

～ 列車が踏切を通過中にレールが破断・欠損し、列車が脱線した事故 ～

鉄道事業者名：日本貨物鉄道株式会社

事故種類：列車脱線事故

発生日時：令和6年11月16日 01時36分頃

発生場所：北海道茅部郡森町

函館線 森駅^{いしや}～石谷信号場間（複線）

函館駅起点52k093m付近

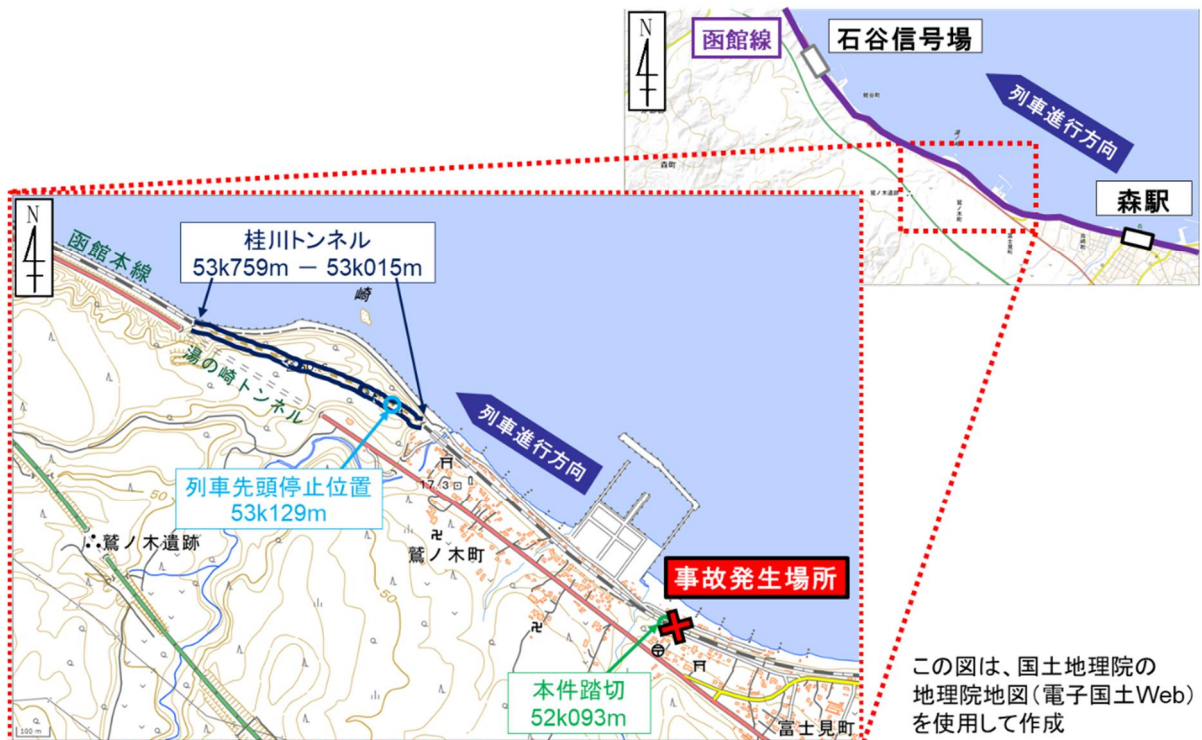
<概要>

日本貨物鉄道株式会社の名古屋貨物ターミナル駅発札幌貨物ターミナル駅行き21両編成の下り第3087列車は、令和6年11月16日（土）、函館線の森駅を定刻（01時35分）に通過し、森駅^{いしや}～石谷信号場間にある鷲ノ木道路踏切道（以下「本件踏切」という。）を速度約75km/hで通過後、非常ブレーキが作動したため停止した。

