

えちぜん鉄道株式会社 勝山永平寺線 比島駅～発坂駅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 8 年 2 月 1 9 日  
運輸安全委員会（鉄道部会）

運輸安全委員会は、令和 7 年 3 月 2 日、えちぜん鉄道株式会社の勝山永平寺線<sup>かつやまへいじ</sup>比島駅<sup>ひしま</sup>～発坂駅<sup>ほっさか</sup>間において発生した鉄道事故（列車脱線事故）について、令和 7 年 3 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

えちぜん鉄道株式会社の勝山永平寺線勝山駅発福井駅行き 2 両編成ワンマン運転の上り第 520K 列車の運転士は、令和 7 年 3 月 2 日（日）、比島駅～発坂駅間を速度約 45 km/h で<sup>りきこう</sup>力行運転中、約 35 m 前方の線路内に岩塊を認めたため非常ブレーキを使用した<sup>りきこう</sup>が、列車はこれに衝突し、衝突位置の約 20 m 先で停止した。停止後に運転士が列車を確認したところ、先頭車両の前台車の全 2 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。）が右側に、後台車の全 2 軸が左側に脱線していた。また、先頭車両の前頭左下部及び車体左側面が破損しており、先頭車両の車体中央付近左側には大きな岩塊があった。

同列車には、乗客 2 名及び運転士 1 名が乗車しており、このうち運転士が負傷した。

(図 1～図 4 参照)

## 2. 調査の概要

運輸安全委員会は、令和 7 年 3 月 2 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、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

上り第520K列車の運転士は、比島駅を出発して30～40秒経過した頃、前方に岩塊を認めたため直ちに非常ブレーキを操作したが、列車は線路の左半分ほどを支障していた岩塊に衝突して停止した。停止後に運転士が列車の床下を確認したところ、先頭車両の前台車の全2軸が右側に、後台車の全2軸が左側に脱線していた。また、先頭車両の前頭左下部及び車体左側面が破損しており、先頭車両の車体中央付近の左側に大きな岩塊があった。

#### (2) 死傷者

負傷：運転士1名

#### (3) 線路線形

本事故現場付近の上り列車に対する平面線形は、比島駅（26k372m）から26k364mまでが直線区間、26k364mから26k299mまでが半径400mの左曲線区間、26k299mから26k247mまでが直線区間、26k247mから26k027mまでが半径400m及び半径180mの右複心曲線<sup>\*1</sup>区間、26k027mから上り第520K列車の停止位置（25k970m）を含む25k896mまでが直線区間である。

また、上り列車に対する線路勾配は、比島駅から26k213mまでが1.1‰の下り勾配、26k213mから上り第520K列車の停止位置を含む25k871mまでが11.4‰の上り勾配である。

（図2 参照）

#### (4) 車両の主な損傷状況

- ① 先頭車両の前頭部左側の窓ガラス等が破損し、乗務員扉付近の車体が変形していた。
- ② 先頭車両の左下部のスカート、ステップが変形し、空気管等が断裂、脱落していた。
- ③ 先頭車両の車体左側には、先頭から岩塊のあった位置にかけて、外板に打痕や擦過痕があった。
- ④ 先頭車両の車内は、運転台付近が変形しており、客席の座面等が脱落していた。

（図5及び図6 参照）

#### (5) 鉄道施設等の主な損傷状況

- ① 岩塊があった位置の約7m手前から前方にかけて、軌間内側のまくらぎ上を車輪が走行したことによるとみられる線状痕や締結装置の脱落等があった。
- ② 岩塊があった位置の約6m手前から前方にかけて、右側の軌間外のまくらぎ～道床バラスト上に、車輪が走行したことによるとみられる破損や線状痕があった。

---

\*1 「複心曲線」とは、半径の異なる同一方向の曲線が連続する線形のことをいう。

- ③ 岩塊があった位置の約6 m手前の道路の路面に、くぼみがあった。また、くぼみ周辺の線路左側に、岩の破片が散乱していた。

(図7 参照)

