

第4章 鉄道事故等調査活動

1 調査対象となる鉄道事故・鉄道重大インシデント

<調査対象となる鉄道事故>

◎運輸安全委員会設置法 第2条第3項（鉄道事故の定義）

「鉄道事故」とは、①～③であって、かつ、④の重大な事故をいう。

- ①列車又は車両の運転中における事故（鉄道事業法 第19条※）
- ②専用鉄道において発生した列車の衝突又は火災その他の列車又は車両の運転中における事故
- ③軌道において発生した車両の衝突、火災その他の車両の運転中における事故
↓であって、
- ④国土交通省令（運輸安全委員会設置法施行規則 第3条）で定める重大な事故

※ 列車の衝突、火災、その他の列車又は車両の運転中における事故であって国土交通省令（鉄道事故等報告規則 第3条第1項）で定めるもの

○運輸安全委員会設置法施行規則 第3条（重大な事故）

1 鉄道事故等報告規則 第3条第1項の①～③の事故

- ①列車衝突事故 列車が他の列車又は車両と衝突し、又は接触した事故をいう。
- ②列車脱線事故 列車が脱線した事故をいう（作業中の除雪車に係るものを除く）。
- ③列車火災事故 列車に火災が生じた事故をいう。

2 同規則第3条第1項の④～⑥の事故であって、イ～ニのいずれかに掲げるもの

- ④踏切障害事故 踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故をいう。
- ⑤道路障害事故 踏切道以外の道路において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故をいう。
- ⑥鉄道人身障害事故 列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故をいう。
↓であって、
 - イ 乗客、乗務員等に死亡者を生じたもの
 - ロ 5人以上の死傷者を生じたもの（死亡者を生じたものに限る。）
 - ハ 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
 - ニ 鉄道係員の取扱い誤り又は車両若しくは鉄道施設の故障、損傷、破壊等に原因があるおそれがあると認められるものであって、死亡者を生じたもの

3 同規則第3条第1項の②及び④～⑦の事故であって、特に異例と認められるもの

- ②列車脱線事故 列車が脱線した事故をいう。
- ④踏切障害事故 踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故をいう。
- ⑤道路障害事故 踏切道以外の道路において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故をいう。
- ⑥鉄道人身障害事故 列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故をいう。
- ⑦鉄道物損事故 列車又は車両の運転により500万円以上の物損を生じた事故をいう。

↓であって、
特に異例と認められるもの

4 専用鉄道において発生した同規則第3条第1項の①～⑦の事故に準ずるものであって、特に異例と認められるもの（専用鉄道に関する事故）

専用鉄道において発生した

- ↓
- ①列車衝突事故 列車が他の列車又は車両と衝突し、又は接触した事故をいう。
- ②列車脱線事故 列車が脱線した事故をいう。
- ③列車火災事故 列車に火災が生じた事故をいう。
- ④踏切障害事故 踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故をいう。
- ⑤道路障害事故 踏切道以外の道路において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故をいう。
- ⑥鉄道人身障害事故 列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故をいう。
- ⑦鉄道物損事故 列車又は車両の運転により500万円以上の物損を生じた事故をいう。

↓に準ずるものであって、
特に異例と認められるもの

5 軌道において発生した上記1～3の事故に準ずるものとして運輸安全委員会が告示（運輸安全委員会設置法施行規則第3条第5号の事故及び同令第4条第7号の事態を定める告示 第1条）で定めるもの（軌道に関する事故）

・運輸安全委員会設置法施行規則第3条第5号の事故及び同令第4条第7号の事態を定める告示 第1条（軌道に関する事故）

- 1 軌道事故等報告規則 第1条第1項の①～⑥の事故であって、イ～ハのいずれかに掲げるもの

- ① 車両衝突事故 本線路を運転する車両が他の車両と衝突し、又は接触した事故をいう。
- ② 車両脱線事故 本線路を運転する車両が脱線した事故をいう。
- ③ 車両火災事故 本線路を運転する車両に火災が生じた事故をいう。
- ④ 踏切障害事故 踏切道において、車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故をいう。
- ⑤ 道路障害事故 踏切道以外の道路において、車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故をいう。
- ⑥ 人身障害事故 車両の運転により人の死傷を生じた事故をいう。
↓であって、
 - イ 乗客、乗務員等に死亡者を生じたもの
 - ロ 5人以上の死傷者を生じたもの（死亡者を生じたものに限る。）
 - ハ 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

2 同規則第1条第1項の①～⑦の事故であって、特に異例と認められるもの

- ① 車両衝突事故 本線路を運転する車両が他の車両と衝突し、又は接触した事故をいう。
- ② 車両脱線事故 本線路を運転する車両が脱線した事故をいう。
- ③ 車両火災事故 本線路を運転する車両に火災が生じた事故をいう。
- ④ 踏切障害事故 踏切道において、車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故をいう。
- ⑤ 道路障害事故 踏切道以外の道路において、車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故をいう。
- ⑥ 人身障害事故 車両の運転により人の死傷を生じた事故をいう。
- ⑦ 物損事故 車両の運転により500万円以上の物損を生じた事故をいう。
↓であって、
特に異例と認められるもの

3 新設軌道又は道路の路面以外に敷設する併用軌道において、鉄道に関する技術上の基準を定める省令を準用して運転する軌道で発生した事故であって、運輸安全委員会設置法施行規則 第3条の1～3の事故に準ずるもの

調査対象となる鉄道事故

区分	列車衝突	列車脱線	列車火災	踏切障害	道路障害	人身障害	物損
鉄道 【法2-3】 鉄道に準じて 運転する軌道 を含む 【告1-3】	全件※1 【施規3-1】			<ul style="list-style-type: none"> ・乗客、乗務員等に死亡者を生じたもの ・5人以上の死傷者を生じたもの（死亡者を生じたものに限る。） ・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 ・鉄道係員の取扱い誤り又は車両若しくは鉄道施設の故障、損傷、破壊等に原因があるおそれがあると認められるものであって、死亡者を生じたもの 【施規3-2】			/
	/	特に異例と認められるもの 【施規3-3】	/	特に異例と認められるもの【施規3-3】			
専用鉄道	特に異例と認められるもの【施規3-4】						
軌道 【施規3-5】	車両衝突	車両脱線	車両火災	踏切障害	道路障害	人身障害	物損
	<ul style="list-style-type: none"> ・乗客、乗務員等に死亡者を生じたもの ・5人以上の死傷者を生じたもの（死亡者を生じたものに限る。） ・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 【告1-1】						/
特に異例と認められるもの【告1-2】							

※1 作業中の除雪車に係る列車脱線事故を除く【施規3-1】。ただし、特に異例と認められるものは調査の対象である【施規3-3】。

(注) 表中、【法】は運輸安全委員会設置法、【施規】は運輸安全委員会設置法施行規則、【告】は運輸安全委員会告示を示し、数字は条・号を略記したもの（【法】においては、条・項を略記したもの）。

<調査対象となる鉄道重大インシデント>

◎運輸安全委員会設置法 第2条第4項第2号（鉄道事故の兆候の定義）

「鉄道事故の兆候」とは、鉄道事故が発生するおそれがあると認められる国土交通省令（運輸安全委員会設置法施行規則 第4条）で定める事態をいう。

○運輸安全委員会設置法施行規則 第4条

※1～6に掲げる事態に関する「」で記載した名称は、略称である。

- 1 閉そくの取扱いを完了しないうちに、当該閉そく区間を運転する目的で列車が走行した事態＝「閉そく違反」
↓であって、
当該区間に他の列車又は車両が存在したもの
- 2 列車の進路に支障があるにもかかわらず、当該列車に進行を指示する信号が現示された事態又は列車に進行を指示する信号を現示中に当該列車の進路が支障された事態＝「信号違反」
↓であって、
当該進路に列車が進入したもの
- 3 列車が停止信号を冒進し、当該列車が本線路における他の列車又は車両の進路を支障した事態＝「信号冒進」
↓であって、
当該進路の区間を防護する信号機の防護区域に他の列車又は車両が進入したもの
- 4 鉄道線路、運転保安設備等に列車の運転の安全に支障を及ぼす故障、損傷、破壊等が生じた事態＝「施設障害」
↓であって、
列車の衝突、脱線又は火災が発生する危険性が特に著しい故障、損傷、破壊等が生じたもの
- 5 車両の走行装置、ブレーキ装置、電気装置、連結装置、運転保安設備等に列車の運転の安全に支障を及ぼす故障、損傷、破壊等が生じた事態＝「車両障害」
↓であって、
列車の衝突、脱線又は火災が発生する危険性が特に著しい故障、損傷、破壊等が生じたもの
- 6 「閉そく違反」、「信号違反」、「信号冒進」、「本線逸走^{※1}」、「工事違反^{※2}」、「車両脱線^{※3}」、「施設障害」、「車両障害」、「危険物漏えい^{※4}」、「前9項目に準ずる事態（その他）」
↓であって、
特に異例と認められるもの

