

北海道旅客鉄道株式会社 宗谷線 天塩中川駅～問寒別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3月26日  
運輸安全委員会（鉄道部会）

運輸安全委員会は、令和7年4月8日、北海道旅客鉄道株式会社（宗谷線天塩中川駅～問寒別駅間）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4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

北海道旅客鉄道株式会社（以下「同社」という。）の宗谷線（音威子府駅発稚内駅行き）1両編成ワンマン運転の下り第4321D列車（以下「本件列車」という。）を運転していた運転士見習は、令和7年4月8日（火）06時42分頃、天塩中川駅～問寒別駅間を速度約60km/hで走行中、本件列車が上下方向に細かく激しく揺れるのを感じたため、直ちに非常ブレーキを使用して本件列車を停止させた。

停止後に運転士見習を指導していた運転士（以下「指導操縦者」という。）が本件列車を確認したところ、後台車の第1軸が右側に、第2軸が左側に脱線していた。（以下、前後左右は本件列車の進行方向を基準とする。）

本件列車には乗客は乗車しておらず、乗務員2名が乗務していたが、負傷者はいなかった。  
(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7年4月8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、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

本件列車の運転士見習は、天塩中川駅を定刻（06時12分）から24分遅れで出発し、本事故現場の手前にある半径301mの左曲線を速度約60km/hで通過した。その直後、本件列車が上下方向に細かく激しく揺れるのを感じたため、直ちに非常ブレーキを使用して本件列車を停止させた。停止後に指導操縦者が本件列車を確認したところ、後台車の第1軸が右側に、第2軸が左側に脱線していた。

#### (2) 死傷者

なし

#### (3) 車両の主な損傷状況

車両後部の推進軸の破損、及びスノープラウの曲損があった。（図4 参照）

#### (4) 鉄道施設の主な損傷状況

① 本事故発生場所近傍の盛土が2か所崩壊していた。旭川駅起点167k912m（以下「旭川駅起点」は省略する。）～167k958mの崩壊（以下「崩壊箇所A」という。）は、列車の停止位置から約100m手前を中心に長さ46mにわたっており、盛土の左側が軌きょう<sup>\*1</sup>下の道床から盛土の法尻<sup>\*2</sup>付近まで崩壊していた。また、168k013m～168k057mの崩壊（以下「崩壊箇所B」という。）は、本件列車の停止位置付近から前方約44mにわたっており、盛土の左側法肩<sup>\*3</sup>が崩壊していた。なお、崩壊箇所B付近の右側は湛水<sup>\*4</sup>していた。（図5 参照）

② 崩壊箇所A内の左レール（167k928m付近）及び右レール（167k944m付近）の頭頂面に車輪がレールを乗り越えて脱線したことによるものと見られる擦過痕があった。また、そこから本件列車停止位置までの間に、脱線した車輪が走行したことによるものと見られるまくらぎ上の線状痕やまくらぎの損傷があった。

（図6 参照）

#### (5) 気象

本事故発生場所付近の気象庁の中川地域気象観測所の記録によると、本事故発生当日の天気は曇りであった。降水量については当日04時～05時にかけて1.5mmを観測している。本事故発生前1週間の気温は、日最高気温約4℃～10℃（直前2日間は両日とも約10℃）、日最低気温約-7℃～1℃（直前2日間は両日とも約1℃）の範囲で推移した。なお、本事故発生当日及び前日に震度1以上の地震は観測されていなかった。

