

東海道貨物線 横浜羽沢駅～大船駅間 軌陸車が他の軌陸車に追突した事象について

2024年9月30日
東日本旅客鉄道株式会社

1. 発生日時： 2024年8月25日（日） 1時35分頃 天候：晴
2. 発生場所： 東海道貨物線 横浜羽沢駅～大船駅間
3. 関係者： 工事指揮者他16名
4. 概況： 横浜羽沢駅～大船駅間のトンネル内での通信ケーブル敷設に向けて軌陸車2台の移動中、先に到着し停止した軌陸車に、後から到着した軌陸車が追突した。これにより軌陸車・荷台に乗っていた計8人が負傷した。
この事象による列車影響は無い。
なお、負傷者は全員軽傷（打撲・捻挫・むちうち等）であった。
5. 原因： 後続の軌陸車において、運転手のブレーキ操作が遅れたため。

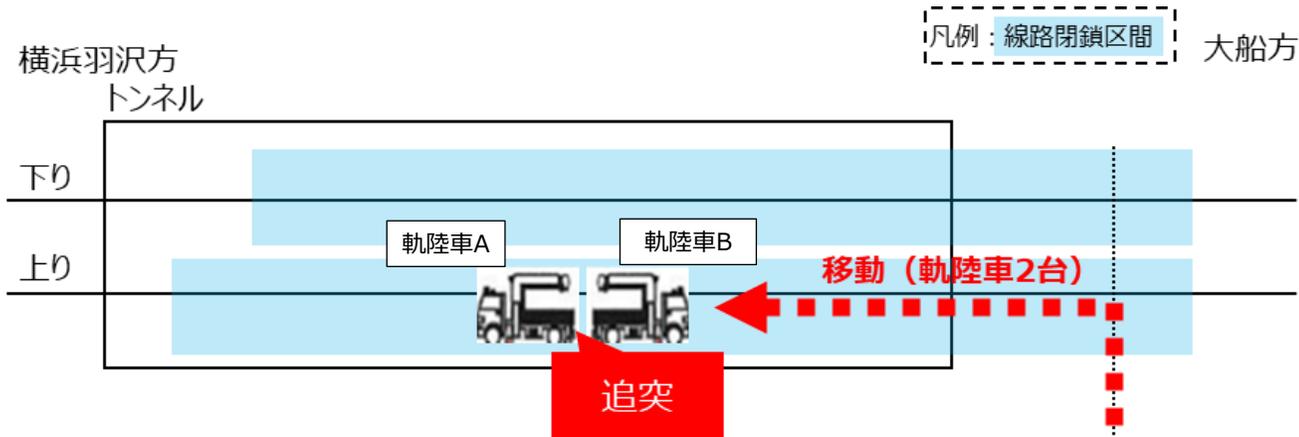


図1. 略図



図2. 追突後の状況



図3. 追突時の状況再現（実際は線路上）

6. 各種情報

<軌陸車の動き>

- (1) 軌陸車A、Bは始業前点検、載線後のブレーキ試験ともに異常なかった。
- (2) 軌陸車A、Bは、20～30km/hで100m程度離れて走行していた。
- (3) 誘導員は軌陸車Bの荷台に乗り、軌陸車Aの停車している位置から約50m手前で減速の指示、軌陸車Aの約20m手前で停止する予定であった。
- (4) 誘導員は約50m手前で減速の指示、約20m手前で停止できるよう指示を出したが、その数秒後に追突した。
- (5) 軌陸車Bの運転手は、サイドミラーとルームミラー、バックモニターで後方の状況を確認しながら運転していた。誘導員からの減速指示を無線機から聞いて、エンジンブレーキにより軌陸車を停止できる準備を行った。その後、誘導員の停止指示を聞いたものの、ブレーキを踏むタイミングが遅れた。

<積載量関係>

- (1) 軌陸車A（車体重量約7.0t）最大積載量900kgに対して積載量は約800kgであった（梯子等）
軌陸車B（車体重量約7.2t）最大積載量750kgに対して積載量は約1,500kgであった（LCXケーブルドラム等）
- (2) 工事指揮者が作業計画時に軌陸車2台を手配、軌陸車Bの運転手他2名が施工時に資機材の積み込みをしたが、4名とも軌陸車の最大積載量と荷台に載せる資機材等の重量の確認は行っていなかった。

<本事象の原因>

後続の軌陸車において、運転手のブレーキ操作が遅れたため。

※仕様書による軌陸車Bのブレーキ制動距離、追突直前の速度から計算したところ、今回の過積載による停止位置への影響は0.9m
(速度20km/hからのブレーキ制動距離： 積載量750kgの場合 12.1m、 積載量1,500kgの場合 13.0m)

7. 対策

<追突防止の対策>

社内関係箇所及び請負会社に周知するとともに、履行状況を適宜確認する。

- ①保守用車を移動させる場合は、前方及び走行状態に注意し、前途の見通しの範囲内において停止できる速度で走行すること。
- ②視界不良になった場合には速やかに一旦停止し、状況を確認すること。
- ③保守用車群を移動させるときの保守用車相互の間隔及び連絡方法をあらかじめ定めておくこと。

<積載量の確認>

請負会社内で計画段階、施工段階それぞれで積載量を確認できるしくみを構築するよう指導する。