※1「本線逸走」とは、列車又は車両が停車場間の本線を逸走した事態をいう。

※2「工事違反」とは、列車の運転を停止して行うべき工事又は保守の作業中に、列車が当該作業をしている区間を走行した事態をいう。

※3「車両脱線」とは、車両が脱線した事態であって、下記に掲げるものをいう。
・本線において車両が脱線したもの

- ・側線において車両が脱線し、本線を支障したもの
 - ・側線において車両が脱線したものであって、側線に特有の設備又は取扱い以外に原因があると認められるもの
- ※4 「危険物漏えい」とは、列車又は車両から危険品、火薬類等が著しく漏えいした事態をいう。
- 7 軌道において発生した上記1～6の事態に準ずるものとして運輸安全委員会が告示（運輸安全委員会設置法施行規則第3条第5号の事故及び同令第4条第7号の事態を定める告示 第2条）で定めるもの

・**運輸安全委員会設置法施行規則第3条第5号の事故及び同令第4条第7号の事態を定める告示 第2条（軌道に関する重大インシデント）**

※1～4に掲げる事態に関する「」で記載した名称は、略称である。

- 1 保安方式の取扱いを完了しないうちに、当該保安区間を運転する目的で本線路を運転する車両が走行した事態＝「保安方式違反」
↓であって、
当該区間に他の本線路を運転する車両が存在したもの
- 2 線路、保安装置等に本線路を運転する車両の運転の安全に支障を及ぼす故障、損傷、破壊等が生じた事態＝「施設障害」
↓であって、
本線路を運転する車両の衝突、脱線又は火災が発生する危険性が特に著しい故障、損傷、破壊等が生じたもの
- 3 車両の走行装置、ブレーキ装置、電気装置、連結装置等に本線路を運転する車両の運転の安全に支障を及ぼす故障、損傷、破壊等が生じた事態＝「車両障害」
↓であって、
本線路を運転する車両の衝突、脱線又は火災が発生する危険性が特に著しい故障、損傷、破壊等が生じたもの
- 4 「保安方式違反」、「信号冒進^{※1}」、「本線逸走^{※2}」、「施設障害」、「車両障害」、「危険物漏えい^{※3}」、「前6項目に準ずる事態（その他）」
↓であって、
特に異例と認められるもの

※1 「信号冒進」とは、本線路を運転する車両が停止信号を冒進し、他の車両の進路を支障した事態をいう。

※2 「本線逸走」とは、車両が本線を逸走した事態をいう。

※3 「危険物漏えい」とは、車両から危険品、火薬類等が著しく漏えいした事態をいう。

- 5 新設軌道又は道路の路面以外に敷設する併用軌道において、鉄道に関する技術上の基準を定める省令を準用して運転する軌道で発生した事態であって、運輸安全委員会設置法施行規則 第4条の1～6の事態に準ずるもの

調査対象となる鉄道重大インシデント

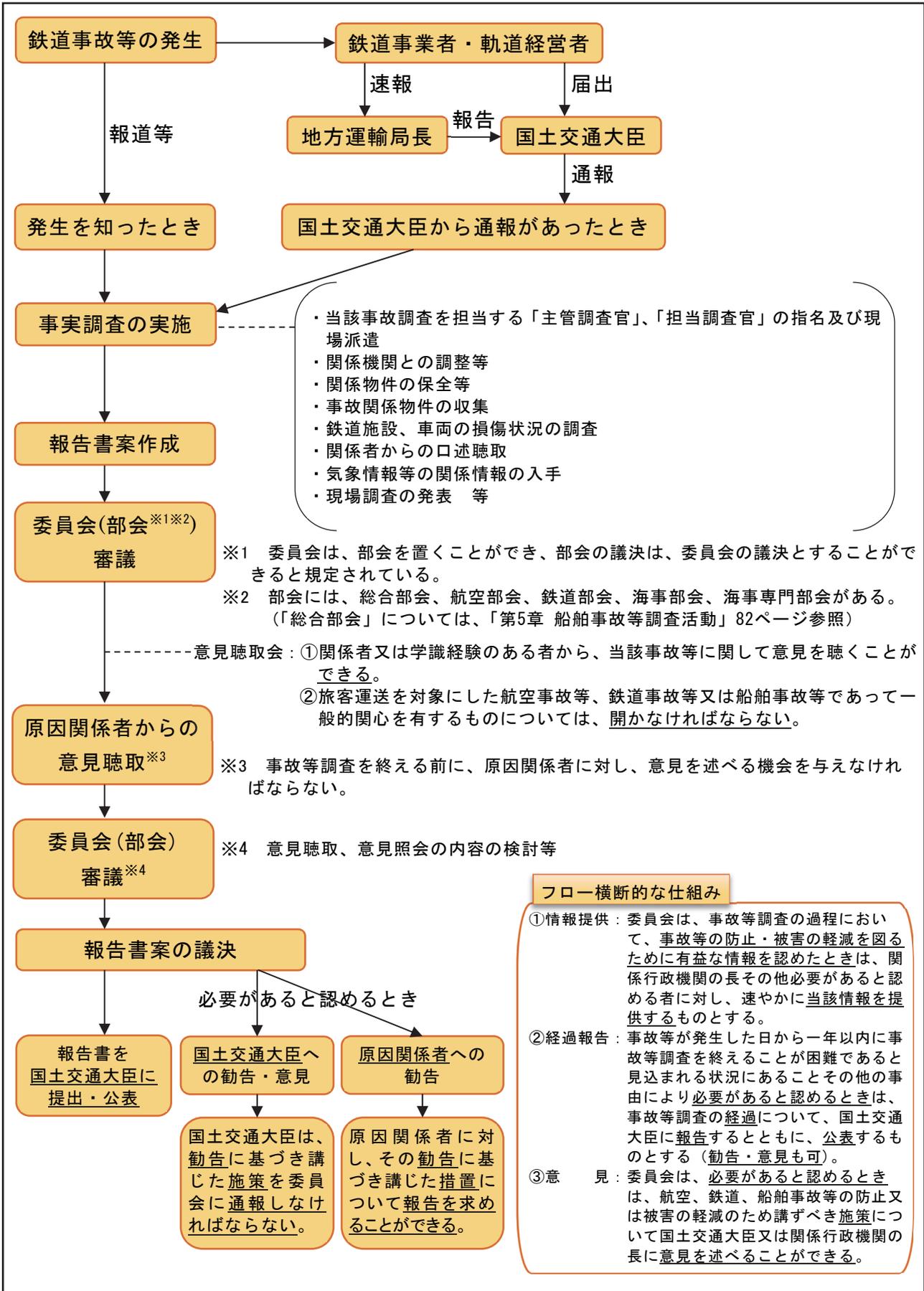
区分	閉そく違反	信号違反 信号冒進	施設障害	車両障害	本線逸走 工事違反 車両脱線 危険物漏えい その他
鉄道 【法2-4-2】 (鉄道に準じて 運転する軌道を含 む【告2-5】)	他列車の存在など一定の条件 【施規4-1, 4-2, 4-3】		衝突・脱線・火災の 危険性が特に著しいもの 【施規4-4, 4-5】		
	特に異例と認められるもの【施規4-6】				
	保安方式違反	信号冒進	施設障害	車両障害	本線逸走 危険物漏えい その他
軌道 【施規4-7】	他車両の存在など一定 の条件 【告2-1】		衝突・脱線・火災の 危険性が特に著しいもの 【告2-2, 2-3】		
	特に異例と認められるもの【告2-4】				

