

～ 列車が曲線を通過中に軌間が大きく拡大したため、列車が脱線した事故 ～

鉄道事業者名：弘南鉄道株式会社

事故種類：列車脱線事故

発生日時：平成31年4月14日 18時52分ごろ

発生場所：青森県 弘前市

大鰐線 中央弘前駅<sup>おおわに</sup>～弘高下駅間<sup>ちゅうおうひろさき</sup>（単線）<sup>ひろこうした</sup>

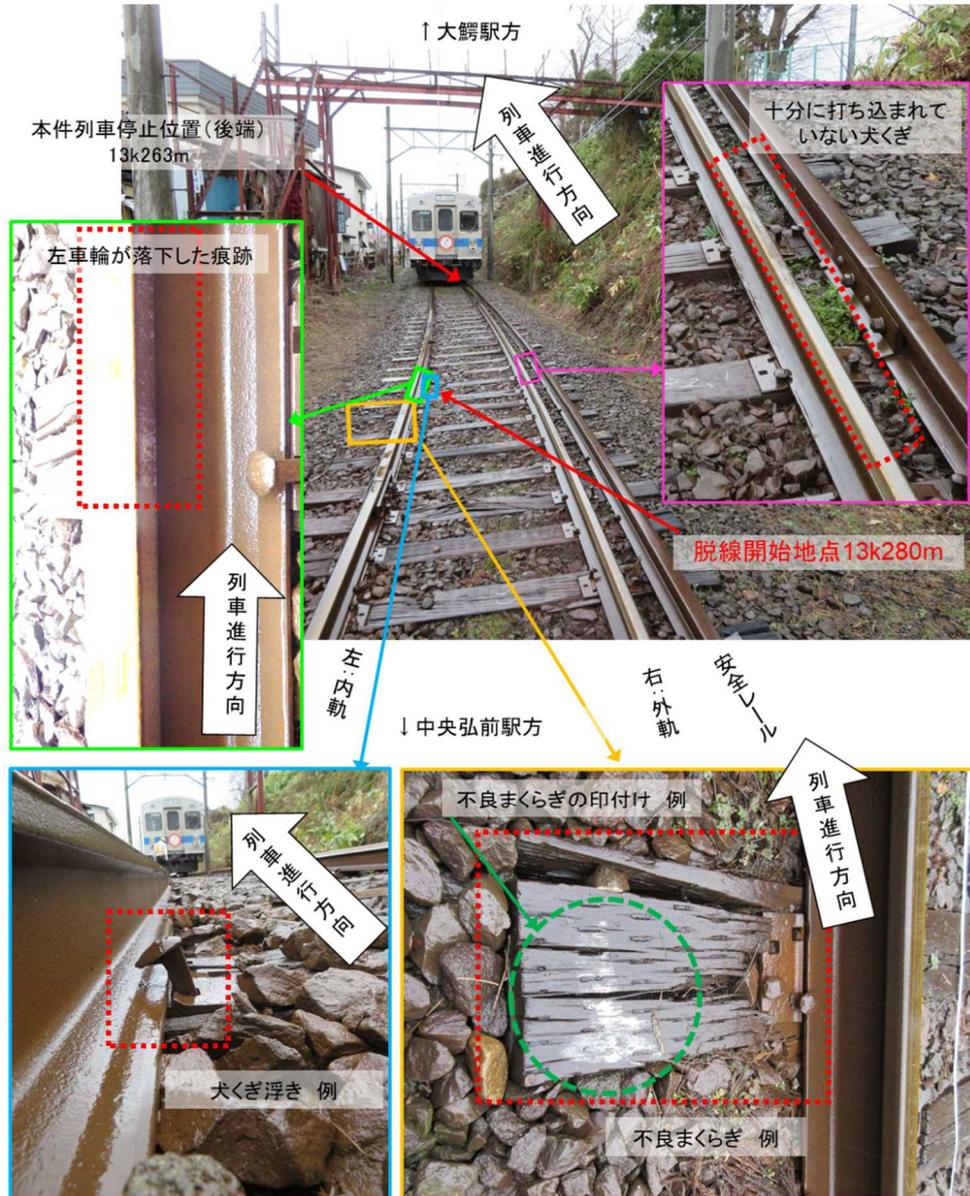
大鰐駅起点13k280m付近

## <概要>

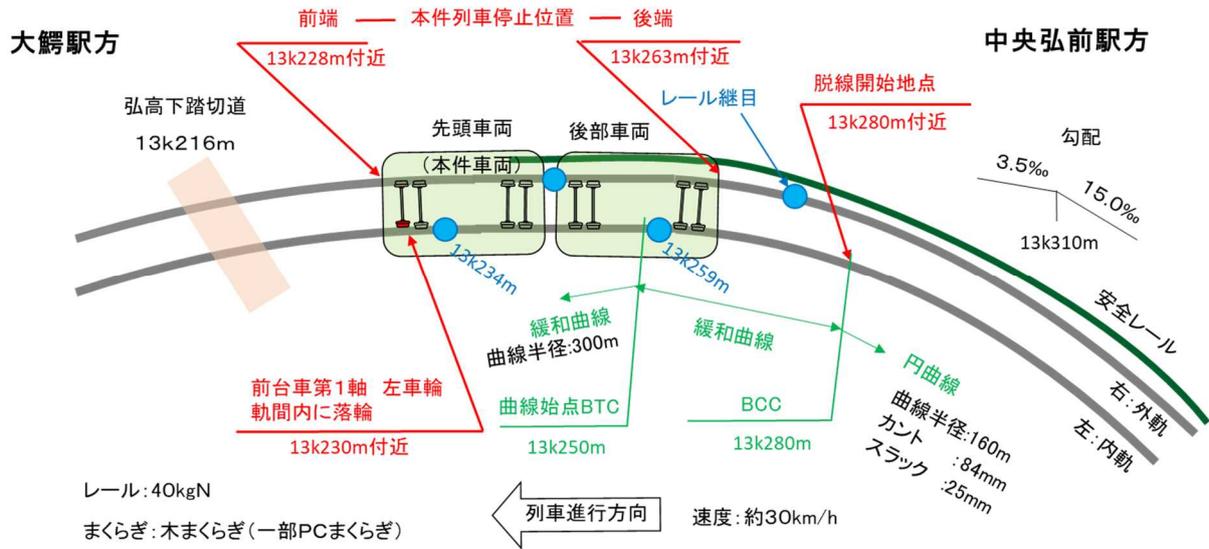
弘南鉄道株式会社の大鰐線中央弘前駅発大鰐駅行き2両編成（ワンマン運転）の上り34列車の運転士は、平成31年4月14日（日）、18時52分ごろ、中央弘前駅～弘高下駅間の半径160mの左曲線を速度約30km/hで通過中に衝撃を感じ、非常ブレーキを使用して列車を停止させた。

停止後に確認したところ、先頭車両の前台車第1軸が脱線していた。

列車には、乗客10名及び運転士1名が乗車していたが、負傷者はいなかった。



## <脱線の状況>



## <原因>

本事故は、列車が半径160mの左曲線を通過中に、軌間が大きく拡大したため、先頭車両の前台車第1軸の左車輪が軌間内に落下したことによるものと考えられる。

軌間が大きく拡大したことについては、同曲線中の静的軌間変位が大きかったこと、まくらぎやレール締結状態の不良が連続していたため、列車走行時の横圧によるレール小返り等で軌間が動的に拡大したことによるものと考えられる。

