

～列車の走行中に旅客用乗降口の扉が開く事態が生じた鉄道重大インシデント（車両障害）～

鉄道事業者名：江ノ島電鉄株式会社

インシデント種類：車両障害

発生日時：令和4年7月24日 12時15分ごろ

発生場所：江ノ島電鉄線 湘南海岸公園駅構内（神奈川県藤沢市）

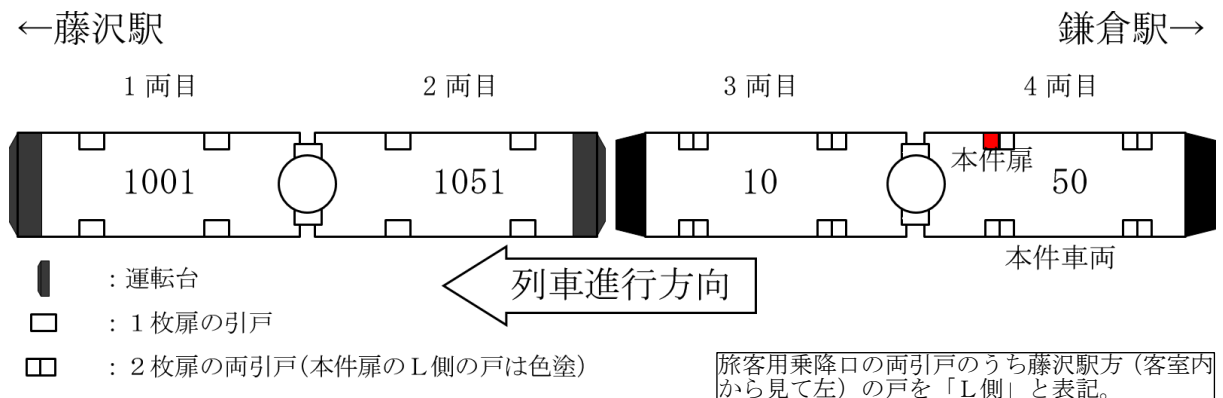
<概要>

江ノ島電鉄株式会社江ノ島電鉄線の鎌倉駅発藤沢駅行き4両編成、第260列車の車掌は、令和4年7月24日（日）、^{くげぬま}鵜沼駅ホームへ到着する手前において、乗客から扉が開いているとの申告を受け、車内から確認したところ、最後部車両の進行方向右側前寄り（以下、前後左右は特に断りがない限り列車の進行方向を基準とする。）の旅客用乗降口の両引戸の扉（左右それぞれの方向に動く戸が1枚ずつ。計2枚）のうち、前側（藤沢駅方）の戸1枚が開いているのを確認し、停車後に当該列車の運転士に報告した。

当該列車の運転士はその状況を運転司令に連絡し、当該車両への乗客の立入りを制限する等の対応を行い、藤沢駅、鎌倉駅の順に折り返して当該列車を極楽寺駅まで営業運転し、その後車両基地に収容した。

列車には乗客約50名と乗務員2名（運転士1名、車掌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。

なお、その後の調査において、当該事象が発見された手前の湘南海岸公園駅でも、当該扉が開いていたが、扉の開閉状態を示す車側灯^{*1}は消灯しており、開扉状態のまま発車していたことが判明した。



本件列車の編成

*1 「車側灯」とは、乗務員等に扉の開閉状況を知らせる表示灯で、各車両の左右外側に1個ずつ設置されており、扉が1か所でも開いている車両の、開いている扉側の表示灯が点灯する。

<原因>

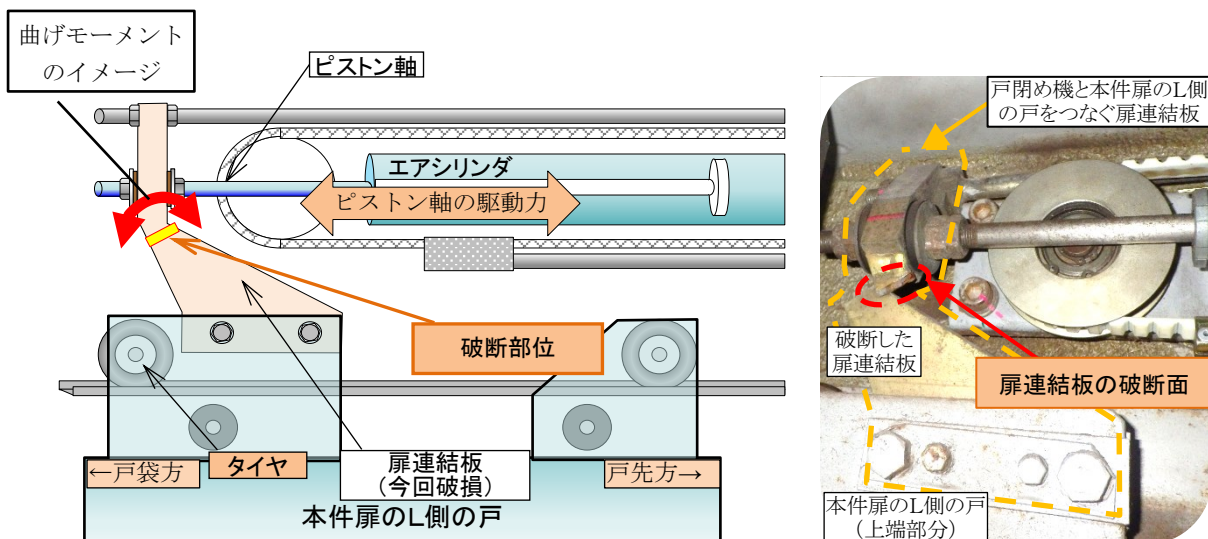
本重大インシデントは、旅客用乗降口の扉（両引戸）のうち片側（L側）の戸にある扉連結板が破断したため、片側の戸が開扉した状態で列車が走行したことにより発生したものと認められる。

片側の戸が開扉した状態で列車が走行したことについては、もう一つの片側の戸が正常に動作していたため、その戸の扉連結板が戸閉スイッチを押すことで扉の閉状態を検知したことによると認められる。

扉連結板が破断したことについては、両引戸の開閉で扉連結板の応力集中の影響がある溶接部付近が繰り返し応力を受け、疲労破壊が発生したことによるものと考えられる。

また、扉連結板が破断するまで損傷等が発見されなかったことについては、定期検査において旅客用乗降口の上部にある点検蓋を開けて検査をする等の扉連結板の検査が確実に行われていなかったことが関与しているものと考えられる。

さらに、走行中に開扉している状態であったことに乗客から申告されるまで気付く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の発生前に扉動作の原因不明の異常が複数の駅において確認されていたにもかかわらず、適切な措置が講じられずにそのまま運転を継続したことが関与しているものと考えられる。



扉連結板の「破断部位」と「破断面」

<必要と考えられる再発防止策>

江ノ島電鉄株式会社は、本件車両と同型の扉連結板において、旅客用乗降口の扉の開閉により疲労破壊が発生する可能性があることに留意し、当該部品の検査を確実に行うことが必要である。また、同社は、同社の運転取扱いに関する作業基準の内容について、本事案のような両引戸のうち片側一方の戸の故障を想定したものへの見直しが必要である。

[詳細は、運輸安全委員会ホームページ \(https://www.mlit.go.jp/jtsb\) より、](https://www.mlit.go.jp/jtsb)
[鉄道重大インシデント調査報告書](#)をご覧ください。