

日本貨物鉄道株式会社 函館線 森駅^{いしや}～石谷信号場間において発生した
鉄道事故の調査について
(経過報告)

令和7年10月30日
運輸安全委員会（鉄道部会）

運輸安全委員会は、令和6年11月16日、北海道旅客鉄道株式会社の函館線森駅～石谷信号場間において発生した日本貨物鉄道株式会社の鉄道事故（列車脱線事故）について、令和6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、事実の確認、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名古屋貨物ターミナル駅発札幌貨物ターミナル駅行き21両編成の下り第3087列車（以下「本件列車」という。）は、令和6年11月16日（土）、森駅を定刻（01時35分）に通過し、森駅～石谷信号場間にある鷲ノ木道路踏切道^{わしのきどうろ}（以下「本件踏切」という。）を速度約75km/hで通過後、非常ブレーキが動作し停止した。

停止後に確認したところ、本件列車の13両目（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。）、16両目、18両目、20両目及び21両目が脱線し、20両目と21両目の間で列車が分離していた。

本件列車には運転士1名が乗務していたが、負傷はなかった。

（図1、図2及び図3 参照）

2. 調査の概要

運輸安全委員会は、令和6年11月16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、令和6年12月9日、1名の鉄道事故調査官を追加指名した。現時点までに関係者からの口述聴取、運行記録の解析、運転取扱に関する調査及び分析、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

本件列車の運転士は、森駅を定刻（0 1 時 3 5 分）に通過し、本件踏切を速度約 7 5 km/h で通過後、惰行運転^{だこう}していたが、急に速度が低下し、そのうち非常ブレーキが掛かったため、TE 装置^{だこう}を扱った。本件列車は、1 両目の機関車が桂川トンネル内に入った状態で停止した。停止後に降車して確認したところ、複数の車両の脱線と、最後尾とその前の車両の分離が確認されたため、輸送指令に状況を報告した。

（図 2 及び図 3 参照）

(2) 死傷者

なし

(3) 車両の損傷状況

複数の車輪や台車枠等に本事故によるものと見られる損傷があった。なお、脱線していない車両も含め 2 1 両全ての車両に損傷があった。

（図 4 参照）

(4) 鉄道施設の損傷状況

- ① 本件踏切（5 2 k 0 9 3 m）の下り線右レール（内軌）が破断し、約 4 m にわたりレールの頭部が飛散している状態であった。また、レールの腹部及び底部が腐食し断面が減少している状況が見られた。
- ② 5 2 k 4 0 2 m 及び 5 2 k 6 5 7 m 付近の下り線左レールが破断していた。その他、本件列車が脱線し走行したことによるものと見られるまくらぎ等の損傷があり、本件列車が停止していた位置まで続いていた。

（図 5 参照）

(5) 気象

事故発生時の天気は晴れ、気温は 2.4℃であった。

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、列車が脱線した経緯など、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。

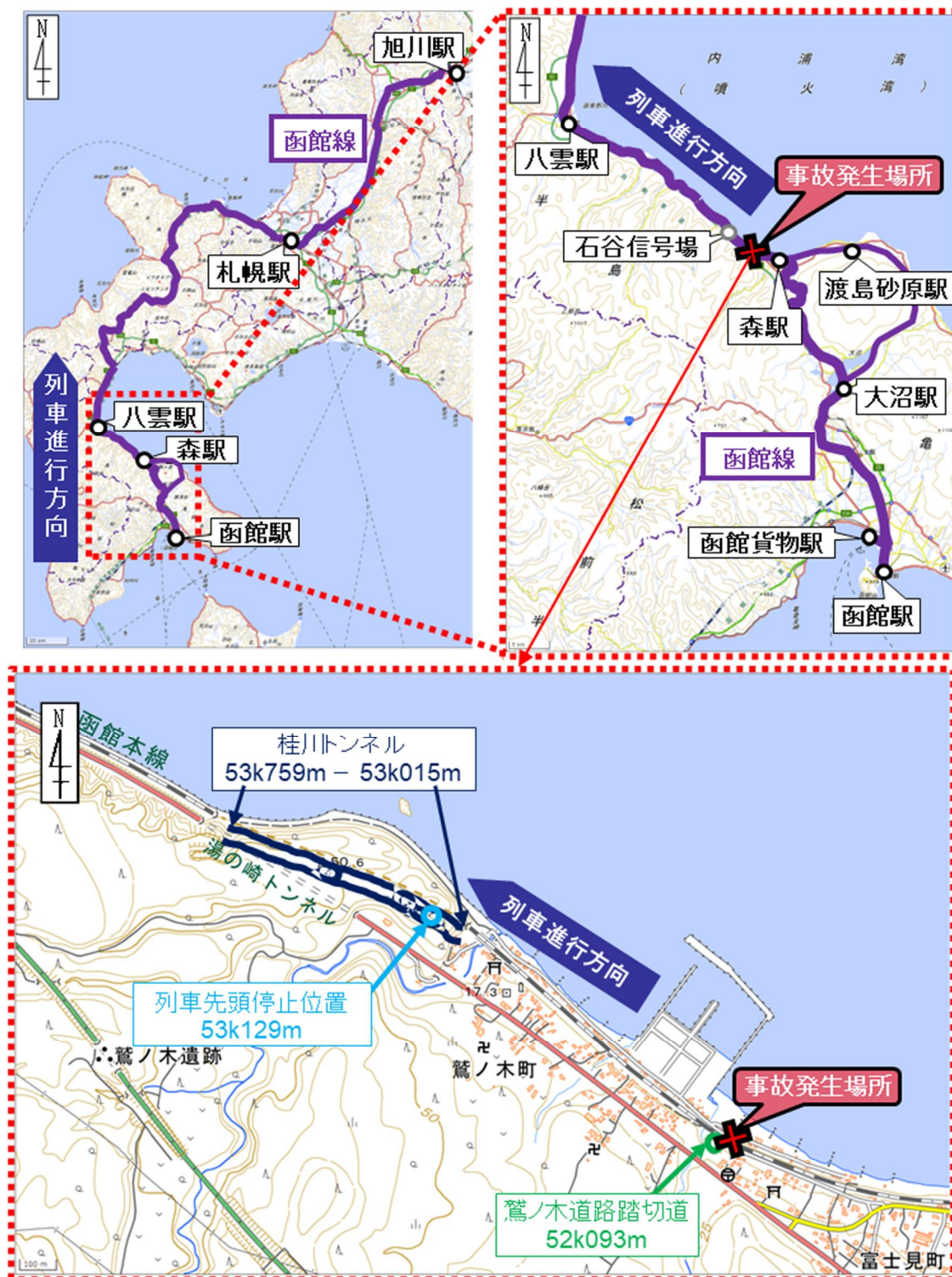
当委員会は、これまでの調査、分析等によって得られた結果を踏まえて、引き続き本鉄道事故の原因等の調査を進める。