(注) 表中、【法】は運輸安全委員会設置法、【施規】は運輸安全委員会設置法施行規則、【告】は運輸安全委員会告示を示し、数字は条・号を略記したもの(※【法】においては、条・項・号を略記したもの)。

※詳細は、当委員会ホームページで各事例を参照ください。

<https://jtsb.mlit.go.jp/images/example.pdf>

2 鉄道事故等調査の流れ



3 鉄道事故等調査の状況

令和6年において取り扱った鉄道事故等調査の状況は、次のとおりです。

鉄道事故は、令和5年から調査を継続したものが10件、令和6年に新たに調査対象となったものが10件あり、このうち調査報告書の公表を7件行い、13件は令和7年へ調査を継続しました。

また、鉄道重大インシデントは、令和5年から調査を継続したものが3件、令和6年に新たに調査対象となったものが5件あり、このうち調査報告書の公表を3件行い、5件は令和7年へ調査を継続しました。

公表した調査報告書 10 件のうち、勧告を行ったのは 1 件、意見を述べたのは 0 件となっています。

令和6年における鉄道事故等調査取扱件数

(件)

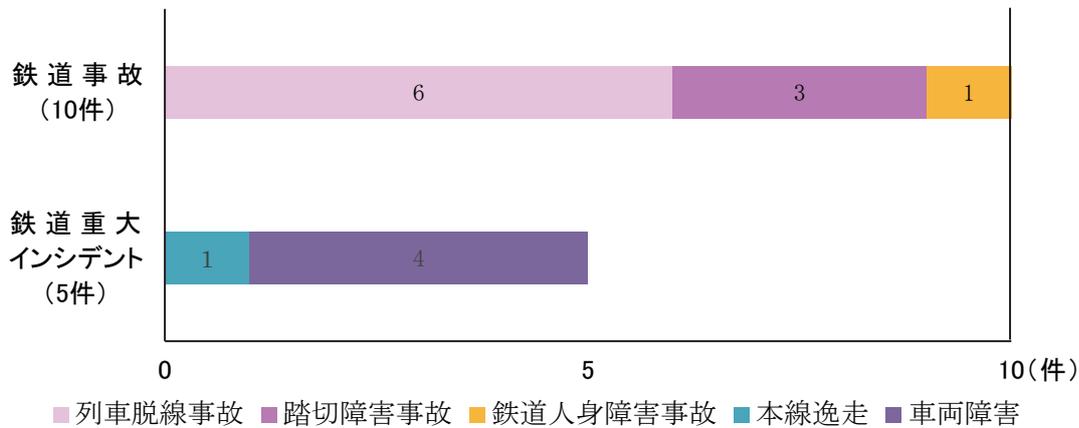
区 別	令和5年から継続	令和6年に調査対象となった件数	計	公表した調査報告書	(勧告)	(意見)	令和7年へ継続	(経過報告)
鉄 道 事 故	10	10	20	7	(1)	(0)	13	(4)
鉄 道 重 大 インシデント	3	5	8	3	(0)	(0)	5	(1)

4 調査対象となった鉄道事故等の状況

令和6年に新たに調査対象となった鉄道事故等は、鉄道事故が10件で前年の11件に比べ1件減少しており、鉄道重大インシデントが5件で前年の2件に比べ3件増加となりました。

事故等種類別にみると、鉄道事故は列車脱線6件、踏切障害3件、鉄道人身障害1件となっており、鉄道重大インシデントは本線逸走1件、車両障害4件となっています。

令和6年に調査対象となった鉄道事故等種類別件数



死亡及び負傷者は、計6名であり、その内訳は、死亡が5名、負傷が1名となっています。

死亡及び負傷者の状況(鉄道事故)

令和6年							(名)
区分	死亡			負傷			合計
	乗務員	乗客	その他	乗務員	乗客	その他	
死傷者	0	0	5	0	1	0	6
合計	5			1			

※ 上記統計は、調査中の案件も含まれていることから、調査・審議の状況により変更が生じることがあります。

5 令和6年に発生した鉄道事故等の概要

令和6年に発生した鉄道事故等の概要は次のとおりです。

(鉄道事故)

1	発生日月・事故種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	R6. 1. 18 踏切障害事故	関東鉄道(株)	常総線 三妻駅～南石下駅間(茨城県) 平内2踏切道(第4種踏切道:踏切遮断機及び踏切警報機なし)
概要	「6 公表した鉄道事故等調査報告書の状況」(73ページ No. 7)を参照		
2	発生日月・事故種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	R6. 2. 13 列車脱線事故(踏切障害に伴うもの)	東海旅客鉄道(株)	飯田線 豊川駅構内(愛知県) 鈴与踏切道(第1種踏切道:踏切遮断機及び踏切警報機あり)
概要	本件列車の運転士は、当該区間を走行中、当該踏切道に停滞していた自動車を認め非常停止手配をとったが衝突した。 現地を確認したところ、全8軸のうち先頭第1軸が進行方向左側に脱線していた。		

3	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	R6.4.6 踏切障害事故	上信電鉄(株)	上信線 馬庭駅～西山名駅間(群馬県) 天水踏切道(第4種踏切道:踏切遮断機及び踏切警報機なし)
概要	本件列車の運転士は、当該踏切道内に進行方向左側から進入した公衆を認め、非常停止手配を執ったが衝突した。 その後、公衆の死亡が確認された。		
4	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	R6.6.20 踏切障害事故	東日本旅客鉄道(株)	五能線 沢目駅～東八森駅間(秋田県) 萩の台踏切道(第3種踏切道:踏切遮断機なし、踏切警報機あり)
概要	本件列車の運転士は、当該踏切道内に進行方向右側から進入した自動車を認め、非常停止手配を執ったが衝突した。 その後、公衆(自動車運転者)の死亡が確認された。		
5	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	R6.7.24 列車脱線事故	日本貨物鉄道(株)	山陽線 新山口駅構内(山口県)
概要	本件列車の運転士は、当該区間を走行中に異音と動揺を認め停車した。 現地を確認したところ、1軸が進行方向左側に脱線していた。		
6	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	R6.9.24 列車脱線事故	肥薩おれんじ鉄道(株)	肥薩おれんじ鉄道線 野田郷駅構内(鹿児島県)
概要	本件列車の運転士は、野田郷駅へ進入時、異音を認めたため非常制動し停車した。 現地を確認したところ、先頭2軸が進行方向左側に脱線していた。		
7	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	R6.10.4 列車脱線事故	いすみ鉄道(株)	いすみ線 国吉駅～上総中川駅間(千葉県)
概要	本件列車の運転士は、当該区間を走行中に異音と揺れを認め非常停止手配を執り停車した。 現地を確認したところ、2両編成全8軸のうち、1両目(3軸目/4軸目)、2両目(4軸全て)が進行方向左側に脱線していた。		
8	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	R6.11.16 列車脱線事故	日本貨物鉄道(株)	函館線 森駅～石谷信号場間(北海道)
概要	本件列車の運転士は、当該区間を走行中、後部から非常ブレーキが動作したため停車させた。 現地を確認したところ、貨車4両(12両目全4軸のうち第2軸と第4軸、15両目全4軸のうち第2軸、17両目全4軸のうち全て、19両目全4軸のうち第2軸と第4軸)が進行方向右側に脱線し、貨車1両(20両目全4軸のうち全て)が進行方向左側に脱線していた。		
9	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	R6.12.10 鉄道人身障害事故	東海旅客鉄道(株)	東海道線 高塚駅構内(静岡県)
概要	本件列車の運転士は、走行中に作業中の保守係員を認め、非常停止手配を執ったが接触した。 その後、保守係員の死亡が確認された。		
10	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	R6.12.12 列車脱線事故	日本貨物鉄道(株)	鹿児島線 川内駅構内(鹿児島県)
概要	本件列車の運転士は、当該区間を走行中に動揺を認め非常停止手配を執り停車した。 現地を確認したところ、機関車1両(全6軸)、貨車2両(1両目全4軸、2両目全4軸中3軸)が脱線していた。		

以上の内容は、調査の進捗等により変わることがあります。

(鉄道重大インシデント)

