日本貨物鉄道株式会社 鹿児島線 川内（せんだい）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１２日、九州旅客鉄道株式会社の鹿児島線川内駅構内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

日本貨物鉄道株式会社の熊本操車場発鹿児島貨物ターミナル駅行き１２両編成の下り第８０９７列車（以下「本件列車」という。）の運転士は、令和６年１２月１２日（木）、川内駅を出発し速度約１５km/hで力行（りきこう）運転中、通常と異なる列車動揺を感じたため非常ブレーキを使用して列車を停止させた。停車後に運転士が列車を確認したところ、１両目の機関車は全６軸のうち前台車及び中間台車の全４軸が進行方向右側（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。）に脱線し、後台車の全２軸が左側に脱線していた。また、２両目の貨車の全４軸、３両目の貨車の前台車の全２軸と後台車の第１軸が左側に脱線していた。

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１２月１２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１４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、運転取扱いに関する

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

下り第８０９７列車の運転士は、川内駅の５番線を定刻（０２時５７分）から約２分遅れの０２時５９分頃に出発し、速度約１５km/h で川内駅構内のシーサースクロッシング（交差渡り線）（図２　参照）を通過中に大きな列車動揺を感じたため、非常ブレーキを使用し列車を停止させた。

運転士が列車を確認したところ、１両目の機関車と２両目及び３両目の貨車が脱線していた。

（２）死傷者

なし

（３）車両の主な損傷状況

① 脱線していた１両目の機関車において、全６軸の右車輪表リム部に擦過痕があった。また、前台車及び後台車の上下動ダンパが外れるなどの損傷があった。

② 脱線していた２両目及び３両目の貨車において、車輪フランジに衝撃痕や上下動ダンパに損傷があった。

（図３及び図４　参照）

（４）鉄道施設の主な損傷状況

① ６２ロ分岐器（片開き１０番分岐器）のリード部（図２　参照）の右レール頭部の軌間内側の側面に線状痕があった。

② 同リード部の①の位置から約０.５ｍ前方の左レールの頭頂面に線状痕があった。

③ ②の位置から前方にかけて、車両が脱線し走行したことによるものと見られるまくらぎの損傷があった。

（図５　参照）

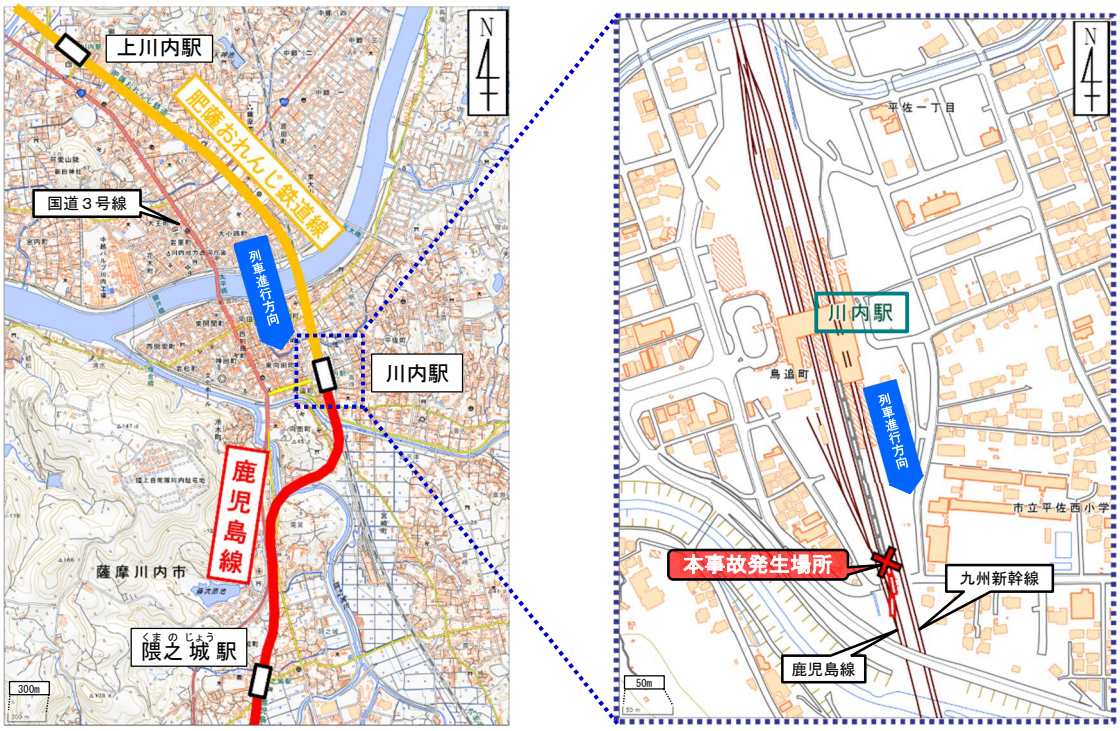
（５）気象

事故発生時の天気は晴れであった。

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、本件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。



※この図は、国土地理院の地理院地図(電子国土 Web)を使用して作成したものである。

図１　本事故発生場所

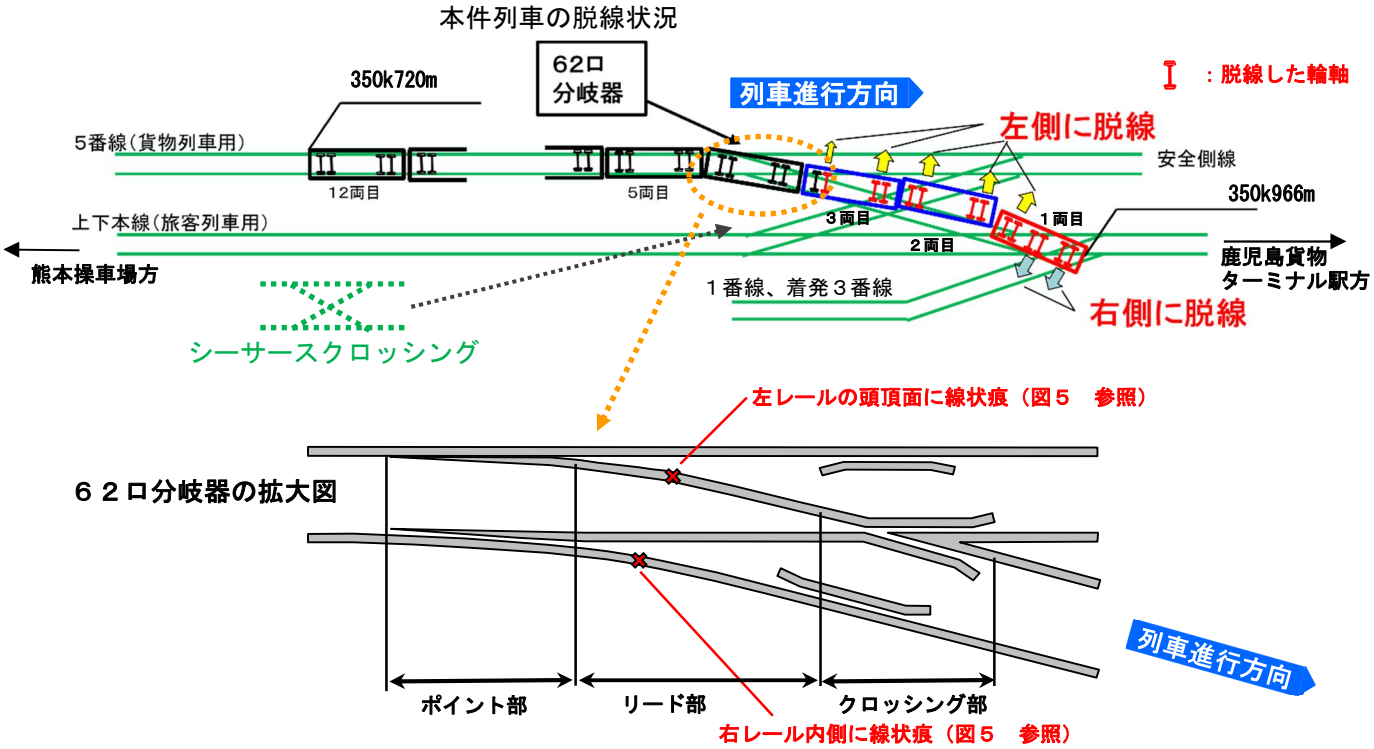
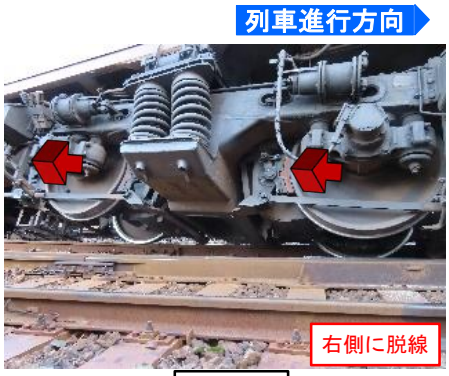


