

日本貨物鉄道株式会社 山陽線 瀬野駅～八本松駅間において発生した
鉄道事故調査について
(経過報告)

令和4年12月22日
運輸安全委員会（鉄道部会）

運輸安全委員会は、令和3年12月28日、日本貨物鉄道株式会社の山陽線瀬野駅～八本松駅において発生した鉄道事故について、令和3年12月から原因を究明するための調査を進め、これまでに事実の確認、原因の分析及び再発防止策の検討を行ったところであるが、調査報告書の取りまとめには、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1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、鉄道事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故等の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行うものであり、本事故の責任を問うために行うものではない。

1. 鉄道事故の概要

日本貨物鉄道株式会社の広島貨物ターミナル駅発東京貨物ターミナル駅行き25両編成の上り第1068列車は、令和3年12月28日（火）、広島貨物ターミナル駅を20時15分に出発した。瀬野駅通過後、前頭機関車は13ノッチ、最後部に連結した補助機関車は12ノッチを投入し、速度約52km/hで走行中、前頭機関車の運転士がブレーキ管圧力計の急降下、急上昇を認めたと同時に、ブレーキが作用し同列車は停止した。輸送指令の指示により前頭機関車の運転士が降車して列車を点検したところ、12両目（車両は機関車を含め前から数え、前後左右は列車の進行方向を基準とする。）の前台車の全2軸が左側に脱線していた。

列車には前頭機関車に運転士1名、最後部の補助機関車に運転士1名が乗務していたが、負傷はなかった。

2. 調査の概要

運輸安全委員会は、令和3年12月28日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか2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、運行記録の解析、気象に関する情報収集、脱線の状況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

広島貨物ターミナル駅発東京貨物ターミナル駅行き25両編成の上り第1068列車は、瀬野駅通過後、前頭機関車13ノッチ、補助機関車12ノッチで、速度約52km/hで走行中、前頭機関車の運転士がブレーキ管圧力計の降下、上昇を認めたと同時に、列車のブレーキが作用し、同列車は停止した。列車停止後、先頭から順番に列車を点検したところ、12両目の前台車の全2軸が左側に脱線していた。

(2) 死傷者

なし

(3) 鉄道施設、車両の損傷

- ① 右曲線（半径300m）の左レール（外軌）上を軌道内側から外側へと斜めに横切る痕跡があった。
- ② 右曲線（半径300m）から脱線した貨車の停止位置までの間、左右レールのそれぞれ左側に痕跡が続いていた。
- ③ 右曲線（半径300m）から脱線した貨車の停止位置までの間、右レールの左側に敷設していた脱線防止ガードが破損していた。
- ④ 脱線した貨車のブレーキ管が損傷し落下していた。

※図1に事故現場の位置を示す。

(4) 気象

晴れ

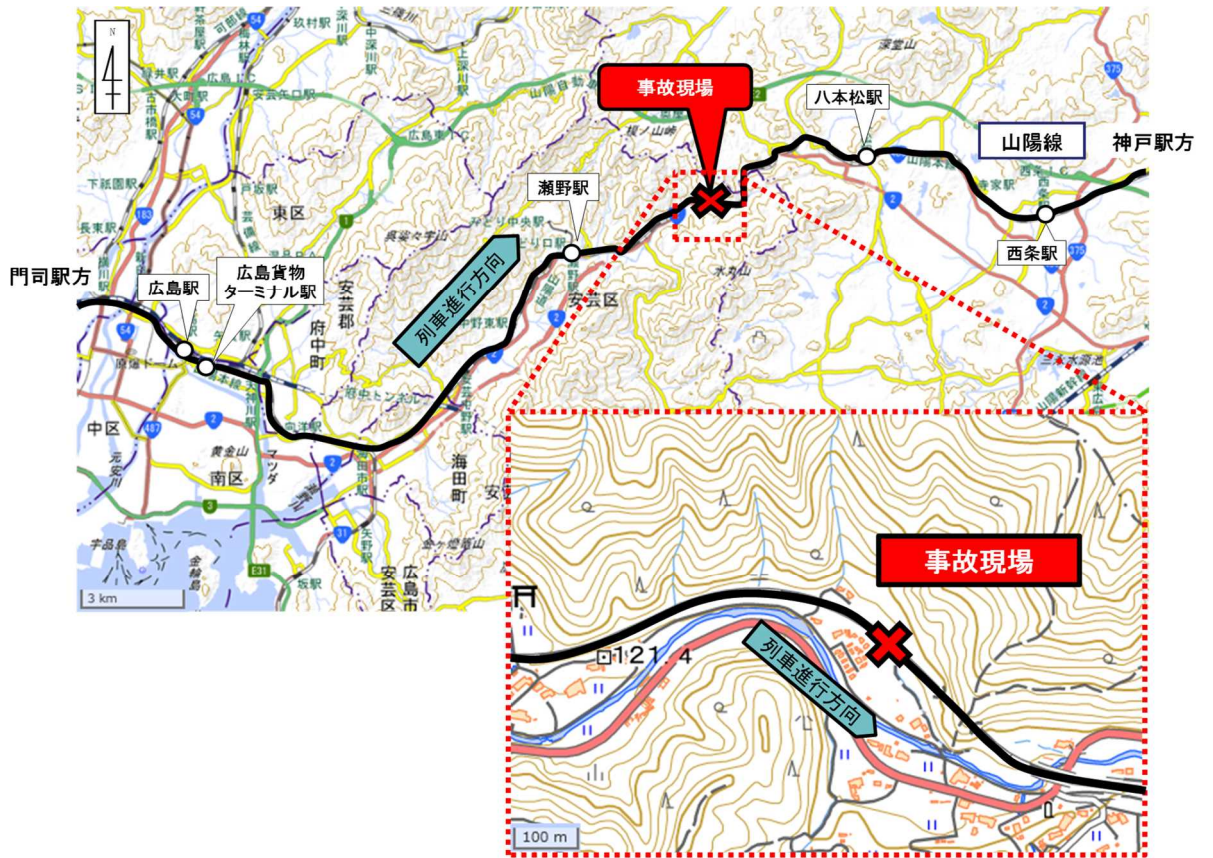
(5) その他

脱線した貨車に積載されたコンテナに、日本貨物鉄道株式会社が定めた許容値を上回る偏積が認められた。

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。



※この図は、国土地理院の地理院地図（電子国土 web）を使用して作成。

図1 事故現場の位置