1	発生年月日・インシデント種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	R6. 1. 5 車両障害	熊本市交通局	水前寺線 交通局前停留場～味噌天神前停留場間 (熊本県)
	概要	「6 公表した鉄道事故等調査報告書の状況」(76ページ No.3) を参照	
2	発生年月日・インシデント種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	R6. 2. 23 車両障害	熊本市交通局	上熊本線 段山町停留場～蔚山町停留場間 (熊本県)
	概要	当該停留場間を走行中、力行ができなくなり車両が停止した。運転士が車両を確認したところ中間ドアが開いていた。本件車両に搭載されているドライブレコーダーを確認したところ、停留場間を走行中に扉が開いたことが確認された。	
3	発生年月日・インシデント種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	R6. 4. 15 本線逸走	南阿蘇鉄道(株)	高森線 立野駅構内 (熊本県)
	概要	本件列車の運転士は、立野駅に進入中、ブレーキ操作を行うも減速せず約300m進行し自然停車した。	
4	発生年月日・インシデント種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	R6. 9. 2 車両障害	熊本市交通局	水前寺線 新水前寺駅前停留場構内 (熊本県)
	概要	本件車両の運転士は当該停留場を出発直後、進行方向左側中扉が開いたことを確認したため直ちに車両を停止させた。 なお、開いた扉から車外へ転落した乗客はいなかった。	
5	発生年月日・インシデント種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	R6. 11. 6 車両障害	伊予鉄道(株)	城南線 警察署前停留場～勝山町停留場間 (愛媛県)
	概要	本件車両の運転士は当該停留場を出発後、走行中に進行方向左側前方扉が開いたことを確認したため直ちに車両を停止させた。 なお、開いた扉から車外へ転落した乗客はいなかった。	

以上の内容は、調査の進捗等により変わることがあります。

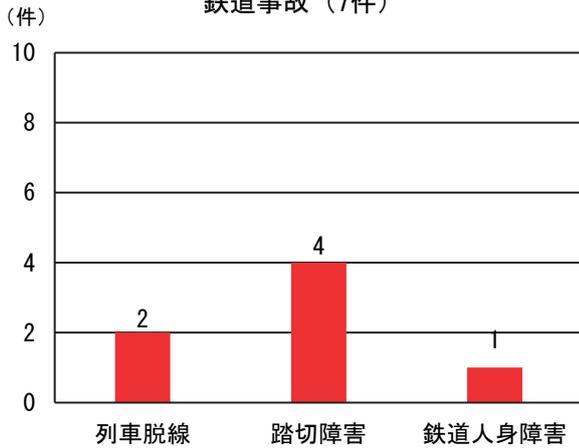
6 公表した鉄道事故等調査報告書の状況

令和6年に公表した鉄道事故等の調査報告書は10件あり、その内訳は、鉄道事故7件、鉄道重大インシデント3件となっています。

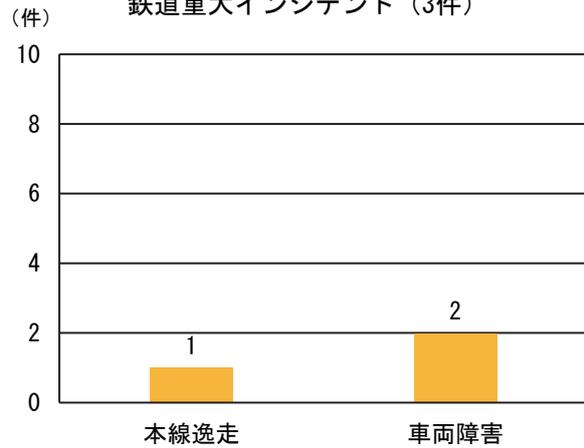
事故等種類別にみると、鉄道事故は列車脱線2件、踏切障害4件、鉄道人身障害1件となっており、鉄道重大インシデントは本線逸走1件、車両障害2件となっています。

死亡及び負傷者は、計17名であり、その内訳は、死亡が4名、負傷が13名となっています。

令和6年に調査報告書を公表した
鉄道事故（7件）



令和6年に調査報告書を公表した
鉄道重大インシデント（3件）



令和6年に公表した鉄道事故等の調査報告書の概要は次のとおりです。

公表した鉄道事故の調査報告書（令和6年）

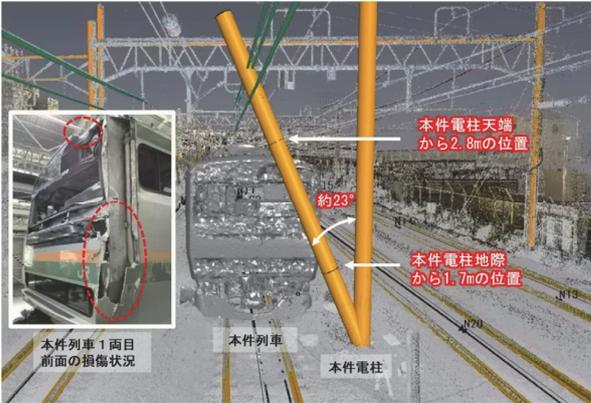
1	公表日	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区（場所）
	R6. 3. 28	R4. 3. 16 列車脱線事故	東日本旅客鉄道(株)	東北新幹線 福島駅～白石蔵王駅間（宮城県）
概要	<p>本件列車は、福島駅を定刻から約5分遅れで出発した。列車は、速度約154km/hで福島駅～白石蔵王駅間を走行中、架線停電により自動で緊急ブレーキが動作し停止した。</p> <p>停止後、列車の運転士は大きな地震の揺れを感じ、揺れが収まってから車内及び車外から列車を確認したところ複数の車両が脱線していた。</p> <p>その後の調査の結果、全68軸のうち60軸が脱線していた。また、脱線した60軸のうち10軸については、車両に設置されていた逸脱防止ガイド*1等がレールを乗り越えている状態であった。</p> <p>列車には、乗客75名、運転士1名、車掌4名が乗車しており、このうち乗客6名が負傷した。</p> <p>なお、同日23時36分33秒ごろ、福島県沖を震源とするマグニチュード7.4の地震が発生し、最大震度6強の揺れが観測された。また、その約2分前にマグニチュード6.1の前震が発生し、最大震度5弱の揺れが観測された。</p> <p>*1「逸脱防止ガイド」とは、新幹線車両が地震などの発生により脱線した場合でも車両がレールから大きく逸脱することを防止する目的で、脱線後にレールに接触してガイドするように台車の軸箱下に設置されたものをいう。L型車両ガイド等とも呼称されている。</p>			

