東海旅客鉄道株式会社 東海道線 高塚(たかつか)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１１月２０日
運輸安全委員会（鉄道部会）

運輸安全委員会は、令和６年１２月１０日、東海旅客鉄道株式会社の東海道線高塚駅構内において発生した鉄道事故（鉄道人身障害事故）について、令和６年１２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

東海旅客鉄道株式会社の東海道線高塚駅構内において、上り本線と中線で線路内工事に従事していた軌道作業責任者は、令和６年１２月１０日（火）０２時５３分頃、下り本線左側（以下、前後左右は列車の進行方向を基準とする。）の線路脇にある道具仮置き箇所に移動した後、作業箇所に戻るため下り本線を横断する際に、日本貨物鉄道株式会社の東京貨物ターミナル駅発百済(くだら)貨物ターミナル駅行き２６両編成の下り第２０６５列車と接触した。

この事故により、同軌道作業責任者が死亡した。

（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１２月１０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。現時点までに関係者からの口述聴取、運行記録の解析、触車事故防止に関する調査及び分析、鉄道施設と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

日本貨物鉄道株式会社の下り第２０６５列車の運転士は、東海道線高塚駅の下りホームを速度約９４km/hで通過してすぐに、線路内に作業員がいることを確認すると同時に、列車は同作業員と衝突した。同列車を非常停止させ確認したところ、作業員が倒れていることを認めた。

（２）死傷者

死亡１名（同軌道作業責任者）

（３）鉄道施設及び車両の損傷

① 線路の左側に設置されているＡＴＳ－ＰＴ地上装置*1のＪＢ*2及び信号器具箱の曲損が認められた。

② 第２０６５列車の先頭車両の前面左側には、レール面から約１４０cm の高さ付近に、長さ約４０cmの擦過痕が認められた。

③ 第２０６５列車の先頭車両の前面左側には、レール面から約１３４cm の高さ付近に取り付けられている解放てこ止め*3に曲損、ジャンパ栓受*4に後方への曲損、アングルコック（元空気管用）*5に折損が認められた。

（図３及び図４　参照）

（４）気象

晴れ

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、同軌道作業責任者が触車に至った経緯、同軌道作業責任者への教育状況や作業に伴う安全管理など、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　「ＡＴＳ－ＰＴ地上装置」とは、自動的に列車を停止させるための装置の一つであり、地上側から車両側へ情報を送るための地上装置のことをいう。