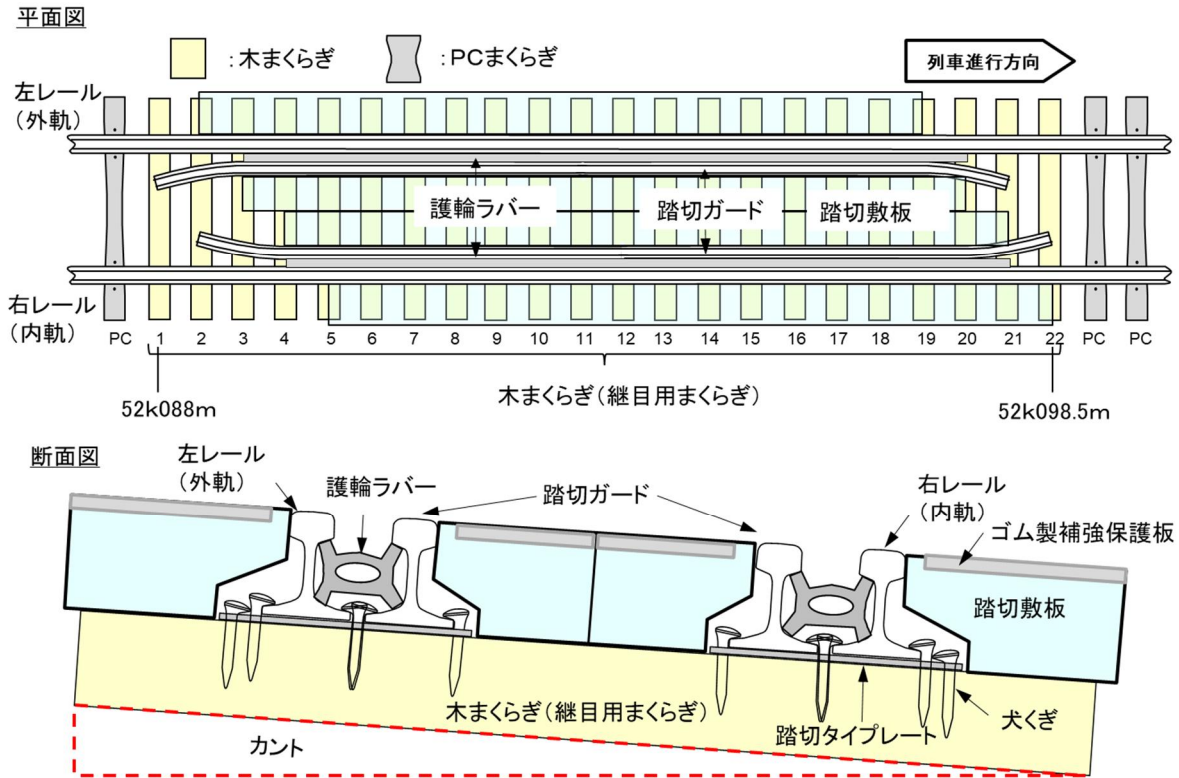
停止後、列車の運転士が降車して確認したところ、13両目（以下、車両は前から数え、前後左右は列車の進行方向を基準とする。）、16両目、18両目、20両目及び21両目が脱線していた。また、20両目と21両目との間で列車が分離していた。

