

必要なるものは、この起算案を提出する理由である。
概算の基盤を定む、第五の概算の実際を説明し、その一掃の便知を文書の向上に寄與する
理由

桜木町駅における電車火災事故について

昭和26年4月25日

逓達省鉄道監督局

事故発生場所

国電、桜木町駅構内、横浜起点1杆764米500

發生日時

昭和26年4月24日 13時42分

列車番号

1271B 5両編成(モハ63756、サハ78188、モハ63795

サハ78169、モハ63399)

電車所屬 下十條電車区

焼失電車

全焼 モハ63756 一部焼損サハ78188

死傷者

死者105名(内米兵3名、外国婦人1名)(重傷後死亡8名を含む)

(4月25日16時現在)

重傷75名(内入院18名、でそのうち4名は重傷)

死傷者合計178名

事故概況

本電車横浜10分延着、桜木町0分延着の予定で約35K/Hの速度で進行中、場内信号機附近で上り線の架空線がたるんでいるのと、電力係員が数名居るのを認め、たが下り線の架線に異状を認めなかつたのでそのまま進行し、オ11号(ハ)転てつ器が35K/Hの制限であるので制動しオ11号半転てつ器上に差掛つたとき突然屋根上から大きな火花を認めたたため直ちに非常制動をとり停車した。

運転士は直ちに非常ダグラフを降したが運転台のみ降下せず間もなく運転台の天井から発火したので客室を見たところ天井附近一面火の海と化し客室に入ることができないので運転台海側のドア一から降車して1、2両目間の連結器上に乗り2両目のドア一を手動で開けた。

1両目から2両目に延焼して来たので折柄便乗中の東神奈川電車区属の増力で2、3両目の連結器を開放して東京方に3両を移動した。

1両目の電車は火廻りが非常に早かつたため多数の死傷者を生ずるに至つた。

原因 電力工事が吊架線の棒子を交換作業中に誤つて吊架線を接地断線させ、このため架線が弛緩したので電力工手が信号扱所に急報したが間に合わず折柄1271B電車が進入オ11号転てつ器附近で前頭車のパンダグラフが架線に引掛り破損し架線が車体に地気発火したものと認められる。

今後 の 対策

イ、車両間の往來が自由に出来るようにする。そのため普通の列車のように端をつけてあぶなくないようにする。

ロ、左右両側の扉は各々車体に手で開けられるようになつていたのでその表示をして乗客の協力を求めるようにしたい。
又各電車には床下に4個のコックがあつてなれを引くとその電車の扉が全部手で開けられるようになつていたので今後万一の場合には車の外に居るものが誰れでも容易に操作出来るように改造する。

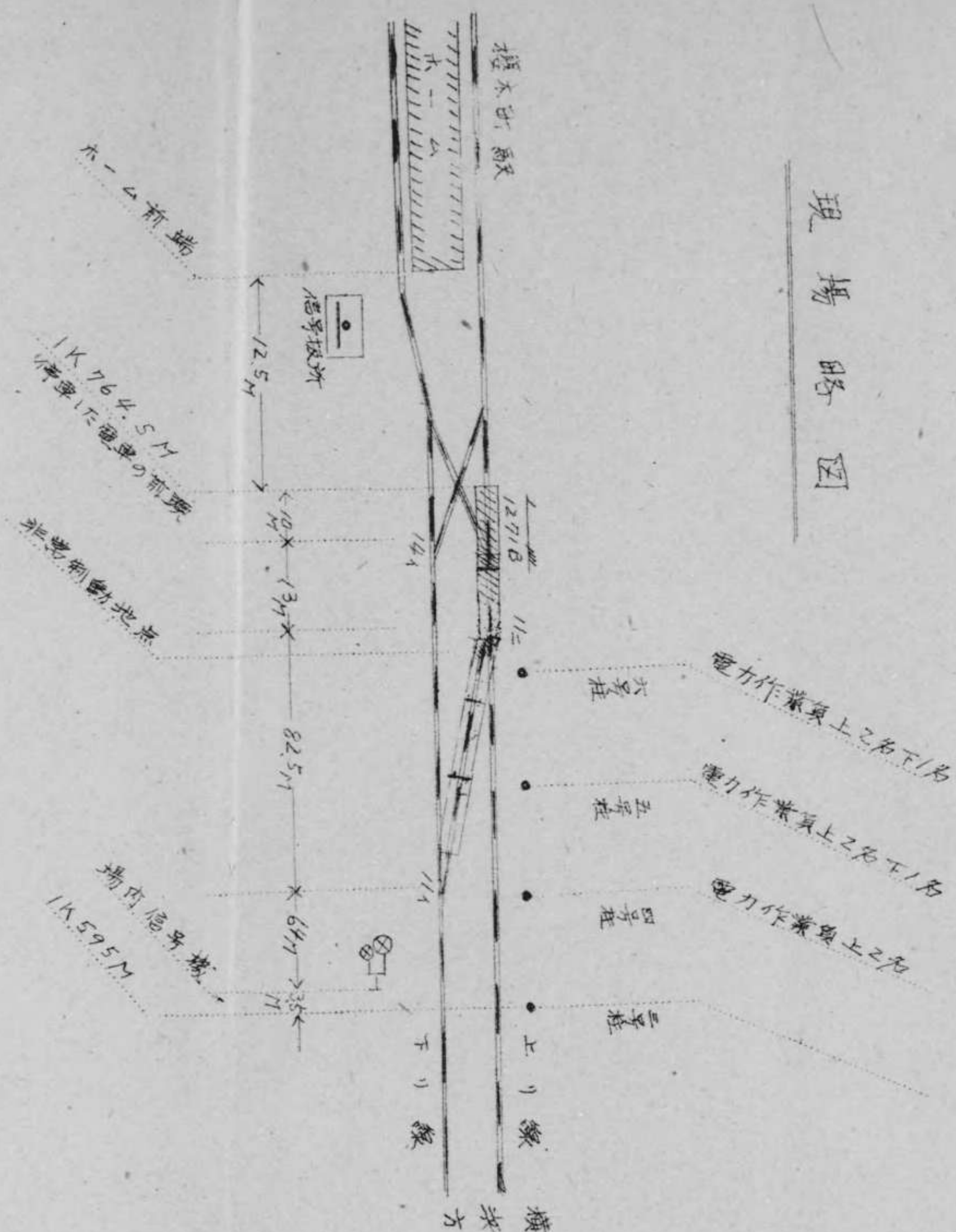
ハ、出来るだけ早い機会に天井を鉄板で張ることにする。

ニ、非常の場合進行中でも乗客が運転士及び車掌へ危険を知らせるためブザー・モキツチを設置する。

ホ、架線に電力を供給しているキ電率又は變電区は變電区の高速遮断器の性能改良に一層力を入れる。

ヘ、列車運転に危険を及ぼすおそれのある工事を行う際は列車防護に万全の措置を講ずる。

現場略図



裏面白紙