

西日本旅客鉄道株式会社 東海道線 向日町駅構内において発生した
鉄道事故調査について
(経過報告)

令和5年8月31日
運輸安全委員会（鉄道部会）

運輸安全委員会は、令和4年9月6日、西日本旅客鉄道株式会社の東海道線向日町駅構内において発生した鉄道事故について、令和4年9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、さら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

令和4年9月6日（火）21時36分ごろ、下り回送列車が向日町駅構内の車両基地（吹田総合車両所京都支所）の出発線を出発した際、7両目の後台車後軸（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。）の車輪に手歯止め^{*1}が装着されていることに運転士が気付かず出発し、車輪が手歯止めに乗り上げて脱線した。

同列車には運転士1名が乗務していたが、負傷者はいなかった。

(図1 参照)

2. 調査の概要

運輸安全委員会は、令和4年9月7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、運行記録の解析、気象に関する情報収集、脱線及び復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) 運行の経過等

*1 「手歯止め」とは、駅や車庫で車両を留置するとき、車両が動き出さないようにするために車輪とレールの間に取り付けるくさび状のものをいう。

令和4年9月6日21時36分ごろ、向日町駅構内にある出発線を定刻に出発した下り回電第3027M列車（7両編成）は、新大阪駅まで回送した後、同駅から特急電第3027M列車として福知山駅まで運行され、その後、福知山電車区へ入区していた。

翌9月7日6時40分ごろ、福知山電車区の係員が入区していた車両の点検をしたところ、車両に搭載している手歯止めがないことに気付いたため、その旨を当直に報告し、その後、手歯止めの所在確認が関係区所へ指示された。

手歯止めの所在確認の連絡を受けた向日町駅構内にある吹田総合車両所京都支所の係員が、前日に同車両が停車していた出発線を点検したところ、線路内に損傷した手歯止めと脱線の痕跡が認められた。

一方、福知山電車区の係員が点検した車両には、7両目の後台車後軸の車輪に脱線して走行した痕跡が認められた。

その後調査したところ、同回送列車は向日町駅構内の出発線を出発した際、7両目の後台車後軸の車輪に手歯止めが装着されていることに運転士が気付かず出発し、車輪が手歯止めに乗り上げて脱線し、その後、復線して走行していたことが判明した。

(2) 死傷者

なし

(3) 鉄道施設、車両の損傷

- ① 左レール頭頂面に黒く変色した痕跡と同痕跡付近の軌間内に損傷した手歯止めがあった。また、同位置の右レール頭頂面には車輪フランジが軌間内側から外側へと乗り越えたとみられる痕跡があった。
- ② 左右レールの右側に車輪フランジが走行したとみられる痕跡が続いており、その先の右レールには車輪フランジが軌間外側から内側へと復線したとみられる痕跡があった。
- ③ 7両目車両の後方下部のスノープラウが曲損していた。
- ④ 7両目車両の後台車後軸の左右の車輪フランジに多数の擦過痕があった。

(図2、図3、図4 参照)

(4) 気象

事故前日から当日にかけて台風第11号が西日本の日本海側に接近していた。

本事故発生現場付近の当時の天気は、小雨であった。

(5) 事故の発生場所の修正

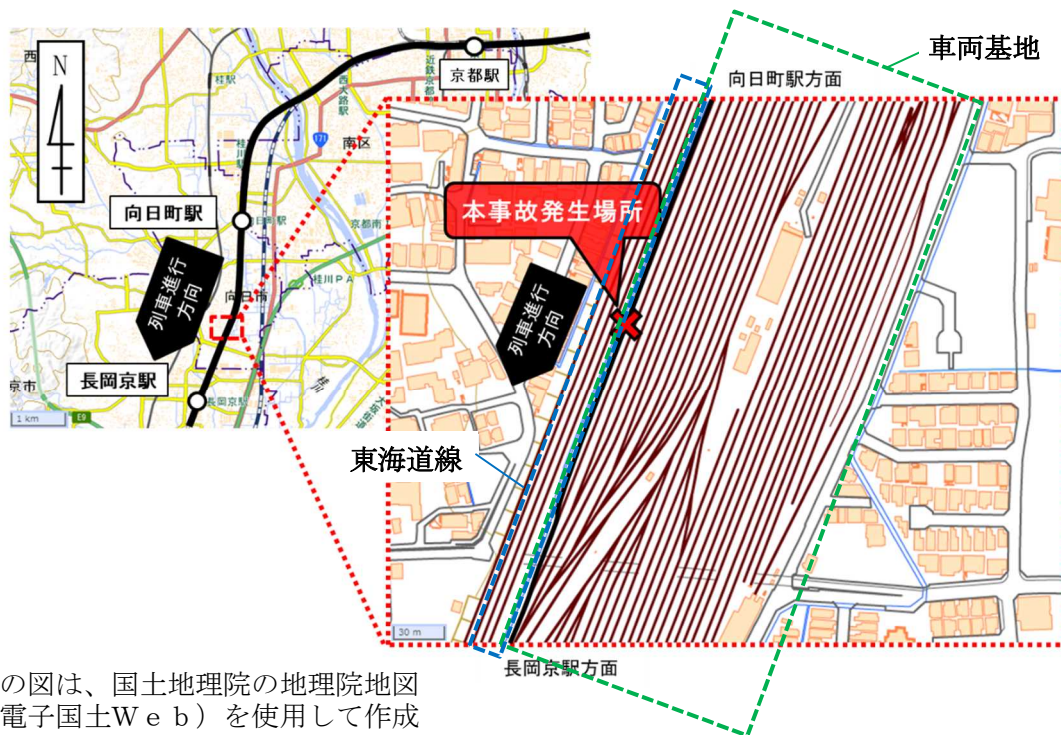
これまでは、事故の発生場所を吹田総合車両所京都支所構内としていたが、同支所は「向日町駅構内」に含まれるため、発生場所は向日町駅構内と修正する。