図２　本事故発生場所付近の略図

●１両目（機関車）の脱線状況

前台車



中間台車

後台車

●２両目（貨車）及び３両目（貨車）の脱線状況

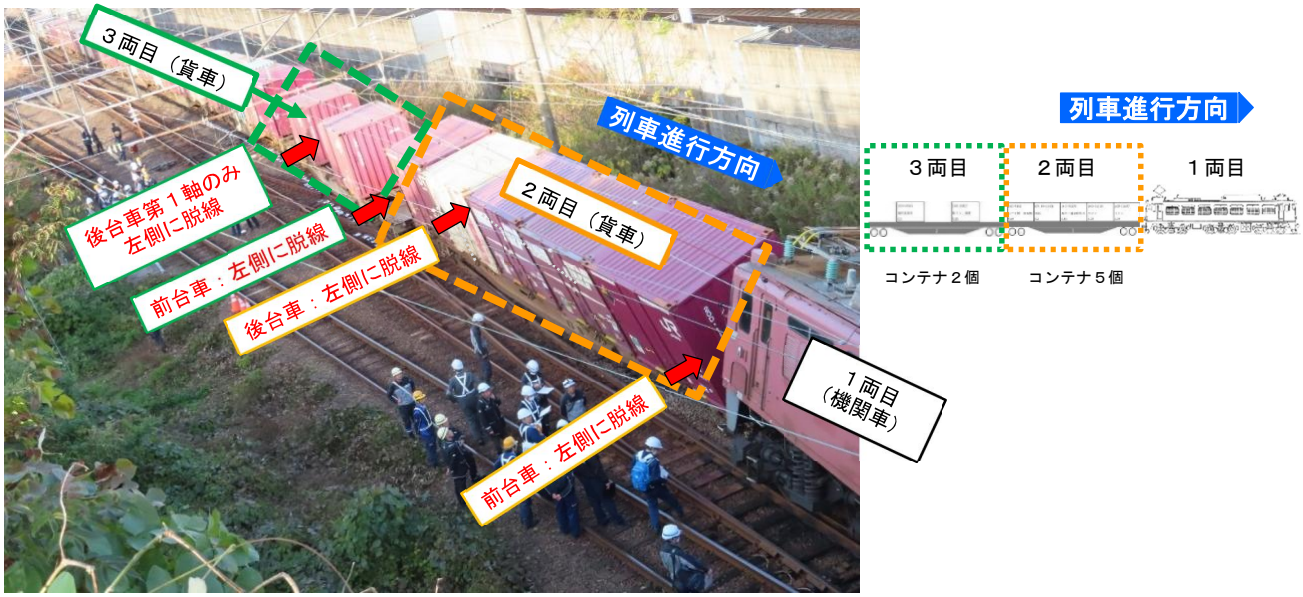
