

# 北海道旅客鉄道株式会社 石勝線 列車脱線事故調査の進捗状況

## 1. 事故の概要

- (1) 事故種類 列車脱線事故
- (2) 発生日時 平成23年5月27日 21時56分ごろ
- (3) 発生場所 北海道ゆうふつ勇払郡しむかっぱ占冠村  
石勝線せきしょう 清風山せいふうざん信号場構内  
(新夕張駅～占冠駅間)  
南千歳駅起点66k825m付近
- (4) 関係列車 釧路駅発札幌駅行き上り特急第4014D列車  
(特急スーパーおおぞら14号 6両編成)
- (5) 負傷者 乗客34名、運転士1名及び車掌1名が病院に搬送。

※ この内容は、今後の調査、分析等により変更する場合があります。

## (6) 概要

当該列車は清風山信号場付近を走行中、運転士は、4両目\*の車掌室で異音と振動を感じた車掌からの連絡を受けて、直ちに停止手配を取った。

当該列車は、同信号場内の第1ニニウトンネル（トンネル長685m）内に停止し、列車から白煙が発生した。

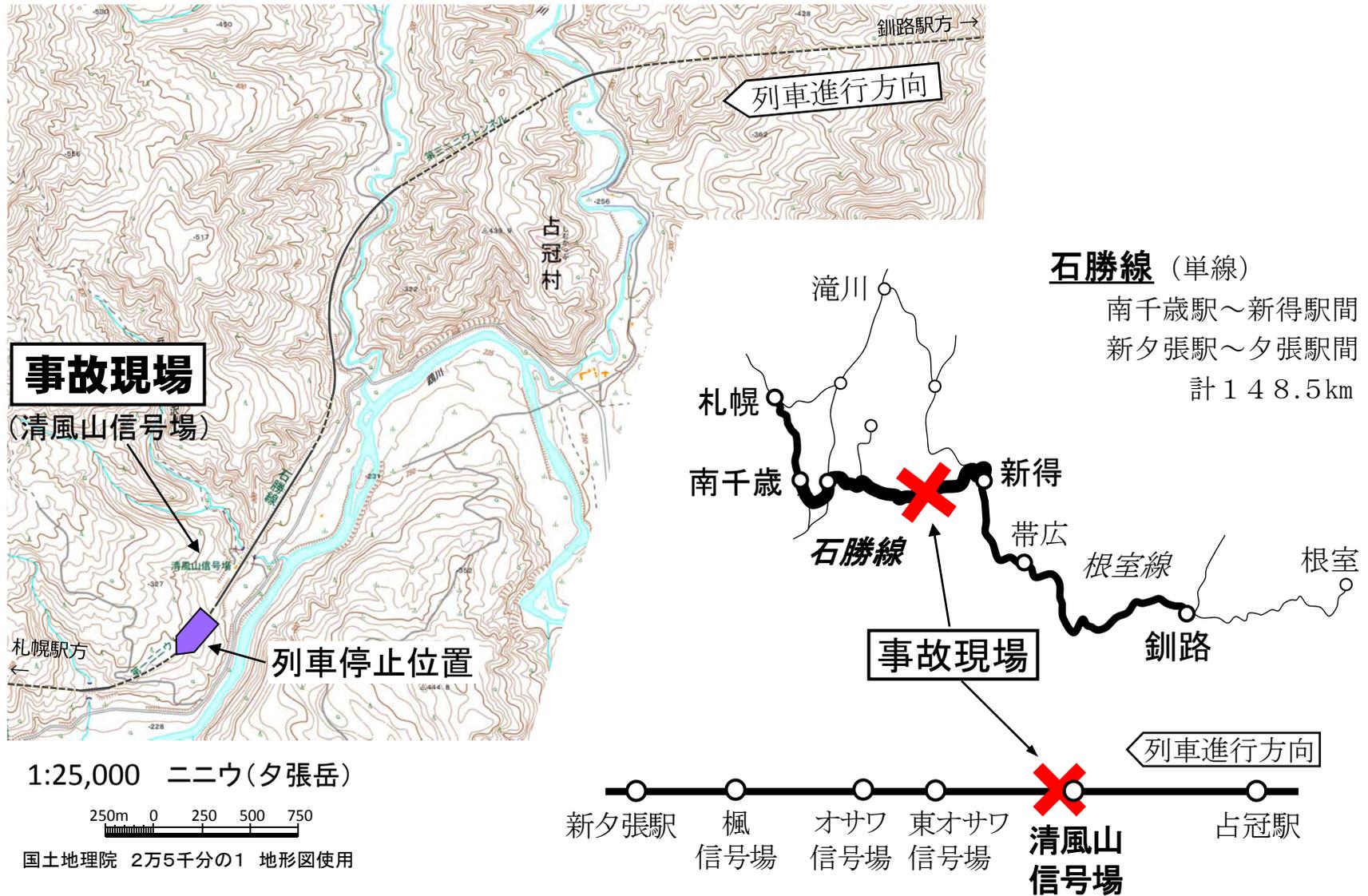
当該列車の乗客248名、運転士1名、車掌1名及び客室乗務員2名は、歩いてトンネル外に避難した。