静的軌間変位が大きかったことについては、軌間変位の整備基準値がスラックを考慮したものとなっておらず適正な値よりも大きかったことが関与しているものと考えられる。

まくらぎやレール締結状態の不良が連続していたことについては、まくらぎ検査の記録及び処置方法の不備により、まくらぎやレール締結装置の補修が不十分であったことが関与しているものと考えられる。

また、本事故の発生については、同曲線中のスラックが比較的大きかったため軌間内への脱線に対する余裕が小さくなっていたこと、平成30年6月28日に運輸安全委員会が軌間拡大による列車脱線事故の防止を目的に発出した意見に対応した対策の実施が十分でなかったことが関与しているものと考えられる。

## <再発防止策>

- (1) 軌道整備の着実な実施
- (2) まくらぎの材質の変更
- (3) スラックの縮小についての検討

なお、上記の再発防止策については、運輸安全委員会の意見において記載している事項であり、また、東北運輸局は、その内容を既に同社に周知し指導していることから、同社は今一度、軌間拡大による列車脱線事故の防止について再考し必要な対策を実施する必要がある。

詳細は、[運輸安全委員会ホームページ \(http://www.mlit.go.jp/jtsb\)](http://www.mlit.go.jp/jtsb) より、[鉄道事故調査報告書](#)をご覧ください。