが望ましく、廃止できない場合は第1種踏切道に改良すべきである。

踏切道の廃止又は第1種踏切道に改良するためには多くの課題を解決する必要があるため、合意形成に向けて同社、同町、神社、沿線自治体等の関係者は継続して協議を進めていくとともに廃止又は第1種踏切道への改良が実施されるまでの間は、2.3(4)に記述している白線や踏切内塗装の視認性を保つこと、上述した建築限界の外側に歩行者のみが通過できる柵などを設置することにより本件踏切の範囲を明確にし、誤進入を防止すること、多言語による注意看板や、ピクトグラムによる(文字に頼らない)注意喚起など、第3種踏切道に対する各種の安全対策を推進することが望ましい。

4 原因

本事故は、踏切警報機が設けられた第3種踏切道である八幡神社踏切道において列車が接近している状況で、歩行者が同踏切道に進入したため、同列車と衝突したことにより発生したものと推定される。

列車が接近している状況で同歩行者が同踏切道に進入したことについては、同歩行者が列車の接近を認識していたものの、同歩行者が同列車を撮影するために同踏切道に接近した際に、踏切道内に誤って進入した可能性が考えられるが、同歩行者が死亡しているため詳細を明らかにすることはできなかった。

5 再発防止策

5.1 必要と考えられる再発防止策

踏切遮断機のない第3種踏切道は、安全性向上のためには踏切道を廃止するのが望ましく、廃止できない場合は踏切遮断機を設置し第1種踏切道へ改良すべきである。

同社、同町、神社、沿線自治体等の関係者は、八幡神社踏切道の廃止又は第1種化について、合意形成に向けて継続して協議を進めていくとともに廃止又は第1種踏切道への改良が実施されるまでの間は、以下に示すような第3種踏切道に対する安全対策を推進することが望ましい。

(1) 柵などによる踏切の立入可能範囲の物理的な明確化
 (2) 多言語による注意看板や、ピクトグラムによる（文字に頼らない）注意喚起

5.2 事故後に講じられた措置

同社及び同町は、本事故後に本件踏切について以下のような取組を実施した。

(1) 同社が講じた措置

① 白線、踏切内塗装、敷板段差塗装の塗装施工（図13 参照）を実施した。（令和7年8月21日）



施工前（本件歩行者進入側）



施工後（本件歩行者進入側）



施工前（本件歩行者進入側）



施工後（本件歩行者進入側）



施工前（神社側）



施工後（神社側）

図13 本件踏切に対する対策状況

	<p>② 同社、同町、神社で協議を実施した。(令和7年11月18日) 協議の結果、本件階段の白線の両側2か所に注意喚起看板の設置、踏切道への塗色を予定している。</p> <p>(2) 同町が講じた措置</p> <p>① 有田観光協会へ依頼し、有田観光協会ホームページに本件踏切の注意喚起を掲載した。(令和7年8月15日)</p> <p>② 佐賀県観光連盟ホームページに①の注意喚起をリンクさせた。(令和7年8月18日)</p> <p>③ 同署作成の注意喚起印刷物を有田観光協会へ持参し、外国人観光客への配布を開始した。(令和7年8月28日)</p> <p>④ 令和7年11月開催の「秋の陶磁器まつり」パンフレットマップに陶山神社の「踏切注意」の表記を挿入した。(令和7年9月2日)</p> <p>⑤ 「有田散策MAP」に「陶山神社参拝時は踏切にご注意ください」の表記を挿入した。(令和7年9月11日)</p> <p>⑥ 発泡ポリスチレンボードの「線路内立入禁止」の看板をアクリル板(プラスチック製)へ作り直した。(令和7年12月18日)</p> <p>⑦ 令和8年2月開催の「^{ひいな}雛のやきものまつり」パンフレットマップに陶山神社「踏切に注意してください」の表記を挿入した。(令和8年1月13日)</p> <p>⑧ 「有田町観光ガイドブック(英語版)」に「Please be careful while crossing the railway when visiting Tozan Shrine.」の表記を挿入した。(令和8年1月20日)</p>
--	--

なお、第3種踏切道及び第4種踏切道における事故に関する事項については、以下の運輸安全委員会資料も参照ください。

- (1) 運輸安全委員会ダイジェスト第31号(平成31年2月)鉄道事故分析集「遮断機のない踏切は危険 廃止や遮断機・警報機の整備など、早急な対策が必要」
(https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/jtsbdigests_No31.html)
- (2) 運輸安全委員会ダイジェスト第43号(令和5年9月)鉄道事故分析集「地域鉄道における事故防止対策」
(https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/jtsbdigests_No43.html)
- (3) 運輸安全委員会ホームページ「踏切事故を起こさないために」
(<https://jtsb.mlit.go.jp/guide/fumikiri.html>)