当該列車は、5両目の後台車1軸が左に脱線して停止していたほか、6両すべてが焼損（全焼）した。

注\*) 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。

※ この内容は、今後の調査、分析等により変更する場合があります。

# 付図1 事故現場付近の地形図等



## 2. 調査の状況

- (1) 事故発生現場の調査
- (2) 当該列車の乗務員、乗客等の口述聴取
- (3) 損傷車両の調査

これまでのところ、

事故現場付近の軌道や、車両の走行装置に異常は見られず、列車は清風山信号場に所定の速度以下で進入していたことから、それらによる脱線の可能性は低いと思われる。

また、車両の動力伝達装置の部品は脱落し、床下機器が損傷。

## 3. 今後の調査予定

- (1) 乗客からの聞き取り、列車乗務員の再聴取等
- (2) 事故発生時における避難誘導等対応態勢に係る調査
- (3) 車両調査の深度化（動力伝達装置の損傷・脱落及び火災）
- (4) 車両の保守とその管理、及び設計に係る調査 など

※ この内容は、今後の調査、分析等により変更する場合があります。

## 4. これまでの調査により判明した主な情報

### (1) 事故の経過等

- ① 経過は上記 1. のとおり
- ② 信号動作の記録から、信号の動作に異常なし  
また、列車は清風山信号場に所定の速度以下で進入
- ③ なお、同信号場の釧路駅方は 7 ‰ の下りこう配  
信号場の前後は半径 8 0 0 m の曲線区間

### (2) 車両の損傷等

- ① 損傷
  - ・ 4 両目後部の動力伝達装置と台車 2 軸の車輪
  - ・ 4 ～ 6 両目の床下機器の下面（断続的）
  - ・ 5 両目後台車 1 軸が左に脱線
- ② 焼損
  - ・ 6 両すべての車体（全焼）
  - ・ 6 両目前部のエンジン等