（図7 参照）

\*1 「軌きょう」とは、レールやまくらぎをはしご状に組み合わせたものをいう。

\*2 「法尻」とは、法面（人工的に作られた斜面）が地盤に移行する部分をいう。

\*3 「法肩」とは、法面（人工的に作られた斜面）が最上部の平坦な場所に移行する部分をいう。

\*4 「湛水」とは、水が溜まることをいう。

#### 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。

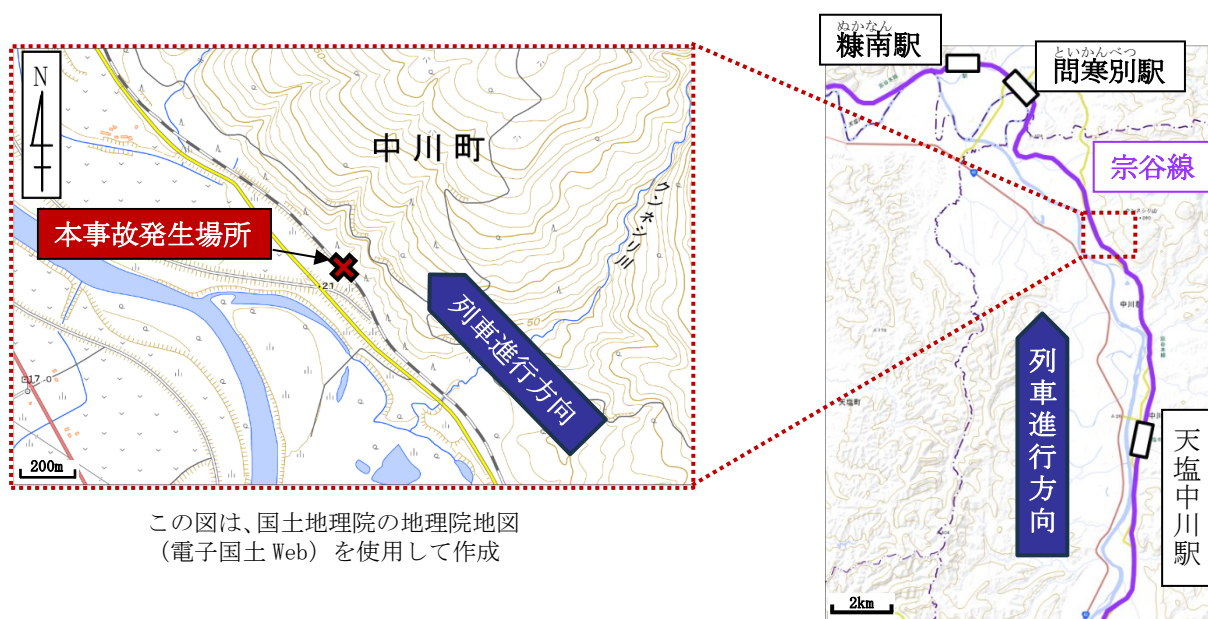


図1 本事故発生場所位置図



図2 脱線の状況

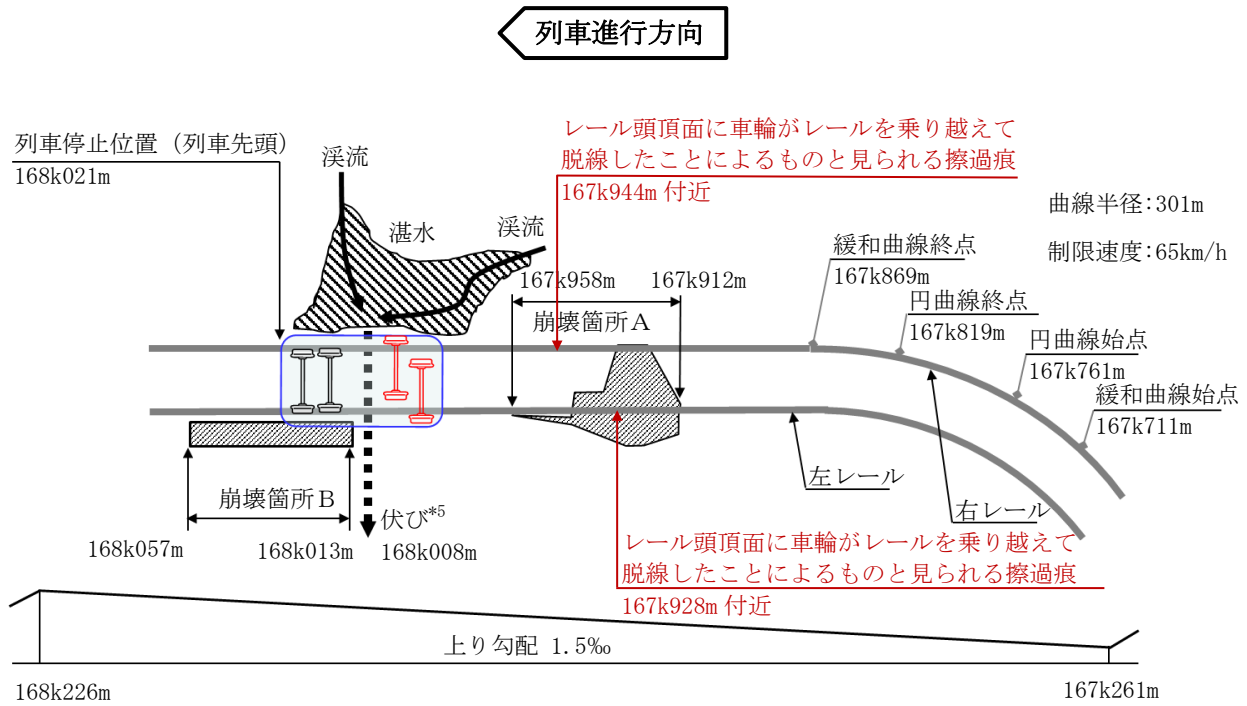


図3 本事故発生場所付近の概略平面図

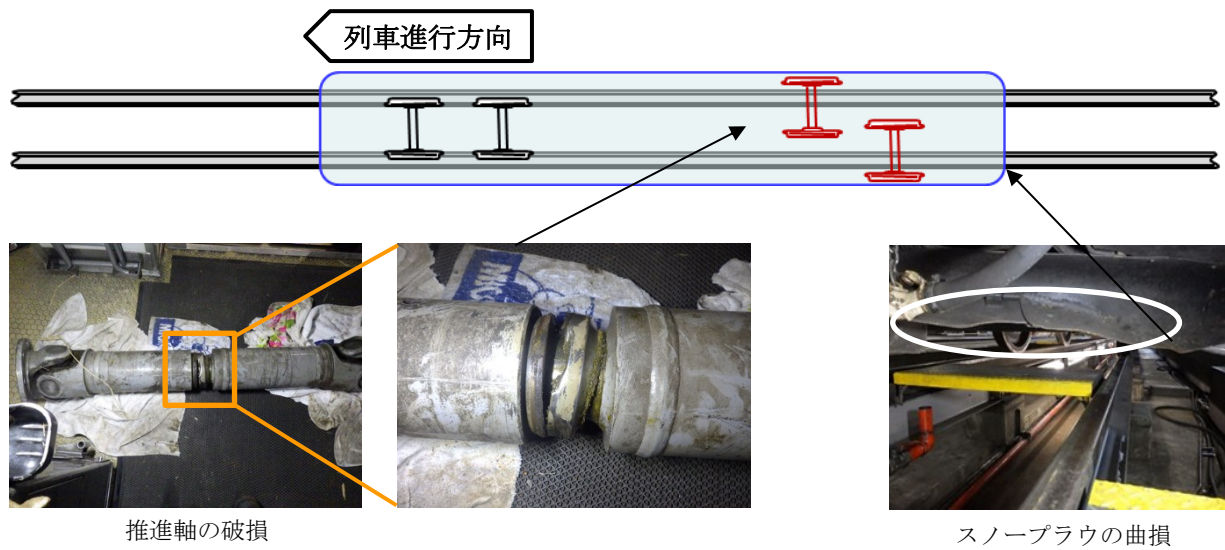


図4 車両の主な損傷状況 (同社から提供を受けた写真に加筆)