	原因	<p>本事故は、令和4年3月16日に発生した福島県沖を震源とする地震のうちの、同日23時36分33秒ごろ発生した地震の地震動を受けたため、列車が脱線したものと推定される。</p> <p>脱線に至る過程としては、地震動による軌道面の強い揺れにより、車体のローリングが発生したことで、左又は右車輪が上昇し、レールを乗り越えて脱線（ロッキング脱線^{*2}）に至ったと考えられる。さらに、車体のローリングに伴い空気ばねが過大な変形により空気抜けの状態となったことが脱線を助長したと考えられる。</p> <p>また、一部の輪軸において逸脱防止ガイド又は排障器取付腕^{*3}がレールから外れ逸脱している状態であったことについては、脱線後に継続した地震動により逸脱を防止していた逸脱防止ガイドがレールを乗り越えて逸脱したこと、又は脱線時に排障器取付腕や歯車箱がレール上に落下した後に逸脱したことによる可能性があると考えられる。</p> <p>なお、本事故においては、同地震の約2分前に発生した地震により早期に列車を停止させるシステムが動作して脱線時に列車が停止していたこと、及び多くの逸脱防止ガイド等が機能して車両が軌道から大きく逸脱することを防いだことが関与し、被害拡大を防止できたものと考えられる。</p> <p>^{*2}「ロッキング脱線」とは、地震などで軌道が上下左右に振動する場合に、輪軸が激しい左右の振動とともにロール方向に振動する状態で脱線することをいう。具体的には、片側の車輪がレールに接触したまま、他方の車輪がレールから上方に離れ、その状態でレールに接触している側の車輪がレール上を滑って輪軸が横方向に移動し、降りてきた車輪のフランジがレール上に乗る、又はレールから外れ脱線する。</p> <p>^{*3}ここでいう「排障器取付腕」とは、排障器（走行安全上支障となる障害物を排除するため、列車先頭部の車輪の直前に取り付けられる機器）、セラミック噴射装置（セラミック粉を増粘着材として車輪とレールの間に介在させるために噴射する装置）等を取り付けるために、台車の軸箱下に設置されたものをいう。</p>		
	必要と考えられる再発防止策	<p>高速走行を前提とする新幹線列車は、脱線事故が発生し、更に逸脱が生じた場合は、大きな被害が発生することが想定されることから、脱線・逸脱防止対策による安全性の確保は最大限行われるべきであり、今回の事象を踏まえた新幹線列車の脱線・逸脱防止対策の更なる高機能化について検討を行い、実施していくことが必要である。</p> <p>なお、本事故においては、多くの逸脱防止ガイド等が機能して車両が軌道から大きく逸脱することを防いでいたものの、一部は想定された機能が発揮されず逸脱が発生していた。特に排障器取付腕が設置されている輪軸は、列車の先頭軸も含まれ、走行中に脱線し逸脱すると、前方車両との拘束がないことから、大きく逸脱し被害が拡大する可能性があるため、今後十分な検討及び研究や技術開発を行い、逸脱を極力させない有効な対策を実施することが望ましい。</p> <p>さらに、本事故は高架橋等の構造物上の列車が軌道面の強い揺れにより脱線・逸脱したものであり、車両や構造物の改良による振動抑制対策が有効であると考えられるため、これらを実施するための検討及び研究や技術開発を進めていくことが望ましい。</p>		
	調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/railway/rep-acci/RA2024-1-1.pdf		
2	公表日	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区（場所）
	R6. 3. 28	R5. 7. 2 踏切障害事故	九州旅客鉄道(株)	唐津線 小城駅～久保田駅間(佐賀県) 二十の坪踏切道（第4種踏切道：踏切遮断機及び踏切警報機なし）
	概要	<p>本件列車の運転士は、小城駅～久保田駅間を速度約76km/hで走行中、二十の坪踏切道（第4種踏切道）の手前約35mの地点で、進行方向左側（前後左右は列車の進行方向を基準とする。）から踏切道方向へ走ってくる通行者を認め、直ちに気笛を吹鳴するとともに非常停止手配を執ったが列車と通行者とが衝突し、列車は当該踏切道を約260m行き過ぎ停止した。</p> <p>その後、通行者の死亡が確認された。</p>		
				

	原因	<p>本事故は、踏切遮断機及び踏切警報機が設けられていない第4種踏切道である二十の坪踏切道に列車が接近している状況において、通行者が同踏切道に進出したため、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。</p> <p>列車が接近している状況で通行者が同踏切道に進出した理由については、同通行者が列車の接近に気付いていなかった可能性が考えられるが、同通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。</p>		
	必要と考えられる再発防止策	<p>踏切遮断機及び踏切警報機が設けられていない第4種踏切道は、廃止するのが望ましく、廃止できない場合には第1種化すべきものである。また、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、交通規制の強化や注意喚起の看板の設置等、第4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。さらに、踏切を横断する際に踏切手前で一時停止し、確実に安全確認が行われるよう、同社、小城市及び佐賀県小城警察署は、踏切通行者に対して安全意識の向上に向けた取組を行うことが望ましい。</p>		
	調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/railway/rep-acci/RA2024-1-2.pdf		
3	公表日	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区（場所）
	R6. 7. 25	R5. 6. 2 列車脱線事故	土佐くろしお鉄道(株)	中村線 有井川駅～土佐白浜駅間 (高知県)
	概要	<p>本件列車は、大雨の影響のため、有井川駅を定刻より約30分遅れで出発した。本件列車の運転士は、第7白浜トンネルに進入後、同トンネル出口付近に線路内の土砂を認めため、速度約61km/hでブレーキを使用した。ブレーキ開始とほぼ同時に土砂に乗り上げた。同列車は土砂に乗り上げた後、約50m走行して停止した。同列車の運転士が降車して確認したところ、同列車の前台車（前後左右は列車の進行方向を基準とする。）の全2軸が脱線していることを認めた。</p> <p>列車には、乗客はおらず、運転士1名及び保線係員1名が乗務していたが、負傷はなかった。</p>		
	原因	<p>本事故は、運転中止の規制雨量に到達している状況下で列車が出発した後、斜面が崩壊したことによって線路内へ流入した土砂等に、列車が衝突し、衝突とほぼ同時に乗り上げたため脱線したことにより発生したものと推定される。</p> <p>運転中止の規制雨量に到達している状況下で列車が出発したことについては、運転指令員が、運転士に運転中止の通告をせず、同列車を中村駅から出発させたことによるものと考えられる。</p> <p>運転指令員が、運転士に運転中止の通告をしなかったことについては、雨量計の規制値に到達した場合、運転指令員が自らの判断に基づき速やかに運転規制を行うのではなく、規定に反して施設車両区長からの指示があった後に運転規制を行う取扱いになっていたことによるものと考えられる。</p> <p>施設車両区長が運転中止の規制雨量に到達している状況下で、運転指令員に運転中止の指示をしなかったことについては、雨量計が規制値に到達した場合、速やかに運転規制を行わずに、様子を見てから判断することが常態化していたものと推定され、降雨時における列車運行の安全確保に対する意識が低くなっており、規制値に到達した場合の降雨による危険性を理解していなかったことによる可能性があると考えられる。</p>		
	必要と考えられる再発防止策	<p>本事故は、運転中止の規制雨量に到達している状況下で列車が出発した後、斜面が崩壊したことによって線路内に流入した土砂等に列車が乗り上げたため脱線したことにより発生したものと推定される。</p> <p>本事故の背後要因として、降雨時の運転取扱いについて、規制値に達していたにもかかわらず速やかに運転規制を行わないことが常態化していたと推定され、これは、降雨時における列車運行の安全確保に対する意識が低かったことによるものと推定される。このことは、列車の運行の安全を確保すべき鉄道事業者として問題のある企業風土であると考えられることから、同社は社内の根本的な意識改革を含め、抜本的に安全対策を再構築する必要がある。具体的には、以下の措置を講ずる必要がある。</p>		