*1 「TE 装置」とは、緊急防護装置（one Touch operative Emergency device）の略称で、事故等の緊急時に乗務員が運転台のスイッチを扱うことによって、緊急に列車を停止させるとともに他の列車等に警報を発するものであり、非常ブレーキ動作、気笛吹鳴、車両用信号炎管点火、防護無線発報等を同時に行う装置のことをいう。

函館線: 函館駅～旭川駅間 423.1km(単複)

おしまさわら
大沼駅～森駅間(渡島砂原駅経由) 35.3km(単)

※北海道旅客鉄道株式会社



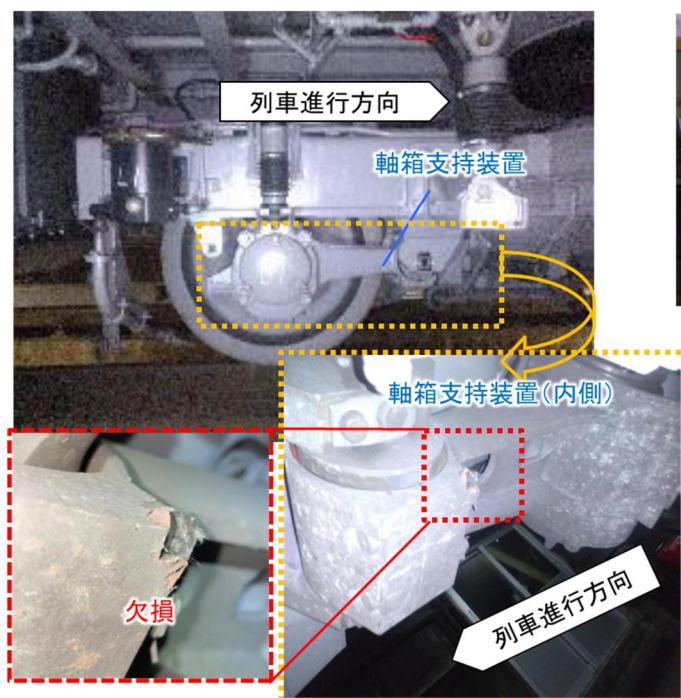