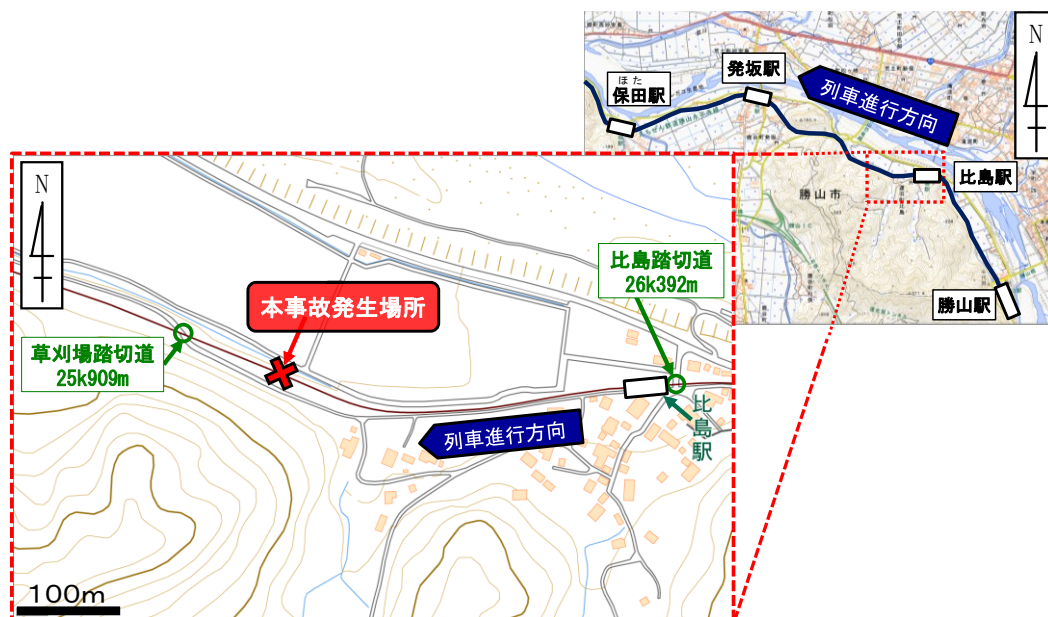
#### (6) 気象

本事故発生時の天気は曇り、気温は3.5℃前後、最大瞬間風速は2.1 m/s以下であった。また、本事故発生当日に震度1以上の地震は観測されていなかった。

#### 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。