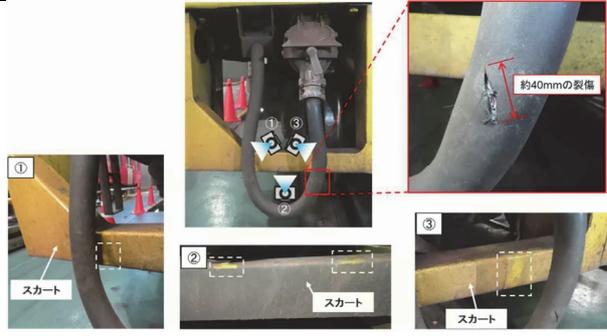
	<p>(1) 降雨時における運転取扱いについて、</p> <p>① 運転の管理に係る指揮命令系統にない施設車両区長ではなく、運転状況を常に監視している運転指令員が、速やかに列車の徐行又は運転中止の指示を出すことができる仕組みを構築し、機能させることが必要である。</p> <p>② 雨量計監視装置の警報ブザー鳴動時に、様子を見て判断するという取扱いではなく、雨量が設定した規制値に到達したとき、速やかに運転規制を行うことの必要性や規制を実施する場合の規制内容を十分に認識し、速やかに運転規制を行い、降雨時における列車運行の安全確保について十分注意するといった安全最優先の企業風土を構築することが必要である。</p> <p>(2) 雨量計監視装置について、</p> <p>① 列車運行時に常に運転指令員が在席している指令室内に設置すること、又は指令室内において常時降雨量を把握できるシステムを構築することが必要である。</p> <p>② 雨量計監視装置の警報ブザーの鳴動について、人が確認スイッチを押さないと警報音が停止しない等の仕組みにし、必ず警報音を確認できるようにすることが必要である。</p> <p>③ 降雨時の安全輸送を確保するために、定期的に雨量計監視装置の動作確認等を行うことが必要である。</p> <p>(3) 斜面が崩壊したことにより、溜升到転石・土砂等が流れ込み更に線路内に流入したことから、溜升入口に転石の流入防止対策を施工することが望ましい。また、事故現場付近の転石の落下防止対策や斜面の崩壊を防止するための斜面防護工等を施工することが望ましい。</p>			
	調査報告書	<p>https://jtsb.mlit.go.jp/railway/rep-acci/RA2024-2-1.pdf</p> 		
4	公表日	発生年月日・事故種類	鉄道事業者	線区(場所)
	R6.7.25	R5.9.3 踏切障害事故	西日本旅客鉄道(株)	岩徳線 米川駅～周防高森駅間(山口県) 中原踏切道(第3種踏切道:踏切遮断機なし、踏切警報機あり)
	概要	<p>本件列車の運転士は、米川駅～周防高森駅間を速度約54km/hで走行中、中原踏切道(第3種踏切道)の左側(前後左右は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軽自動車を認め、直ちに気笛を吹鳴するとともに非常ブレーキを使用した。この事故により、同軽自動車の運転者が死亡し、同乗者及び列車の乗客1名が負傷した。</p> 		
	原因	<p>本事故は、踏切警報機が設けられた第3種踏切道である中原踏切道において、列車の接近により踏切警報機が動作している状況で軽自動車と同踏切道に進入したため、同列車と同軽自動車が衝突したことによって発生したものと推定される。列車が接近している状況で、軽自動車と同踏切道に進入したことについては、同軽自動車の運転者が列車の接近に気付いていなかった可能性が考えられるが、同軽自動車の運転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。</p>		
	必要と考えられる再発防止策	<p>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。また、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、同社及び岩国市は、山口県岩国警察署等と協力し、同種踏切道の通行者に対して、啓発活動や注意を促す看板等の設置により同種踏切道の通行者に踏切通行時の一時停止と安全確認を促すことが望ましい。</p> <p>さらに、同社及び同市には本件踏切以外にも第3種及び第4種踏切道が存在していることから、同社及び沿線自治体等の関係者は、これらの踏切道の廃止又は第1種化について、合意形成へ向け継続して協議を進めていくことが望ましい。</p>		

	調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/railway/rep-acci/RA2024-2-2.pdf			
5	公表日	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区（場所）	
	R6. 9. 26	R5. 11. 18 踏切障害事故	九州旅客鉄道(株)	日豊線 佐志生駅～幸崎駅間(大分県) 関田踏切道(第4種踏切道:踏切遮断機及び踏切警報機なし)	
	概要	<p>本件列車の運転士は、佐志生駅～幸崎駅間を走行中、関田踏切道(第4種踏切道)の手前で左側(前後左右は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ため、直ちに気笛を吹鳴するとともに非常停止手配を執ったが、同列車は同歩行者と衝突した。</p> <p>この事故により、同歩行者が死亡した。</p>			
	原因	<p>本事故は、踏切遮断機及び踏切警報機が設けられていない第4種踏切道である関田踏切道に列車が接近している状況において、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。</p> <p>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ことについては、同歩行者が列車の接近に気付いていなかっ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。</p>			
	必要と考えられる再発防止策	<p>踏切遮断機及び踏切警報機が設けられていない第4種踏切道は、安全性向上のためには廃止するのが望ましく、廃止できない場合には第1種化するべきである。また、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、交通規制の強化や注意喚起の看板の設置等、第4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。さらに、踏切道を横断する際に踏切手前で一時停止し、確実に安全確認が行われるよう、同社、大分市及び大分県大分東警察署は、踏切通行者に対して安全意識の向上に向けた取組を行うことが望ましい。</p>			
	調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/railway/rep-acci/RA2024-3-1.pdf			
6	公表日	発生年月日・事故種類	鉄軌道事業者	線区（場所）	
	R6. 11. 28	R5. 8. 5 鉄道人身障害事故	東日本旅客鉄道(株)	東海道線 大船駅構内(神奈川県)	
概要	<p>本件列車は、大船駅構内を走行中、傾斜していた電柱と衝突した。列車は電柱と衝突してから約205m走行し、停車した。その後、事故現場の状況を確認したところ、1両目の前面左側(車両は前から数え、前後左右は列車の進行方向を基準とする。)が大きく損傷し、電柱が折損するとともに架線が垂下していた。</p> <p>列車には、乗客約1,500名、運転士1名及び車掌2名が乗車しており、このうち乗客4名及び運転士1名が負傷した。</p>				
原因	<p>本事故は、大きく傾斜した電柱と進行してきた列車が衝突したため、列車内の衝撃及び停電による車内温度の上昇等が生じたことにより発生したと推定される。</p> <p>電柱が大きく傾斜したことについては、電柱の地際付近に生じていた横ひび割れか</p>				

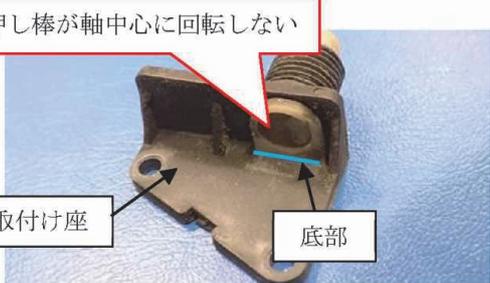
		<p>ら水分が浸入しPC鋼棒^{*1}の一部が腐食し破断したことで、電柱が曲げモーメントに耐えきれなかったことによるものと考えられる。</p> <p>電柱に横ひび割れが生じていたことについては、電柱に設計値に対して比較的大きな曲げモーメントが常時負荷される設備条件となっていたことで、風や地震等による一時的な曲げモーメントの影響を受けて、地際付近に過大な曲げモーメントが作用し、横ひび割れが発生するとともに、発生した横ひび割れが閉じない状態が継続したこと、定期検査により発生していた横ひび割れを発見できなかったことによるものと考えられる。</p> <p>*1「PC鋼棒」とは、プレストレストコンクリートに圧縮応力を与えるPC鋼材として使用される高強度の鋼棒をいう。</p>		
	<p>必要と 考えられる 再発防止 策</p>	<p>本件電柱に類する、設計値に対して比較的大きな曲げモーメントが常時負荷される設備条件となっている電柱については、横ひび割れが生じた場合に傾斜するおそれがあるため、設計方法について見直すとともに、既存の電柱について補強やより強固な構造への建て替え等の対策を検討し実施することが必要である。また、対策を行うまでの間は、電柱の検査方法を見直すこと等により、より入念に横ひび割れの発見に努めることが必要である。</p>		
	<p>調査 報告書</p>	<p>https://jtsb.mlit.go.jp/railway/rep-acci/RA2024-4-1.pdf</p>		
<p>7</p>	<p>公表日</p>	<p>発生年月日・事故種類</p>	<p>鉄道事業者</p>	<p>線区（場所）</p>
	<p>R6. 11. 28</p>	<p>R6. 1. 18 踏切障害事故</p>	<p>関東鉄道(株)</p>	<p>常総線 三妻駅～南石下駅間(茨城県) 平内2踏切道(第4種踏切道：踏切遮断機及び踏切警報機なし)</p>
	<p>概要</p>	<p>本件列車の運転士は、三妻駅～南石下駅間を走行中、平内2踏切道(第4種踏切道)の手前約50mの地点で、左側(前後左右は列車の進行方向を基準とする。)から同踏切道内に進入してくる自転車を認めたため、気笛を吹鳴するとともに非常停止手配を執ったが、同列車は同自転車と衝突した。</p> <p>この事故により、同自転車に乗っていた通行者が死亡した。</p> 		
	<p>原因</p>	<p>本事故は、踏切遮断機及び踏切警報機が設けられていない第4種踏切道である平内2踏切道に列車が接近している状況において、自転車に乗った通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。</p> <p>列車が接近している状況で同通行者が同踏切道に進入したことについては、同通行者が同列車の接近に気付いていなかった可能性があると考えられるが、同通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。</p>		
	<p>必要と 考えられる 再発防止 策</p>	<p>踏切遮断機及び踏切警報機が設けられていない第4種踏切道は、安全性向上のためには廃止するのが望ましく、廃止できない場合は踏切保安設備を整備し、第1種踏切道へ改良すべきものである。鉄道事業者、道路管理者、地域住民等の関係者は踏切道の廃止等に向けた協議を進め、可及的速やかに具体的な取組を実施することが必要であるとされる。</p> <p>また、近くに迂回路となる第1種踏切道があることから、鉄道事業者、道路管理者等の関係者は協力し、具体的な取組を実施するまでの間、保安度の高い第1種踏切道等へ迂回することが事故の減少につながることを、啓発活動等によって注意喚起し、第4種踏切道の通行をできる限り回避するよう通行者に促すことが望ましい。</p>		
	<p>調査 報告書</p>	<p>https://jtsb.mlit.go.jp/railway/rep-acci/RA2024-4-2.pdf</p>		