*2　ここでいう「ＪＢ」とは、Junction Box の略であり、電線やケーブルの接続、分岐、保護などを目的とした、箱状の部材のことをいう。

*3　「解放てこ止め」とは、解放てこを操作していないときに、解放てこが車体に接触しないようにするものをいう。

*4　「ジャンパ栓受」とは、電磁自動空気ブレーキを使用する際、各車両に電気指令を伝達するジャンパ線を接続するものをいう。

*5　ここでいう「アングルコック（元空気管用）」とは、コックの開閉により元空気管に蓄積させた圧縮空気の流れを制御するものをいう。

東海道線　熱海駅～米原駅間　341.3km（複線）　※一部省略

※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

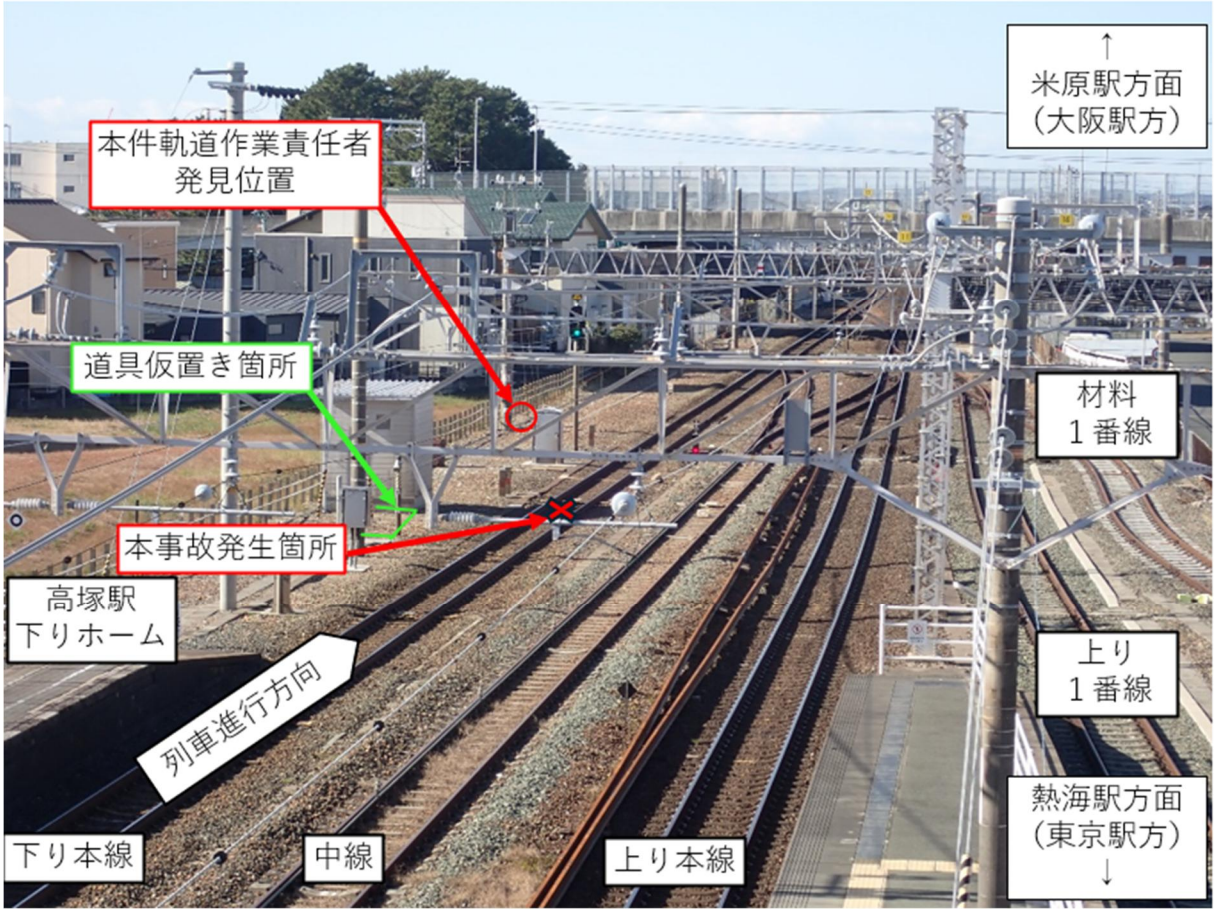

図２　本事故発生箇所付近の状況

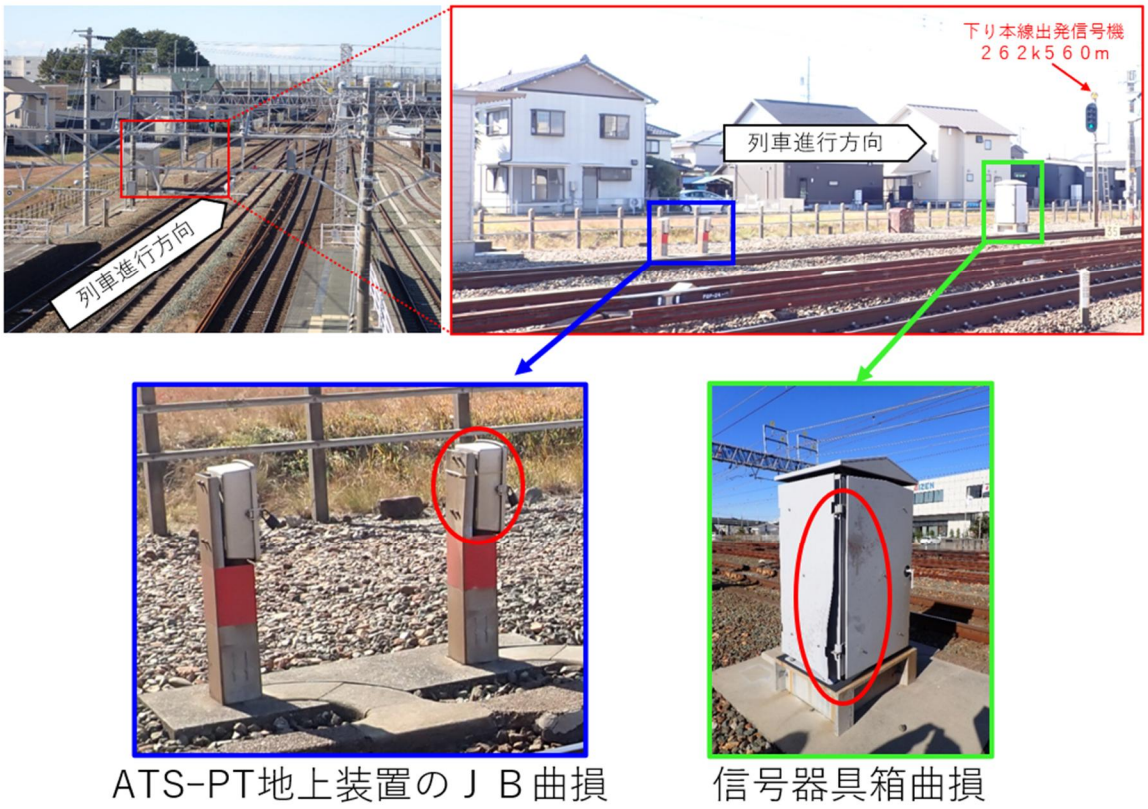

図３　鉄道施設の損傷状況

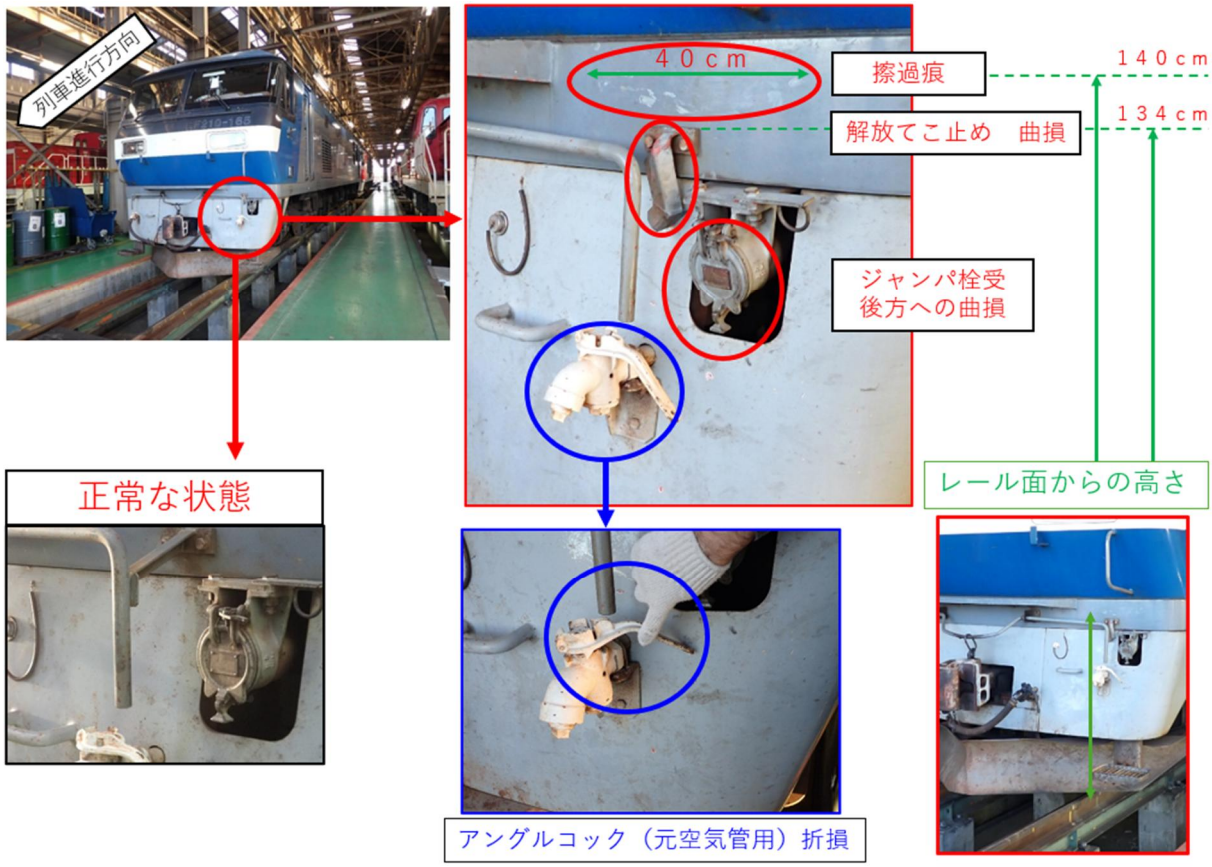

図４　車両の損傷状況