この図は、国土地理院の地理院地図(電子国土Web)を使用して作成

図1 本事故発生場所



図2 本事故発生状況

1両目(機関車)後台車第2軸 右側



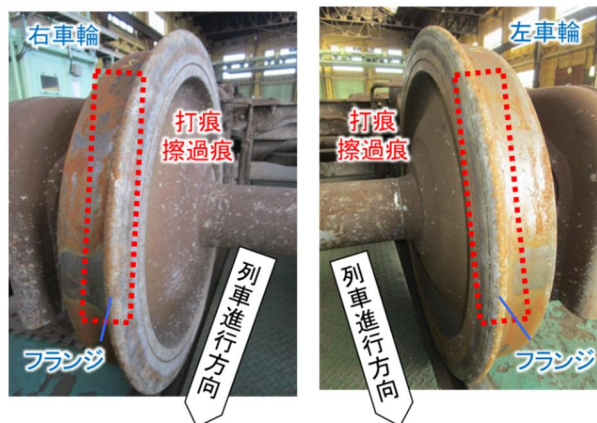
5両目(貨車)前台車第1軸 右側



18両目(貨車)後台車第2軸 右側



18両目(貨車)後台車第1軸



21両目(貨車)前側



20両目(貨車)後側

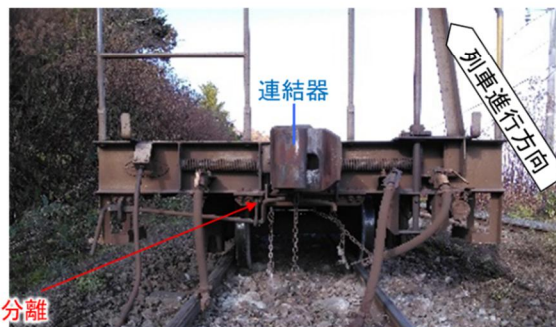


図4 車両の損傷状況

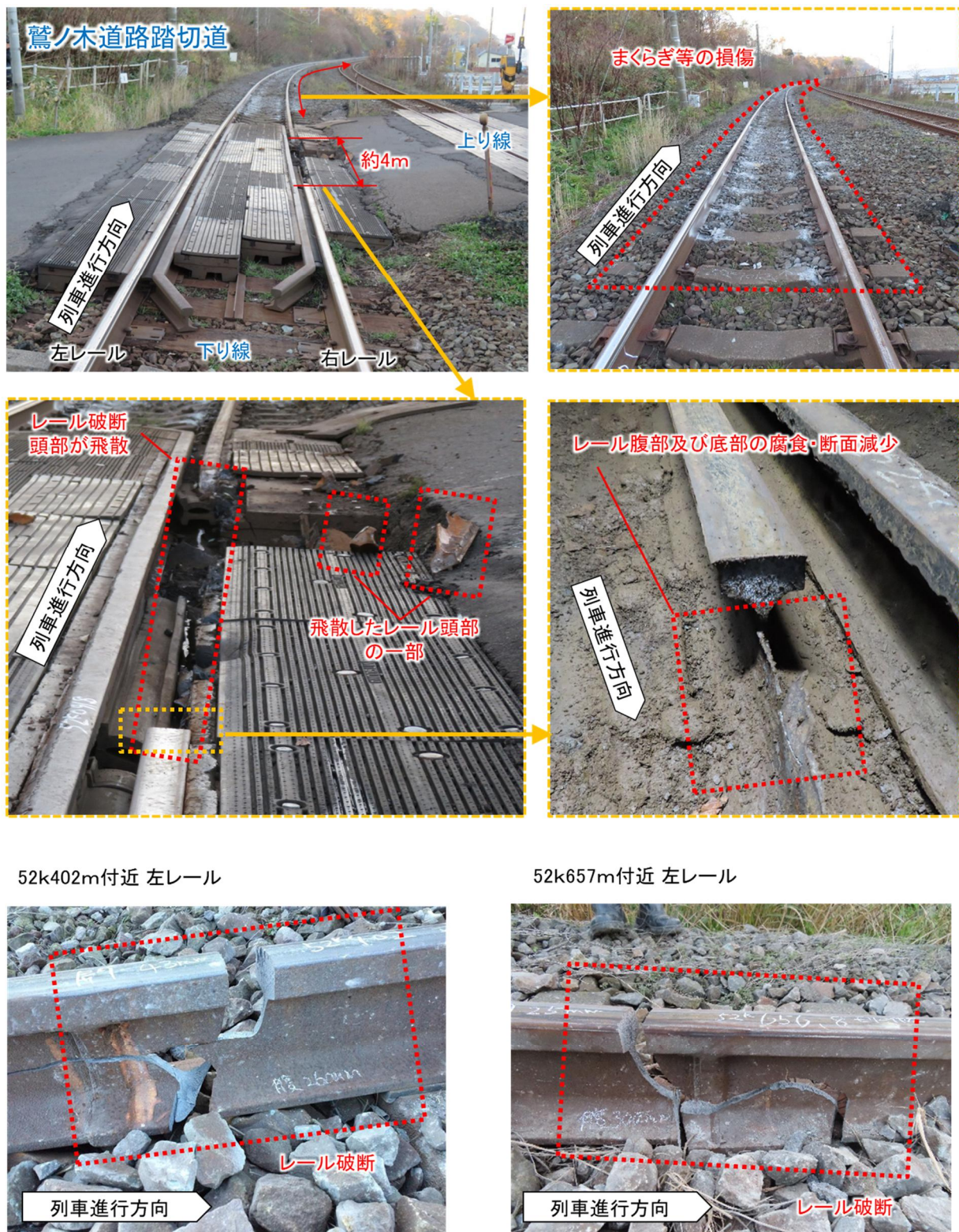


図5 鉄道施設の損傷状況