公表した鉄道重大インシデントの調査報告書(令和6年)

1	公表日	発生年月日・インシデント種類	鉄軌道事業者	線区(場所)
	R6. 2. 29	R4. 10. 17 車両障害	九州旅客鉄道(株)	豊肥線 豊後萩駅～玉来駅間(大分県)
	<p>概要</p> <p>本件列車が豊後萩駅を定刻に出発して豊後竹田駅に到着した後、本件列車の運転士は、乗客の一人から「走行中にドアの1か所が開いた」との申告を受けた。</p> <p>列車の運転状況記録装置には、走行中に右側（前後左右は列車の進行方向を基準とする。）の旅客用乗降口のドアを開く指令線^{*1}が加圧^{*2}されていたことが記録されており、いずれかの旅客用乗降口のドアが開くと滅灯する戸閉め表示灯の滅灯も記録されていた。</p> <p>列車には乗客19名と運転士1名が乗車していたが、転落等による負傷者はいなかった。</p> <p>^{*1}「指令線」とは、力行、ブレーキ、ドア開閉等の乗務員の操作に関する指令を車両に搭載されている機器に伝えるための電線のことをいう。</p> <p>^{*2}ここでいう「加圧」とは、電線に電圧が印加されることをいう。</p>			
	<p>原因</p> <p>本重大インシデントは、列車の右側のドア開指令線である315線が走行中に意図せず加圧されてもドアが開かないようにする戸閉め保安回路が正常に機能しない状態において、315線に制御電源の電圧が一時的に印加されたため、列車の走行中に右側後方のドアが開いたことにより発生したものと考えられる。</p> <p>315線に制御電源の電圧が一時的に印加されたことについては、ジャンパー連結器^{*3}のケーブルが裂傷しており、制御電源の正極側である1線が損傷していたことから、同ケーブルの裂傷部から内部に浸入した雨水によって1線と315線に混触^{*4}が発生したことによるものと考えられる。また、同ケーブルの裂傷は、本重大インシデント発生前直近の交番検査^{*5}以降から本重大インシデント発生前日までの間に動物と衝突した際に生じた可能性が考えられる。</p> <p>同社が同ケーブルの裂傷を見付けることができなかったことについては、本重大インシデント発生前直近の交番検査以降に列車に使用された車両を運転した運転士が動物と衝突したことに気付かなかったこと、又は動物と衝突したこと、若しくは衝突した際の異音を感じたことを申告しなかったことにより、車両所等で同ケーブルの点検を行わなかったことが関与した可能性が考えられる。</p> <p>同戸閉め保安回路が正常に機能しない状態になっていたことについては、同戸閉め保安回路を構成する速度検出補助継電器の電源線が誤結線されていたことによるものと認められる。</p> <p>同継電器の電源線は、株式会社新潟鐵工所が車両を製造したときに誤結線したと考えられ、新潟鐵工所は、</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 作業者に対して結線作業後に図面どおりに結線されているか確認することを徹底させていなかった可能性が考えられること、 (2) 同継電器の電源線の配線導通検査を実施していなかったと考えられること、 (3) 同戸閉め保安回路の機能検査を実施していなかったと考えられること <p>から、誤結線が生じる可能性を予見できておらず、車両を製造したときに誤結線を見付けることができなかった可能性が考えられる。</p> <p>同社は、全般検査^{*6}及び要部検査^{*7}において同継電器の動作確認を車両に取り付けた状態で実施していなかったため、同継電器が誤結線によって動作しないことを本重大インシデント発生前に見付けることができなかったと推定される。</p> <p>^{*3}「ジャンパー連結器」とは、編成中の補助回路機器及び制御回路機器を動作させるために各車両に設けられている引通し線を車両間で接続する役割をもつ装置のことをいう。</p> <p>^{*4}「混触」とは、電気回路において、心線が他の心線と接触する現象のことをいう。</p>			



	必要と 考えられる 再発防止 策	<p>*5「交番検査」とは、同社における内燃動車の検査の一つで、内燃動車の使用状況に応じ、動力発生装置、動力伝達装置、走行装置、電気装置、ブレーキ装置、車体等の状態、作用及び機能について在姿状態で行う検査のことをいう。この検査は、90日を超えない期間ごとに行うものと定められている。</p> <p>*6「全般検査」とは、同社における内燃動車の検査の一つで、内燃動車の使用状態に応じ、主要部分を取り外して全般について行う検査をいう。この検査は8年を超えない期間ごとに行うものと定められている。また、全般検査は要部検査と同等以上の検査を実施していることから、全般検査を実施した内燃動車は、要部検査を実施したとすることができる。</p> <p>*7「要部検査」とは、同社における内燃動車の検査の一つで、内燃動車の使用状態に応じ、重要な装置の主要部分について行う検査をいう。この検査は、4年又は当該内燃動車の走行距離が50万km（一部の車両形式は25万kmであるが、キハ125形は50万kmである。）を超えない期間のいずれか短い期間ごとに行うものと定められている。</p> <p>本重大インシデントの再発を防止するためには、以下の措置を講ずる必要がある。</p> <p>○同社が講ずべき措置</p> <p>(1) 同社は、定期検査でVSAR3が誤結線によって動作しないことを見付けることができなかつたことから、全般検査及び要部検査においてドア開指令線の加圧に対する戸閉め保安回路の機能検査を行う、又は走行中にVSAR2及びVSAR3が動作することを目視で確認する等により、戸閉め保安回路に使用されている継電器が車両に取り付けられている状態で動作することを確認する必要がある。</p> <p>(2) 本重大インシデント発生直前の交番検査以降に本件車両（キハ125形）を運転した運転士が動物と衝突したこと気付かなかつた可能性、又は同運転士が動物と衝突したこと、若しくは衝突した際の異音を感じたことを申告しなかつた可能性があると考えられる。これによって同社は、本重大インシデント発生前に本件車両のジャンパー線の裂傷を見付けることができなかつたことから、列車が動物と衝突した又は列車に異音を感じた際には、同社の「異常時取扱いマニュアル」に定められているとおり、指令又は駅長に連絡させることを運転士に周知徹底する必要がある。</p> <p>○新潟トランス株式会社^{*8}が講ずべき措置</p> <p>(1) キハ125形2次車を新潟鐵工所が製造したときに運転室を担当した一部の作業者が409線及び100a10線を誤結線した可能性が考えられることから、新潟トランスは、作業者が誤結線していたとしても作業員自身で誤結線に気付かせるために結線の後確認を行うことを配線作業マニュアル等に定め、定めた内容について作業員に周知徹底する必要がある。</p> <p>(2) 新潟鐵工所は、409線がVSAR3のソケットの端子台の1番及び100a10線が同端子台の11番に接続されていることを確認する配線導通検査を実施していなかつたと考えられるが、戸閉め保安回路だけでなくATSやブレーキ回路等のぎ装束線が誤結線されていると列車の運転の安全に支障を及ぼす可能性があるため、新潟トランスは、ぎ装束線が図面どおりに接続されていることを完成検査で確認する必要がある。</p> <p>(3) 新潟鐵工所は、ドア開指令線の加圧に対する戸閉め保安回路の機能検査を実施していなかつたと考えられることから、新潟トランスは、ジャンパー連結器の水密不良による混触や電線の絶縁不良等によって走行中に意図せずドア開指令線が加圧される事象が起り得ることを認識し、ドア開指令線の加圧に対する戸閉め保安回路の機能検査を実施する必要がある。</p> <p>*8「新潟トランス株式会社」は、平成15年2月に株式会社新潟鐵工所と富士重工業株式会社の鉄道車両部門等を統合して設立された車両メーカーである。</p>		
		調査 報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/railway/rep-inc/RI2024-1-1.pdf	
2	公表日	発 生 年 月 日 ・ イ ン シ デ ン ト 種 類	鉄 軌 道 事 業 者	線 区 （ 場 所）
	R6. 9. 26	R5. 12. 12 本線逸走	（一財）札幌市交通事業 振興公社	山鼻線 中島公園通停留場～山鼻 9条停留場間（北海道）
	概要	本件列車の運転士は、中島公園通停留場において、停車中の同車両から降車して、同停留場に設置されている連絡電話を使用していたところ、同車両が山鼻9条停留場方向へ動いていることを認めたため、同車両へ駆け寄って乗り込み、ブレーキを使用して		