列車には運転士1名が乗務していたが、負傷はなかった。

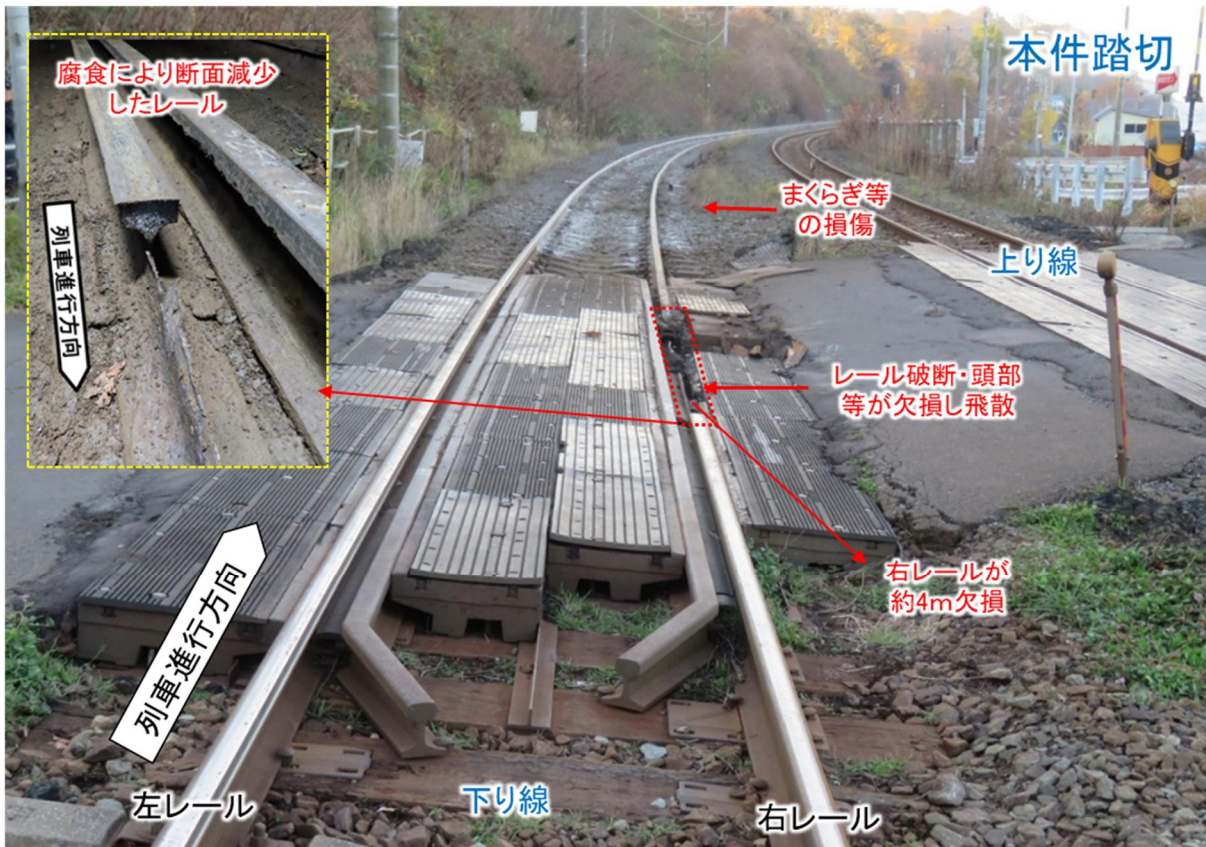
<本事故発生場所の位置図>



＜本件踏切（下り線側）の構造略図＞



＜本事故発生時の本件踏切の状況＞



<原因>

本事故は、列車が半径600mの右曲線内にある踏切を通過中に、右側のレールが約4mにわたり破断・欠損し、欠損したレール上を車輪が通過したため、5両の貨車のうち9本の輪軸が右又は左に脱線したものと考えられる。

同レールが破断したことは、同レールの腹部及び底部が激しい腐食により減肉し、断面減少により輪重等に対する強度が大幅に低下していたことによるものと考えられる。

同レールが激しく腐食していたことについては、同踏切において、同踏切付近の道路縦断線形の影響により、近隣の漁港関係の貨物自動車の通過の際に積荷からの海水の落下が繰り返されていたことで、踏切内に塩分が持ち込まれていたことが影響した可能性があると考えられる。また、踏切内のレールの検査は行われていたものの、レール底部及び腹部の腐食や減肉の状態を十分に把握できていなかったことが関与したものと考えられる。

<必要と考えられる再発防止策>

(1) 同種事故の再発防止策

本事故は、外部からの塩分の持込みが影響し、レールの検査は行われていたもののレール底部及び腹部の腐食や減肉の状態を十分に把握できていなかったことが関与して、レールが破断・欠損したことによると考えられる。また、この腐食や減肉の状態を把握できなかつたことには、本事故発生箇所が踏切内であったことが関与していたと考えられる。

よって、今後のレール管理においては、特に踏切内のレール底部及び腹部の腐食や減肉を極力把握できるように、レール検査手法の改良に努める必要がある。

また、踏切内において一定程度のレール底部腐食が観測された場合や、踏切内への塩分の持込みを把握した場合には要注意の踏切に指定して、レール探傷結果の判定基準を厳しくするとともに、踏切敷板等の撤去作業の機会等を捉え、目視検査や寸法測定を行うことが必要である。

さらに、必要により踏切内のレールの防食処理、排水不良や不陸（レールのばたつき）の解消等の対策を行うことも望ましい。

(2) 二次被害防止策

本事故発生後において、本件列車による隣接線支障がないこと等の安全の確認ができる前に、隣接線に対向列車が走行する事象が発生していたが、本事象は事故の被害が拡大する場合もあり得る事象であったと考えられる。このため、走行中の列車が自動的に停止し、その原因が不明な場合は、JR北海道の輸送指令とJR貨物の運転士間で情報の交換を密にして当該列車の状態を把握し、輸送指令は、安全が確認されるまでは隣接線に列車を入れない等、より慎重な対応を行っていくことが必要である。

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