\*5 「伏び」とは、施工基面下に作られる通水又は排水用の設備をいう。



図5 本事故発生場所付近の状況

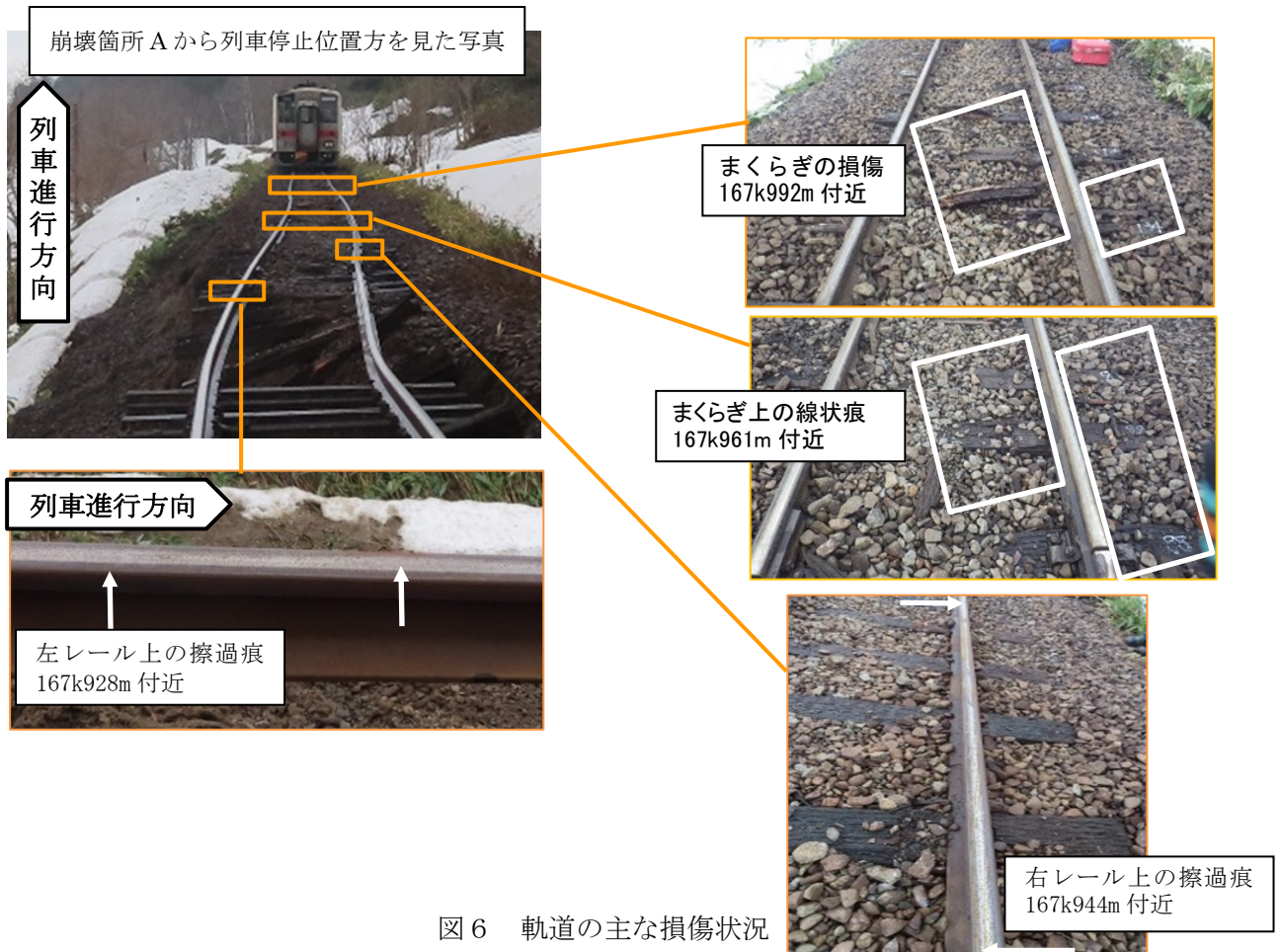