	原因	<p>同車両を中島公園通停留場から約31mのところまで停止させた。 同車両には乗客21名が乗車していたが、負傷者はいなかった。</p> <p>本重大インシデントは、中島公園通停留場において、停留場の連絡電話を使用するために運転士が降車している状況で、車両のブレーキが緩んだため、停車中の車両が乗客を乗せたまま、下り勾配である山鼻9条停留場方向へ逸走したものと推定される。</p> <p>車両のブレーキが緩んだことについては、ブレーキハンドルが「重なり」位置から「緩ゆるめ」位置となったため、車両のブレーキシリンダー圧力が徐々に減圧したことによるものと推定される。</p> <p>ブレーキハンドルが「重なり」位置から「緩ゆるめ」位置となったことについては、運転士が着ていた外とう*1がブレーキハンドルと接触したことによるものと推定され、運転士は外とうを着て厚着であったため、接触した感覚が鈍くなっており、ブレーキハンドルとの接触に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>*1ここでいう「外とう（外套）」とは、同公社が運転士へ貸与している防寒着のことをいう。</p>		
	必要と考えられる再発防止策	<p>(1) 同公社に必要と考えられる再発防止策</p> <p>① 運転士が車両を離れる際の取扱いを定める必要がある。</p> <p>② 運転士へ規定どおりの取扱いを行うよう、指導を徹底する必要がある。</p> <p>③ 運転士と運転管理室との連絡手段について、使用する機器の優先度を定めることが望ましい。</p> <p>(2) 札幌市交通局*2に必要と考えられる再発防止策</p> <p>保有する全ての車両に、運転士が運転席を離れた場合に自動的にブレーキが作動する装置を取り付けることが望ましい。</p> <p>*2「札幌市交通局」は、令和2年4月に路面電車部門が上下分離され、札幌市交通局が車両及び施設を保有し、同公社が路面電車の運行と車両及び施設の維持管理を行うこととなった。</p>		
	調査報告書	<p>https://jtsb.mlit.go.jp/railway/rep-inc/RI2024-2-1.pdf</p>		
3	公表日	発生日月・インシデント種類	鉄軌道事業者	線区（場所）
	R6. 11. 28	R6. 1. 5 車両障害	熊本市交通局	水前寺線 交通局前停留場～味噌天神前停留場間（熊本県）
	概要	<p>本件列車の運転士は、水前寺線交通局前停留場を出発した直後、乗客から扉が開いているとの申告を受けたため、直ちにブレーキを扱い、車両を停止させた。</p> <p>車両のドライブレコーダーの映像に、左側（前後左右は車両の進行方向を基準とする。）の車両中央付近にある旅客用乗降口の扉（以下「本件中扉」という。）が開いたまま、車両が交通局前停留場を出発していた様子が記録されていた。</p> <p>車両には乗客11名と運転士1名が乗車していたが、負傷者はいなかった。</p>		
	原因	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>押し棒が軸中心に回転可能</p> <p>底部が上下逆</p> <p>取付け座</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>押し棒が軸中心に回転しない</p> <p>取付け座</p> <p>底部</p> </div> </div> <p>(a) 本件中扉の場合 (b) 通常</p> <p>本重大インシデントは、開扉状態での車両の力行を防止するための回路が正常に機</p>		

		<p>能しない状態において、運転士が本件中扉の閉扉を行わずに出発したため発生したものと認められる。</p> <p>同回路が正常に機能しない状態であったことについては、閉扉状態のときに押される同扉の開閉検知スイッチの押し棒が、本来の取付け位置とは逆向きに取り付けられていたため、開扉状態にもかかわらず開閉検知スイッチの押し棒が押されたままの状態となり、同扉が閉扉状態と検知されていたことによるものと考えられる。</p> <p>運転士が同扉の閉扉を行わずに出発したことについては、運転士が既に閉扉している状態と思い込み閉扉操作をしなかったこと、出発前の車内鏡による閉扉確認を行わなかったこと、開閉検知スイッチの押し棒が押された状態で保持されていたため扉表示灯が点灯していたことが関与したと考えられる。</p>	
	<p>必要と考えられる再発防止策</p>	<p>(1) 開閉検知スイッチの押し棒の誤取付けの防止 開閉検知スイッチの押し棒が、本来の取付け位置とは逆向きに取り付いていたことから、同種のスイッチの押し棒の取付け向きを取付け時等に確認する必要がある。または、押し棒の端面と取付け座が引っ掛かるおそれがない型式の開閉検知スイッチに取り替える必要がある。</p> <p>(2) 閉扉確認の徹底 出発時に車内鏡による閉扉確認を行っていなかったと考えられることから、閉扉の確認動作を徹底させることが必要である。また、確実な閉扉の確認動作を徹底するために、指差喚呼の導入や扉閉め忘れを防ぐための車両側でのハード対策等、幅広い観点で対策を検討することが望ましい。</p>	
	<p>調査報告書</p>	<p>https://jtsb.mlit.go.jp/railway/rep-inci/RI2024-3-1.pdf</p>	

7 令和6年に行った情報提供（鉄道事故等）

令和6年に行った情報提供は1件（鉄道重大インシデント）であり、その内容は次のとおりです。

熊本市交通局水前寺線において発生した鉄道重大インシデント（車両障害）に関する情報提供

（令和6年10月4日情報提供）

運輸安全委員会は、令和6年9月2日に熊本市交通局水前寺線において発生した鉄道重大インシデント（車両障害）に関して、現在、調査、分析等を実施中ですが、これまでの調査において明らかになった事実情報について、10月4日国土交通省鉄道局へ情報提供を行いました。

1. 鉄道重大インシデント（車両障害）の概要

発生日時 令和6年9月2日（月） 7時35分頃

発生場所 水前寺線 新水前寺駅前停留場構内（熊本県熊本市）

概要 運転士は新水前寺駅前停留場において、乗降扉の戸閉め操作を行い、力行操作を開始した。その直後に車内の乗降扉付近にいた乗客が、乗降扉のステップに降りたとき、ブザーが鳴動し、乗降扉が開いた。運転士が異常に気付き、制動操作を行い、停車した。

2. 国土交通省鉄道局への情報提供の内容

これまでの事実調査において以下の事実が明らかになり、同じ仕組みのドアエンジンを使用している他の鉄軌道事業者で同様の事象が生じる可能性があるため、国土交通省鉄道局へ情報提供を行った。

（情報）

本重大インシデント（以下「本事案」という。）が発生した車両の折り戸式の乗降扉は、ドアエンジンの伸縮により開閉し、ドアエンジンのピストンに連結されたロッドにより2つある扉開閉検知スイッチが同時に物理的に押される仕組みとなっている。（別紙1、別紙2参照）

本事案では、閉扉時に2つの扉開閉検知スイッチのうちの1つが押されない状態であったことが判明した。（別紙3参照）

※当該車両では、押されない状態であった当該スイッチはマットスイッチ（扉挟み防止のためのスイッチであり、ステップ部分の床面に設置されている。）の電源を遮断するために使われている。

本事案と情報提供の内容との関係は現在調査中であり、本事案の原因等については、今後詳細な調査を行う予定です。

※別紙を含む情報提供の内容は、当委員会ホームページに掲載されています。

<https://jtsb.mlit.go.jp/iken-teikyo/kumamoto20241004.pdf>

