

日本貨物鉄道株式会社 山陽線 新山口駅構内において発生した
鉄道事故の調査について
(経過報告)

令和7年6月26日
運輸安全委員会（鉄道部会）

運輸安全委員会は、令和6年7月24日、日本貨物鉄道株式会社の山陽線新山口駅構内において発生した鉄道事故（列車脱線事故）について、令和6年7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、本調査については、本鉄道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、以下のとおり本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、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福岡貨物ターミナル駅発東京貨物ターミナル駅行き24両編成の上り第2054列車は、令和6年7月24日（水）12時32分ごろ、山陽線の新山口駅構内の上り4番線を定刻より約137分遅れて発車し、神戸駅方に向け同駅構内を走行中、先頭車両（機関車）の前台車第1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。）が左側に脱線しており、車軸が折損していた。

同列車には運転士1名が乗務していたが、負傷はなかった。

（図1及び図2 参照）

2. 調査の概要

運輸安全委員会は、令和6年7月24日、本鉄道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。

また、本事故では脱線した機関車の車軸が折損しており、そのメカニズムを分析するため、令和6年11月8日に本事故調査に従事する2名の専門委員を任命し、調査すべき専門分野として車軸折損のメカニズムに関する分析を指定した。

現時点までに関係者からの口述聴取、運行記録の解析、鉄道施設に関する調査及び分析、車両に関する調査及び分析、気象に関する情報収集等を実施した。

3. 判明している主な事実情報

(1) 運行の経過

上り第2054列車の運転士は、大雨の影響で幡生操車場^{はたぶ}を定刻より約93分遅れて発車し、新山口駅へ向かう途中も雨による速度規制が実施されていた。新山口駅は本来通過となる駅であったが、出発信号機が停止現示であったため、その手前で停車し、その後、出発信号機が進行現示に変わったため、同駅を定刻より約137分遅れて発車した。神戸駅方に向け同駅構内を走行中、異音と動揺を認めたため、直ちに非常ブレーキを扱い、同列車を停止させた。先頭車両が停止した位置は、発車した位置から約300m進行した位置であった。

列車停止後、降車して床下を確認したところ、先頭車両の第1軸が左側に脱線していた。

(2) 死傷者

なし

(3) 鉄道施設の損傷状況

機関車停止位置の約40m手前にある206イ分岐器付近から、まくらぎ上を車輪が通過した痕跡が認められた。

左側脱線防止ガードが車体前位のスノーブラウと接触し、左側に曲損していた。

(4) 車両の損傷状況

機関車の第1軸は折損しており、大歯車の圧入座において破断していた。なお、同部位は、製造時に高周波焼入れされている。

第1軸を分解、大歯車を切削除去し、厚さ20mm程度残したボス部を割断して車軸から取り外したところ、当該部位の軸表面及び大歯車ボス内面には、圧入方向に顕著なひっかき傷（かじり）が認められた。また、軸表面には、破面から5～10mm程度の範囲で黒色の付着物が認められた。

なお、第1軸の大歯車圧入作業時の記録のうち、圧入力に関するデータは、過去に作業した他の軸のデータに差し替えられており、元のデータは残されていなかった。（図3及び図4 参照）

(5) 気象

事故発生時の天気は晴れ、風速は2m/s前後、気温は26℃前後であった。

また、事故発生前の9時30分～11時00分頃にかけて、前1時間降水量で10mm以上の雨となり、10時16分には山口市に大雨注意報、洪水注意報及び雷注意報が発表されていた。

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、車軸折損のメカニズムなど、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。

当委員会は、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。

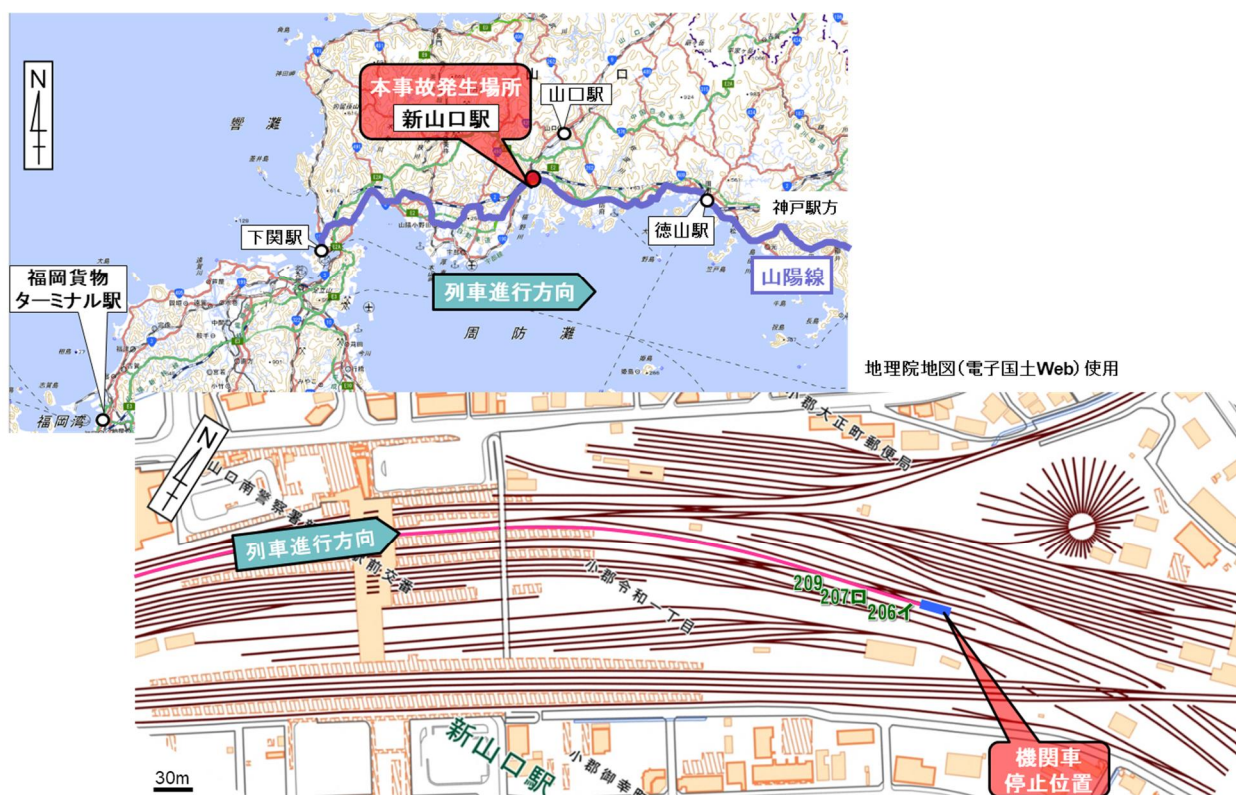
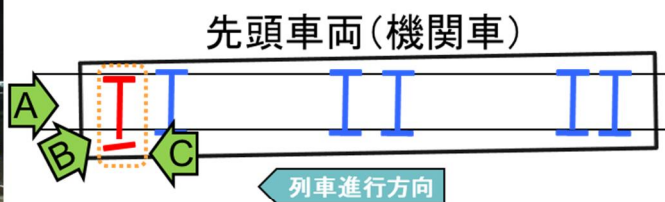