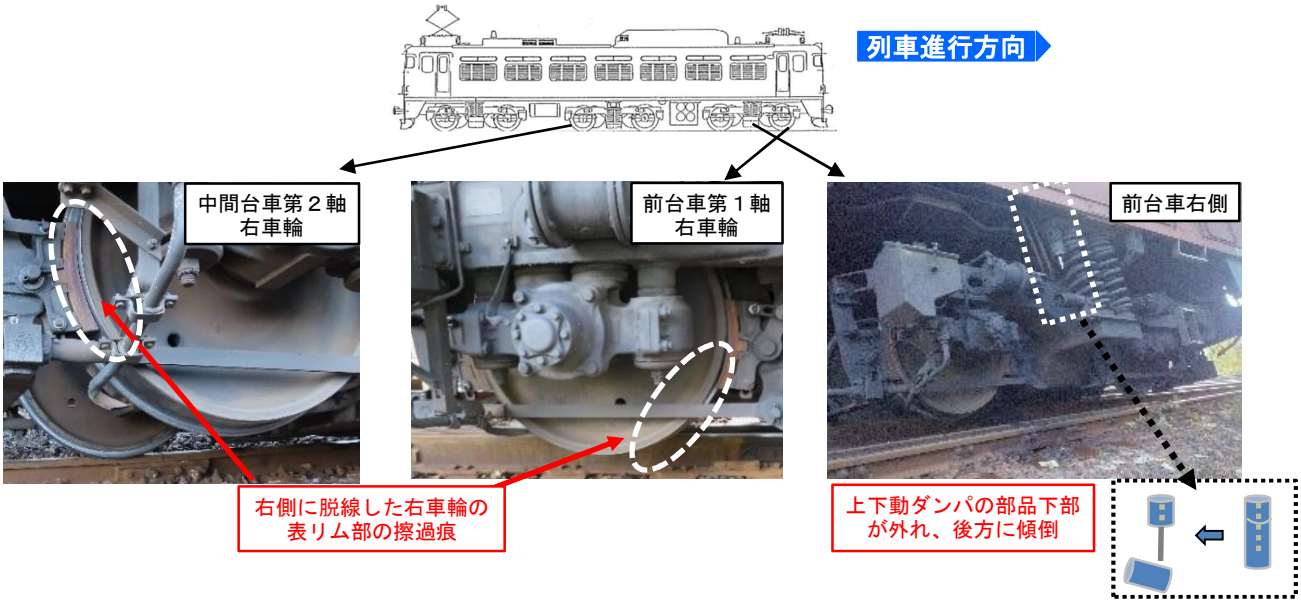
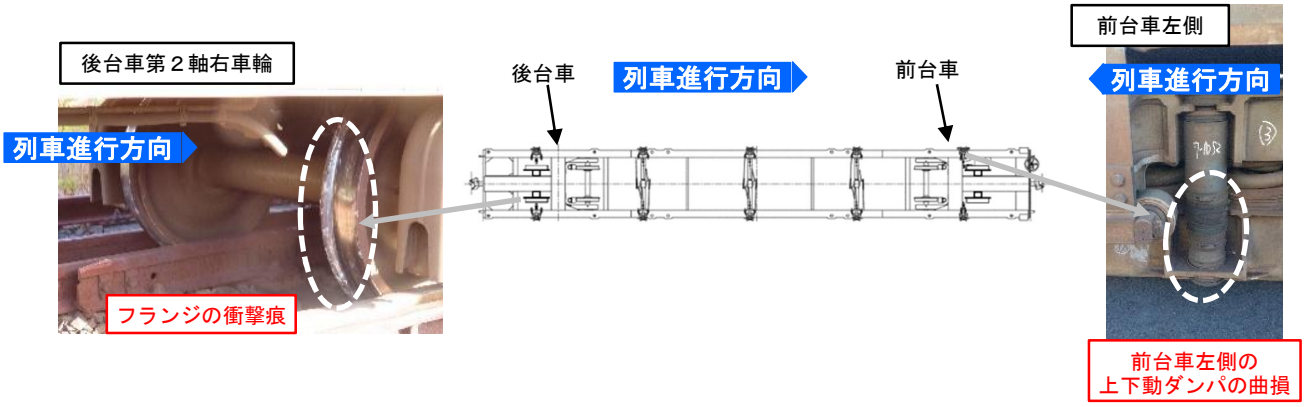


