

阪急電鉄株式会社 神戸線 高羽踏切道において発生した  
鉄道事故（列車脱線事故）調査について  
（経過報告）

令和3年11月18日  
運輸安全委員会（鉄道部会）

運輸安全委員会は、令和2年11月23日、阪急電鉄株式会社の神戸線高羽踏切道において発生した鉄道事故（列車脱線事故）について、令和2年11月から原因を究明するための調査を進めてきたところであるが、事実情報に関する情報の入手、原因の分析及び再発防止策の検討のために更に一定の時間を要する状況である。このため、本件調査については、本事故が発生した日から一年以内に調査を終えることが困難であると見込まれる状況にあることから、運輸安全委員会設置法第25条第4項の規定に基づき、以下のとおり当該調査の経過を報告する。

なお、本経過報告の内容については、今後、新たな情報の入手等により、修正されることがあり得る。

また、本調査は、本件鉄道事故に関し、運輸安全委員会設置法に基づき、運輸安全委員会により鉄道事故の原因を究明し、事故の再発防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行われているものであり、本事故の責任を問うために行われたものではない。

## 1. 鉄道事故の概要

阪急電鉄株式会社の新開地<sup>しんかいち</sup>駅発大阪梅田駅行きの上り特急第K1906列車の運転士は、令和2年11月23日（月）、六甲<sup>むいかげ</sup>駅～御影<sup>みかげ</sup>駅間を速度約85km/hで走行中、高羽踏切道（第1種踏切道）に進入してきた軽貨物自動車を認めたため、直ちに非常ブレーキを使用した<sup>が</sup>、列車は同自動車と衝突して、1両目の前台車全2軸が左側に脱線した。なお、同自動車は無人で坂道を下ってきた。

この事故により、乗客1名が負傷した。

## 2. 調査の概要

運輸安全委員会は、令和2年11月23日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか1名の鉄道事故調査官を指名した。現時点までに関係者からの口述聴取、運転状況記録の分析、踏切保安設備に関する分析等を実施した。

## 3. 判明している主な事実情報

### （1）運行の経過

新開地駅発大阪梅田駅行きの上り特急第K1906列車の運転士は、神戸三宮駅を定刻（19時38分）に出発した。その後、惰行<sup>だこう</sup>運転で六甲<sup>むいかげ</sup>駅を速度約85km/hで通過し、六甲道踏切道を越えた後すぐに、前方の高羽踏切道（以下「本件踏切」という。）に同列車の進行方向左側から、軽貨物自動車が後退しながらゆっくりと進入して来るのが見えた。

直ちに気笛を吹鳴し、非常ブレーキを扱ったが、同列車は本件踏切の手前に停止することができずに、同列車の運転席前方に軽貨物自動車が衝突した。

(2) 死傷者

軽傷 1名 (乗客)

(3) 鉄道施設、車両の損傷

- ① 本件踏切の施設、機器等に事故による痕跡あり。
- ② 1両目の前面左下部に軽貨物自動車が衝突した痕跡あり。また、1両目～7両目の車体左側面及び台車左側面に擦過痕あり。

(4) 踏切警報機の動作状況

本件踏切の踏切動作記録によると、踏切警報機は19時41分41秒に鳴動を開始していた。踏切遮断機の遮断かんが遮断動作を完了したのは警報開始から19秒後の19時42分00秒であり、遮断完了後に本件踏切に軽貨物自動車が進入した。

(5) 気象

晴れ

4. 今後の調査

本鉄道事故の原因の究明及び事故の再発防止策の検討のため、これまでの調査で得られた情報を基に更なる事実確認や分析を行う必要がある。

運輸安全委員会は、引き続き、分析等によって得られた結果を踏まえて、本鉄道事故の原因等の調査を進める。また、原因関係者からの意見聴取を行う。