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 本事故発生場所位置図

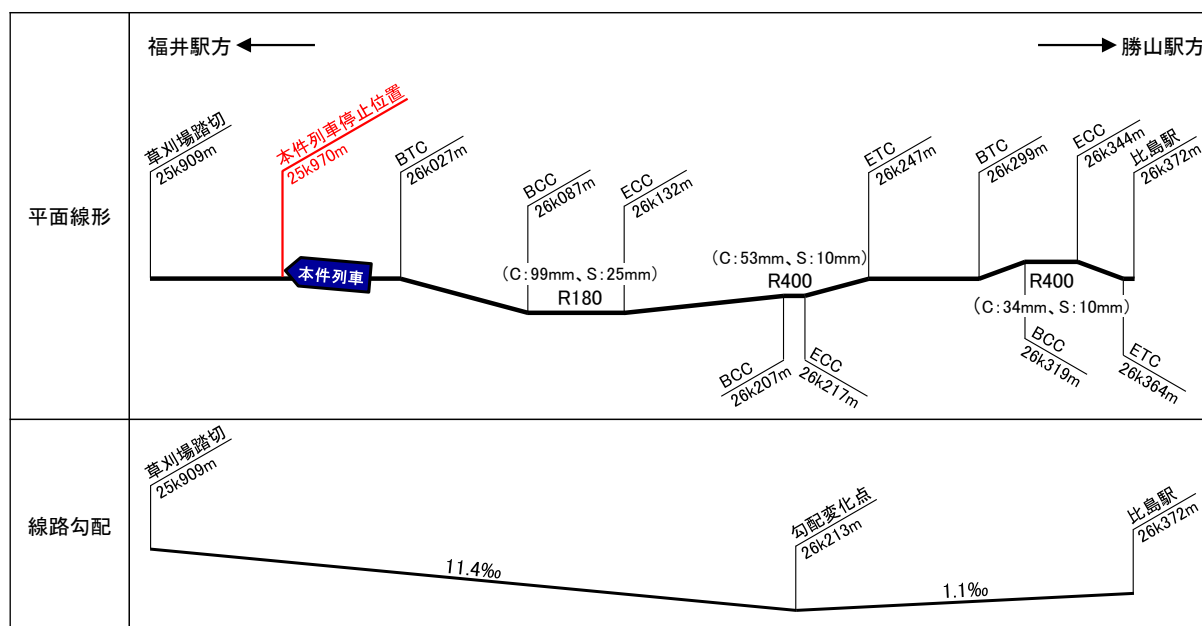


図2 本事故発生場所付近の線形略図

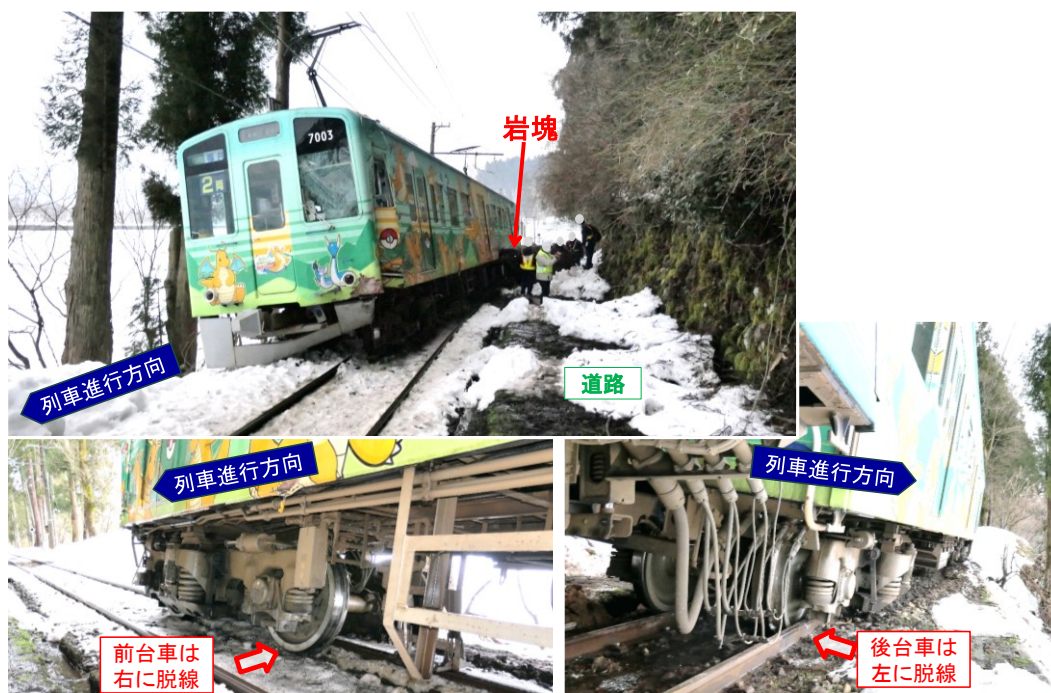