図３　脱線の状況

●１両目（機関車）の主な損傷



●２両目（貨車）の主な損傷



●３両目（貨車）の主な損傷

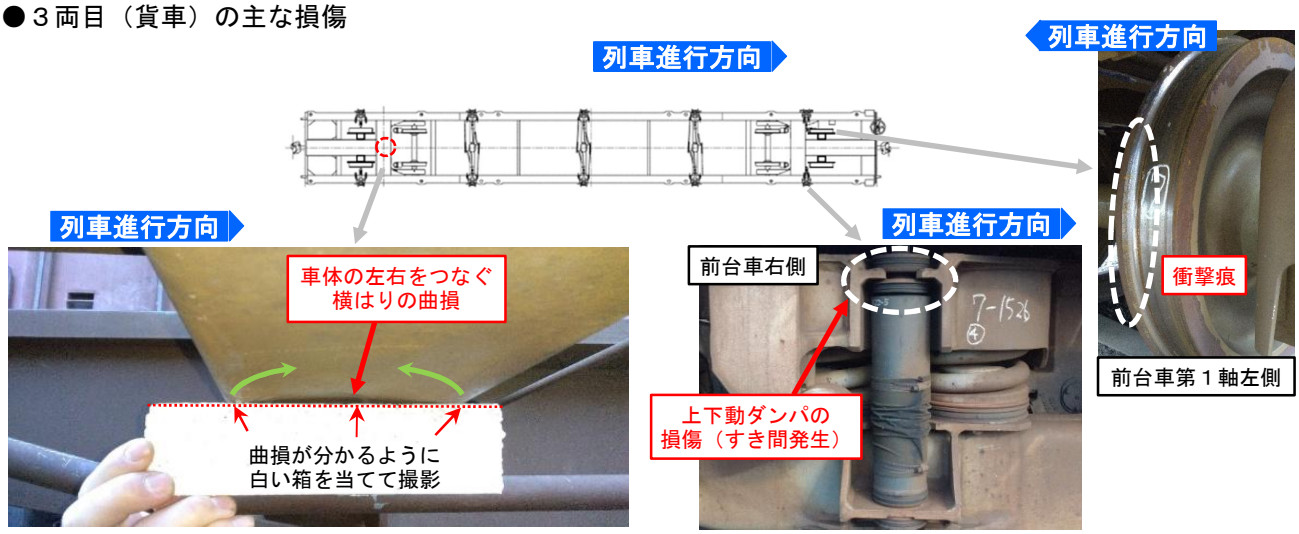
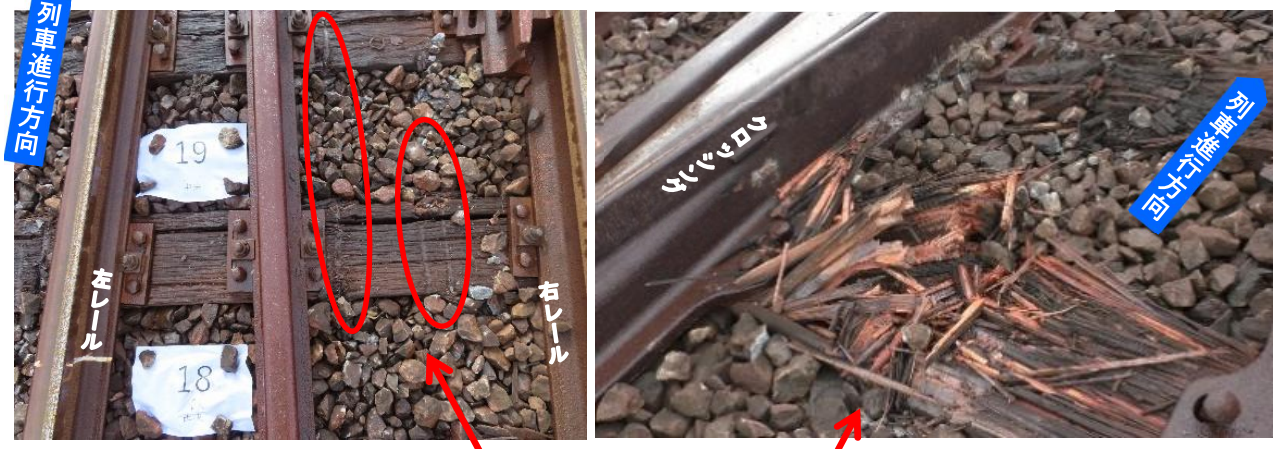
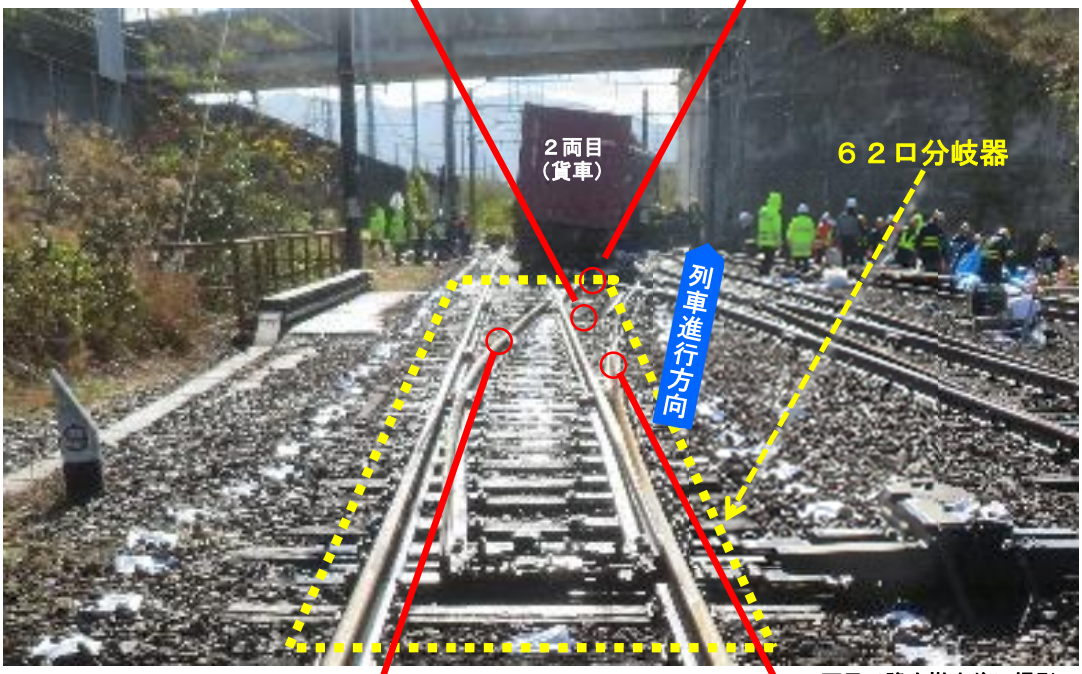