※ この内容は、今後の調査、分析等により変更する場合があります。

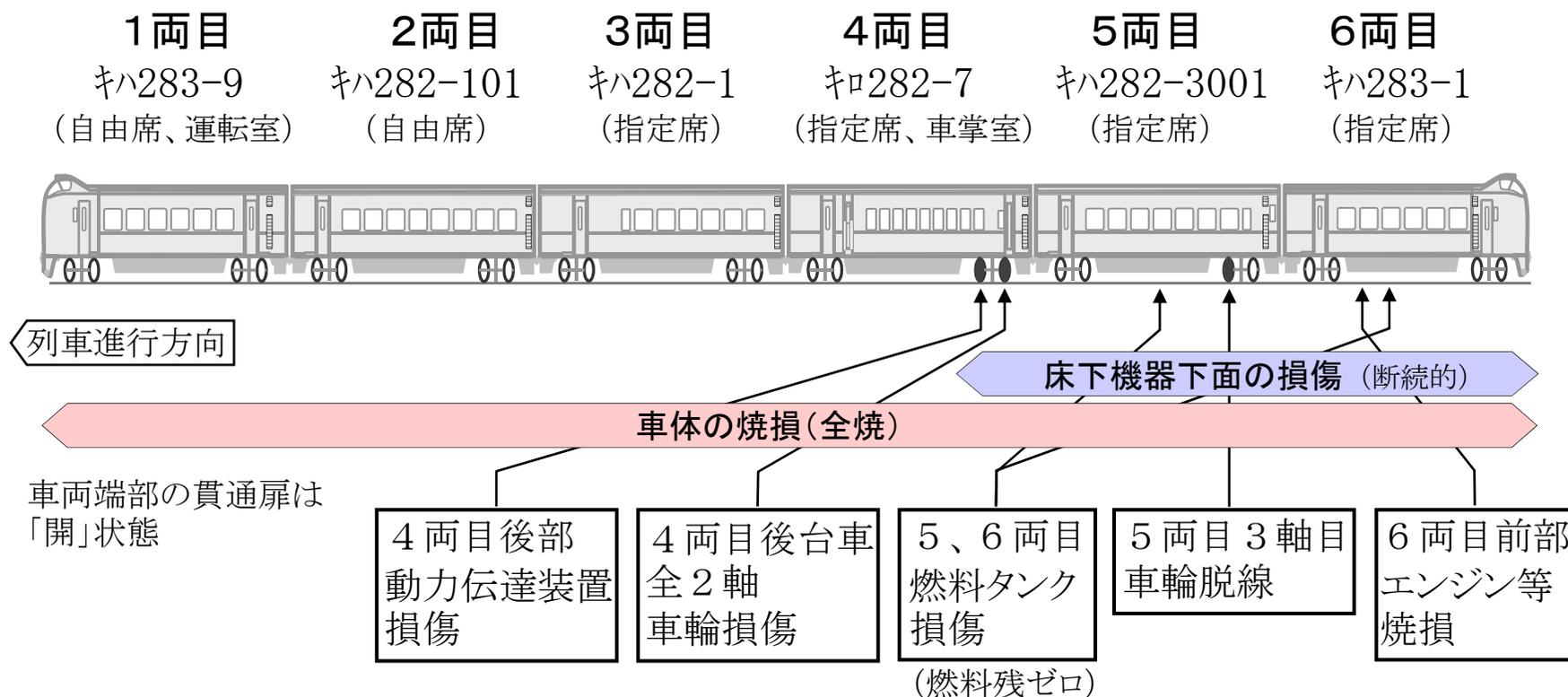
- (3) 事故現場の2.4 km手前付近から断続して、軌道上に油が飛散し、列車4両目後部の動力伝達装置から減速機の部品等が脱落
- (4) 車両の検査の記録から、車両の左右の重量バランス(輪重バランス)は整備基準値内
  - また、列車1両目～4両目前部の床下機器、台車及び車輪に、異常は見られず
- (5) 施設の損傷
  - ① 同信号場の分岐器や信号保安設備の一部
  - ② まくらぎの一部(事故現場の2.4 km手前付近から断続的)
  - ③ 同信号場の軌道上に、脱線の痕跡
- (6) 軌道の検査の記録から、事故現場付近における軌道の変位(通り、平面性等)は、整備基準値内

※ この内容は、今後の調査、分析等により変更する場合があります。



# 付図3 当該列車の編成、損傷

## 283系内燃動車 6両編成



※ この内容は、今後の調査、分析等により変更する場合があります。



## 付図5 車両の焼損

編成全体  
→



6両目前部  
エンジン  
←



健全な車両の車内↑

車内  
←

※ この内容は、今後の調査、分析等により変更する場合があります。

## 付図6 施設の主な損傷



損傷したまくらぎ  
(列車停止位置から2.39km手前付近)



清風山信号場構内の脱線痕

※ この内容は、今後の調査、分析等により変更する場合があります。

## 参考図 損傷車両の調査場所