4. 今後の調査

本鉄道事故の原因及び本鉄道事故に伴い発生した被害の原因の究明並びに事故の再発防止

策の検討のため、これまでの調査で得られた情報をもとに、当該車両が脱線した経緯、手歯止めの装着及び撤去に関する分析等、更なる事実確認や分析のほか、原因関係者からの意見聴取及び関係機関への意見照会を行う必要がある。

本委員会は、これまでの調査、分析等によって得られた結果を踏まえて、引き続き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 事故現場付近の地形図

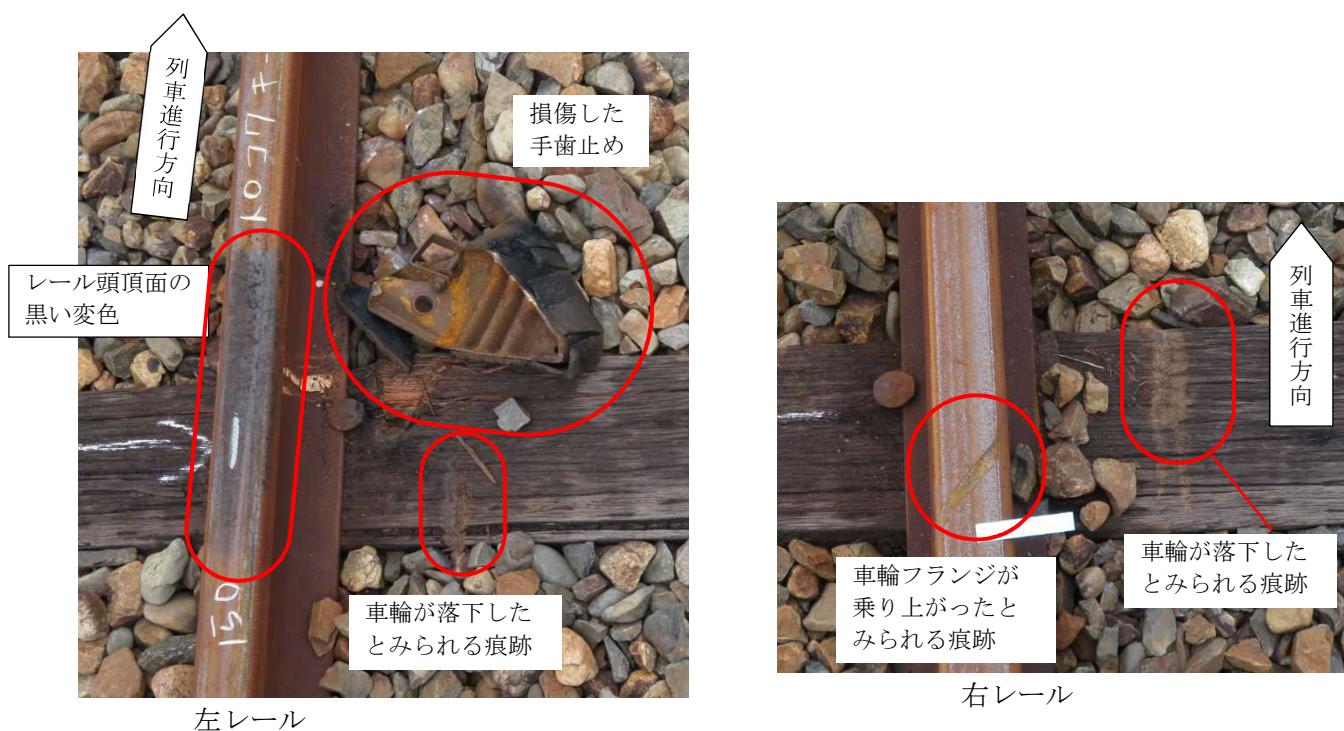


図2 軌道の痕跡

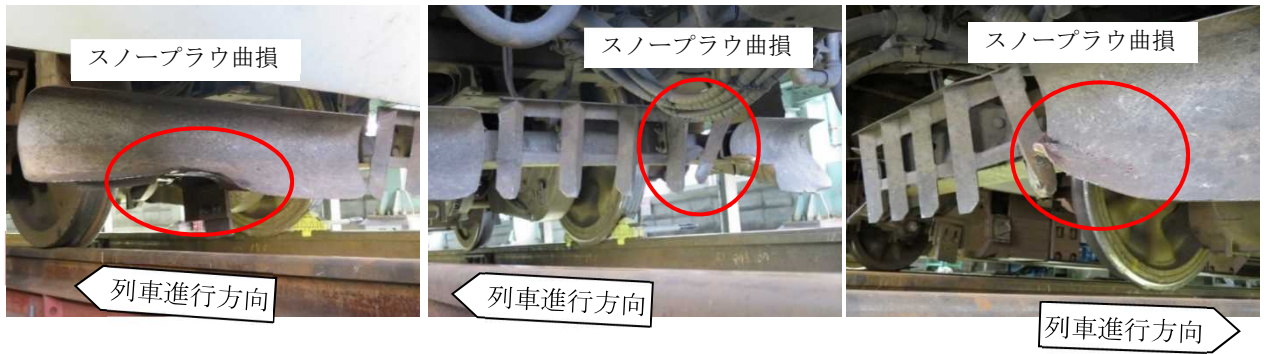


図3 スノープラウの損傷状況

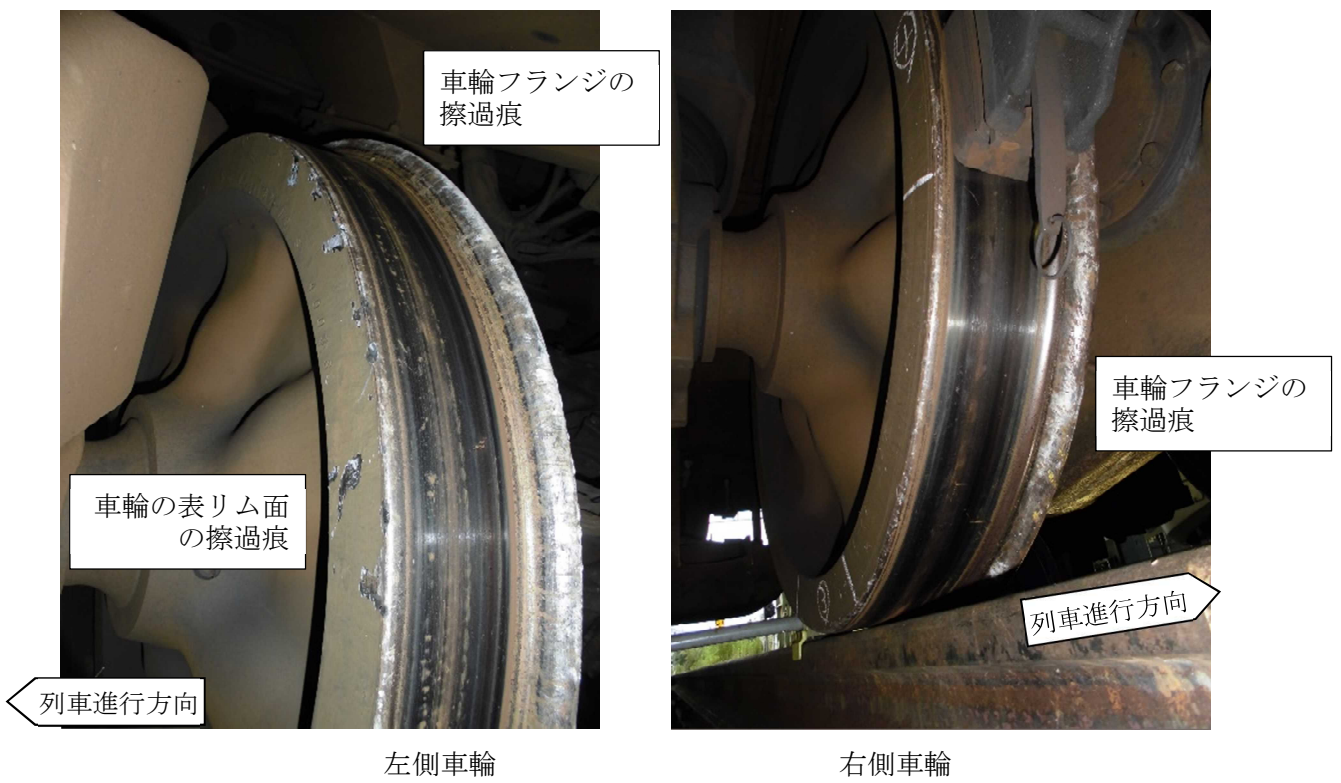


図4 車輪の損傷状況