

RA2022-7

# 鉄 道 事 故 調 査 報 告 書

I 上信電鉄株式会社 上信線 東富岡駅～上州富岡駅間  
踏切障害事故

令和4年10月27日

本報告書の調査は、本件鉄道事故に関し、運輸安全委員会設置法に基づき、運輸安全委員会により、鉄道事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故の防止及び被害の軽減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。

運輸安全委員会  
委員長 武田 展雄

## 《参 考》

本報告書本文中に用いる分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 分 析」に用いる分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」  
・・・「可能性があると考えられる」

I 上信電鉄株式会社 上信線  
東富岡駅～上州富岡駅間  
踏切障害事故

# 鉄道事故調査報告書

鉄道事業者名：上信電鉄株式会社

事故種類：踏切障害事故

発生日時：令和3年12月30日 10時53分ごろ

発生場所：群馬県富岡市

上信線 東富岡駅～上州富岡駅間（単線）  
栖雲寺踏切道（第4種踏切道：遮断機及び警報機なし）  
高崎駅起点19k628m付近

令和4年10月3日

運輸安全委員会（鉄道部会）議決

委員長 武田展雄  
委員 奥村文直（部会長）  
委員 石田弘明  
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	上信電鉄株式会社の高崎駅発下仁田駅行きの下り第19列車の運転士は、令和3年12月30日（木）、東富岡駅～上州富岡駅間を走行中、栖雲寺踏切道（第4種踏切道）にしゃがみ込んでいる通行者を認め、非常ブレーキを使用し、気笛を吹鳴したが、列車は同通行者と衝突した。 この事故により、同通行者が死亡した。
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2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3年12月30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。 関東運輸局は、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 上信電鉄株式会社 上信線 高崎駅発 下仁田駅行き 下り第19列車 2両編成 ワンマン運転 (2) 運行の経過 上信電鉄株式会社（以下「同社」という。）の下り第19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、東富岡駅（高崎駅起点19k325m、以下「高崎駅起点」は省略する。）を定刻（10時52分40秒）に出発した。速度約52km/h
-----------	---

	<p>でノッチオフして惰行運転とし、栖雲寺踏切道（19k628m、以下「本件踏切」という。）に対する気笛吹鳴標（19k499m）で長緩気笛*1 声を吹鳴した。同吹鳴標を約10m過ぎた辺りで本件踏切に白いビニールのようなものが見え、それが踏切内に倒れているシルバーの塗色の自転車（以下「本件自転車」という。）と分かり、直ちに非常ブレーキを扱うのと同時に気笛を吹鳴した。非常ブレーキを扱ったのは同吹鳴標から50mほど進んだ位置であったと思う。非常ブレーキを扱った直後に、本件自転車のすぐ手前（列車方）で列車に対して背中を向け、しゃがみ込んでいる通行者（以下「本件通行者」という。）がいるのを認め、気笛を吹鳴し続けたが、本件通行者は列車の方を振り向く様子がなく、本件列車と本件通行者及び本件自転車が衝突した。</p> <p>なお、衝突直前、本件通行者は黒っぽいジャンパーを着用し、本件自転車は前輪を線路の左側（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。）に向けて列車側へ横倒しになっていた。自転車の荷台には段ボールが括り付けられ、段ボールの中の積荷と思われる物が散乱しているのが分かった。</p> <p>停止後、指令に事故が発生したことを報告し、警察と消防への通報を要請した。指令から列車の状況及び乗客の様子を確認するよう指示を受けたため、乗客に対して事故が発生したと車外に出ないようにとの車内放送を行った。転動防止手配（手歯止め）を行い、車両の下回りを確認したところ、先頭車両の床下に巻き込まれている本件通行者を認め、その状況を指令に報告した。その後、乗客に負傷者がいないことを確認し、先頭車両の床下の左側排障器と連結器の解放てこが曲がっているのを認めた。</p> <p>(3) 運転状況の記録 本件列車には運転状況を記録する装置は設置されていない。</p>
<p>2.2 人の死亡、負傷の状況</p>	<p>死亡：1名（通行者 94歳） 負傷：なし （本件列車：乗客26名、運転士1名が乗車）</p>
<p>2.3 鉄道施設等の概要</p>	<p>(1) 本件踏切の概要及び本件踏切に接続する道路の情報 同社から提出された踏切道実態調査表（令和元年12月20日作成）等によると、本件踏切の概要は次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 踏切長 6.1m</li> <li>② 踏切幅員 1.8m</li> <li>③ 踏切交角 90°</li> <li>④ 道路勾配 線路の両側 3%（両側とも線路に向かって上り）</li> <li>⑤ 踏切見通距離*2 <ul style="list-style-type: none"> <li>列車（高崎駅方）から踏切 300m</li> </ul> </li> <li>⑥ 列車見通距離*3 <ul style="list-style-type: none"> <li>線路の右側（北側）から列車（高崎駅方） 300m</li> <li>線路の左側（南側）から列車（高崎駅方） 50m</li> </ul> </li> <li>⑦ 踏切道の舗装 木</li> </ul>

\*1 ここでいう「長緩気笛」とは、吹鳴時間が長い気笛合図のことをいう。同社において長緩気笛による気笛合図は、気笛吹鳴標を設けてある箇所を通過するときなどに用いることとなっている。

\*2 「踏切見通距離」とは、踏切道に接近する列車の運転席より当該軌道の踏切道を見通し得る最大距離をいう。

\*3 「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距離で表したものをいう。

⑧ 道路交通量\*4 三輪以上の自動車 0台/日  
 二輪 0台/日  
 軽車両（自転車を含む） 0台/日  
 歩行者 5人/日

⑨ 鉄道交通量 66本/日（1時間最大6本）

⑩ 交通規制 なし

⑪ 事故歴 あり（事故歴の詳細については2.7(5)で後述する）

なお、本件踏切に接続する道路は、富岡市が管理する市道6096号（以下「本件市道」という。）である。本件市道は、本件踏切の北側にある寺院の境内に接続しており、本件市道と寺院境内の私道との境界にある境界標が本件市道の終端となっている。本件踏切付近の道路の平面線形を図1に示す。



※この図は、国土地理院の地理院地図（電子国土Web）を使用して作成した。

図1 本事故現場周辺図

(2) 本件市道から見た本件踏切の状況等（図2、図3参照）

本件市道から見た本件踏切の状況については、北側から見ると左手前に踏切警標（クロスマーク）及び「ふみきり注意」と表記された補助板、左奥に踏切通行者の列車確認を補助する反射鏡（カーブミラー）及び「左右確認」と表記された補助板が設置されていた。南側から見ると、北側から見たときと同様に警標、補助板、反射鏡が設置されていたほか、右手前に注意喚起看板が設置されていた。

踏切の舗装は木まくらぎであり、軌道中心線の両側それぞれ約1.0mの位置から道路までの部分はアスファルト舗装されていた。

\*4 ここでの道路交通量は、同社が実態調査を行った令和元年10月9日（水）の1日の交通量を示す。



