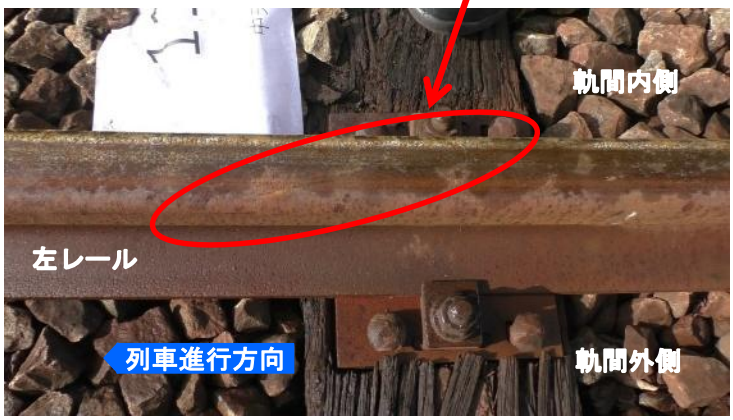
図４　車両の主な損傷状況

車両が脱線し走行したことによるものと見られるまくらぎの損傷





３両目以降を撤去後に撮影



リード部左レール頭頂面の線状痕

リード部右レール内側の線状痕

図５　鉄道施設の主な損傷状況