図6 軌道の主な損傷状況

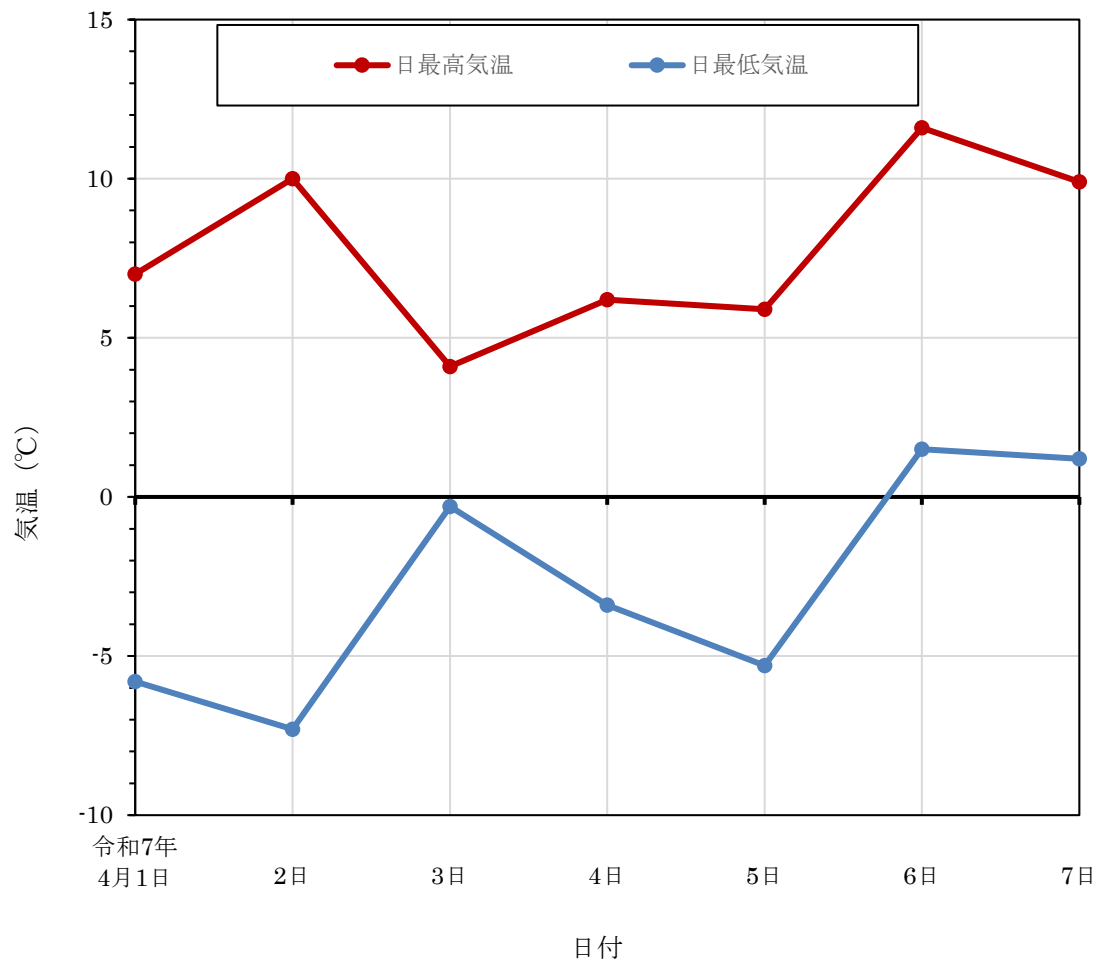


図7 本事故発生前1週間の気温の推移