図1 事故発生現場



前台車の第1軸が進行方向左側に脱線(第1軸は左車輪の内側で折損)



図2 脱線状況



図3 車軸の折損状況

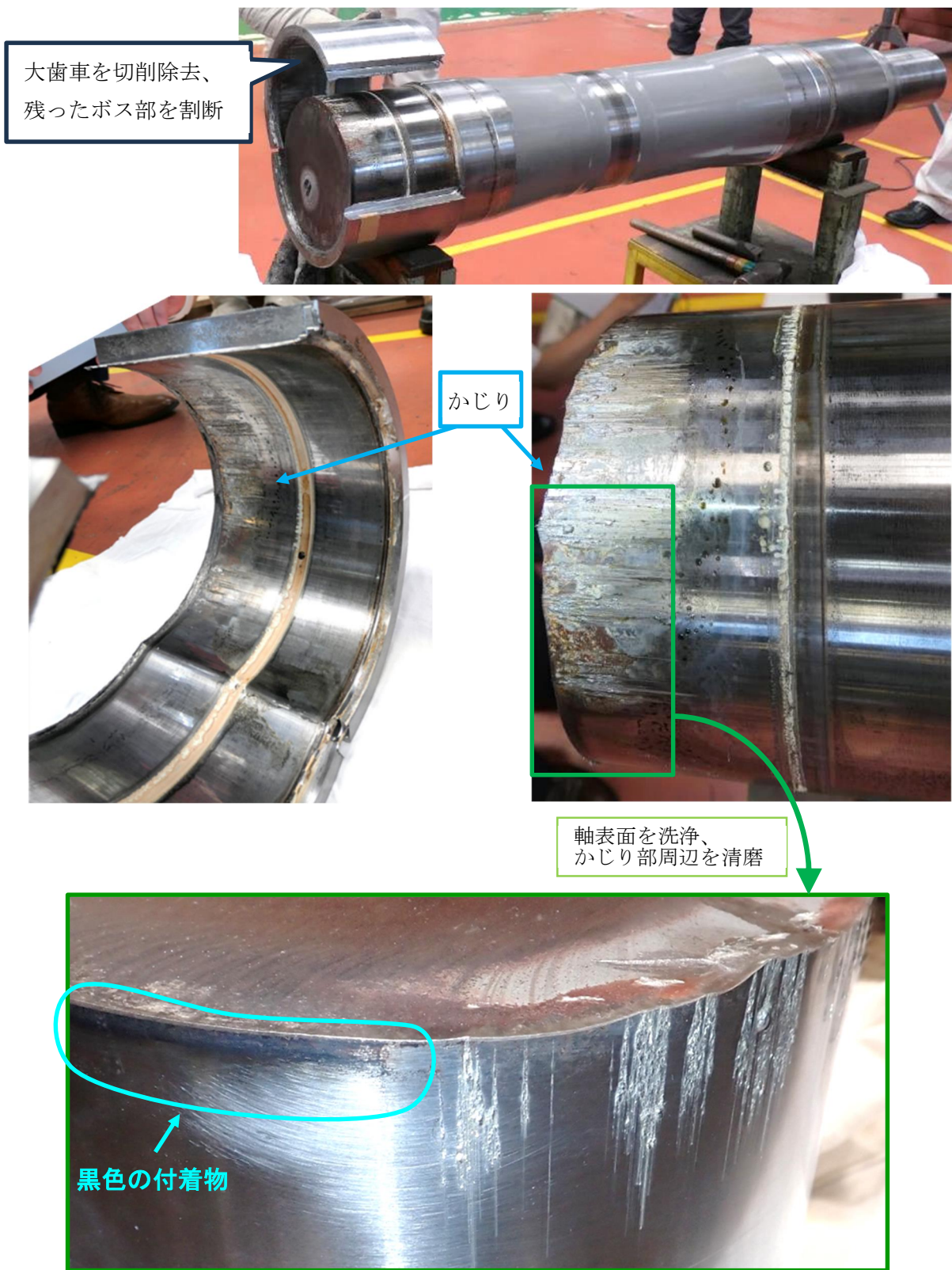


図4 かじりの状況