図3 脱線の状況



図4 岩塊の状況



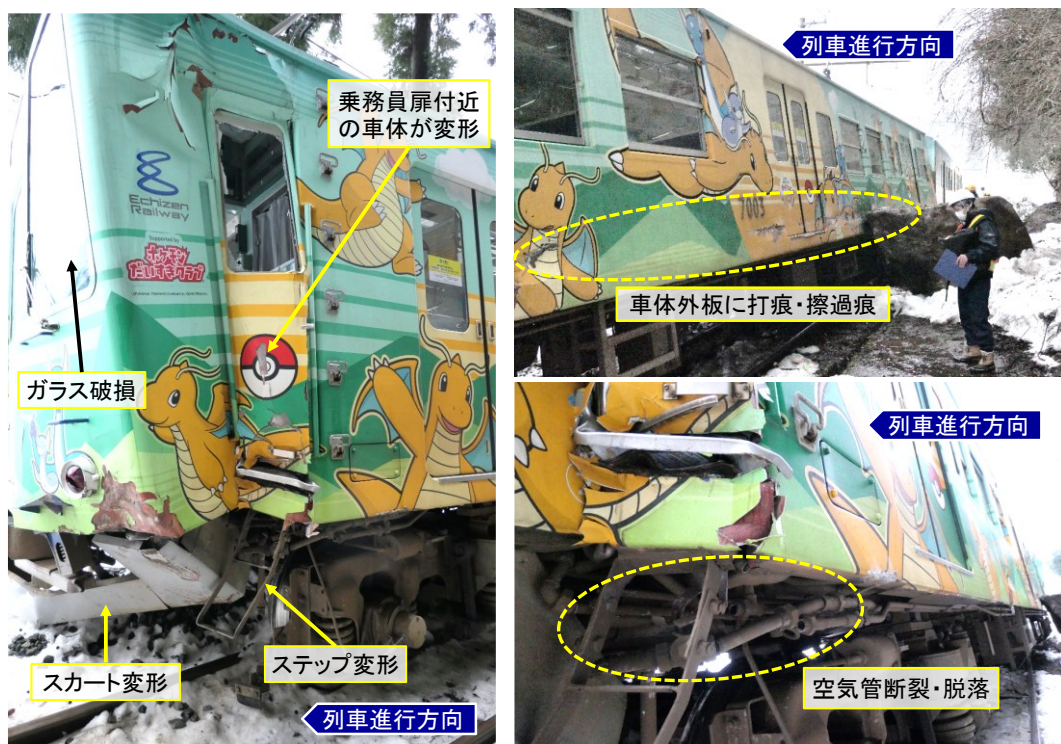


図5 先頭車両の損傷状況（車外）



図6 先頭車両の損傷状況（車内）

（右図の黄色矢印は運転台の変形の方向を示す）

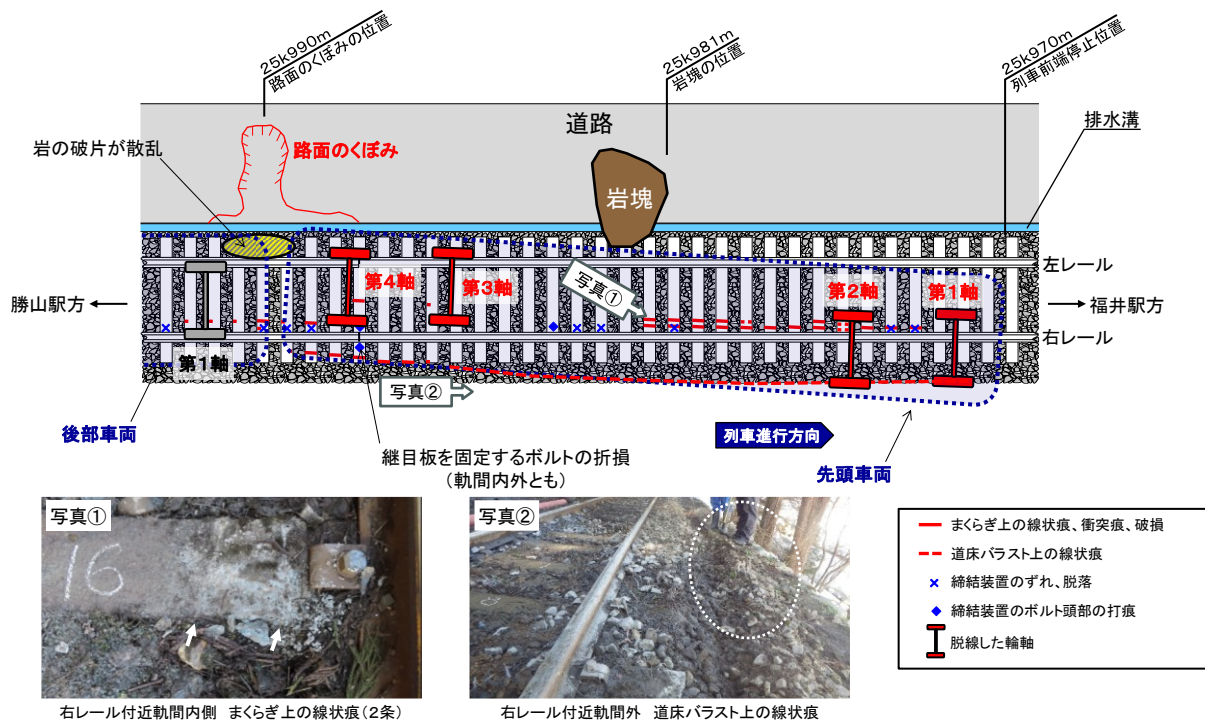


図7 鉄道施設等の損傷状況