

長野電鉄株式会社 長野線 須坂駅～日野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4月23日
運輸安全委員会（鉄道部会）

運輸安全委員会は、令和7年5月21日、長野電鉄株式会社の長野線須坂駅～日野駅間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7年5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

長野電鉄株式会社（以下「同社」という。）の長野線信州中野駅発長野駅行き3両編成（ワンマン運転）の上り第538列車（以下「本件列車」という。）の運転士は、令和7年5月21日（水）17時50分頃、須坂駅～日野駅間を走行中、線路上に支障物を認めたため、非常ブレーキを使用した。これに衝突し、停止した。

支障物との衝突により、先頭車両の前面（以下、前後左右は列車の進行方向を基準とする。）の窓ガラス1枚と右側面の客室窓ガラス1枚が破損した。なお、支障物は、現場付近の沿線に設置されていた物で、単管パイプ、トタン等で構成されていた。

この事故により、乗客1名が死亡し、2名が負傷した。

（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5月21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、また、令和7年5月22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、運転取扱いに関する調査及び分析、鉄道施設及び車両に関する調査及び分析、気象に関する調査及び分析等を実施した。

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、須坂駅を定刻（17時43分）から5分遅れで出発し、日野駅に至る手前の、半径400mの右カーブを走行中、前方に支障物を認めたため、非常ブレーキを使用した。これに衝突し、停止した。

停止後に、運転士が確認したところ、先頭車両の一部の窓ガラスが破損していた。

(2) 死傷者

死亡1名、負傷2名（いずれも先頭車両の乗客）

(3) 鉄道施設及び車両の損傷

- ① 本件列車が支障物と衝突した付近から停止位置の間で右レール及びその付近に、青色の塗膜の痕跡が見られた。
- ② 本件列車が支障物と衝突した付近において、レール右側に設置されたインピーダンスボンド*1のケーブルの損傷が見られた。
- ③ 先頭車両の前面部において、右側の窓ガラスの上端部付近の破損、車体下部における傷、連結器取付け部の歪み等が見られた。
- ④ 先頭車両の右側面部において、客室の側面窓ガラスの破損、車体側面のへこみが見られた。また、車体下部において、車輪付近の擦過痕、配管のずれ及び擦過痕等が見られた。
- ⑤ 先頭車両の車内において、破損した側面窓ガラス付近の座席及び床面に、散乱したガラス片等が見られた。

(図4、図5-1、図5-2及び図5-3 参照)

(4) 気象

- ① 本事故発生場所から西に約8.8km離れた位置にある長野地方気象台の情報によると、本事故発生時の天気は雨、気温は約23℃、最大瞬間風速は約9m/s、風向は北東方向であった。また、事故現場がある長野県北部を対象とする竜巻注意情報が16時42分に発表されていた。加えて、5月21日17時40分から17時50分にかけて、長野県須坂市五閑ごかんから高梨たかなしにかけて発生した突風の種類は、ダウンバースト*2又はガストフロント*3の可能性が高いことが、本事故発生の翌日に発表された。
- ② 同社が日野駅に設置した監視カメラの映像からは、本事故発生前後に、事故発生場所付近の天候が短時間で急変している様子が確認された。

*1 「インピーダンスボンド」とは、電気車帰線電流と軌道回路の電流とを分離するために用いる機器をいう。

*2 「ダウンバースト」とは、積乱雲の中に強い下降流が生じ、それが地表面に衝突して強い発散風となって水平に流れる現象をいう。

*3 「ガストフロント」とは、雲の底の下に溜まった冷気がその重みで流れ出し、地表面で広がる時、気温や風の変動が生じる流れ出しの先端の部分をいう。

(図6 参照)

- ③ 国立天文台のホームページ「こよみの計算^{*4}」によると、本事故発生日の須坂市の日の入り時刻は18時52分であった。

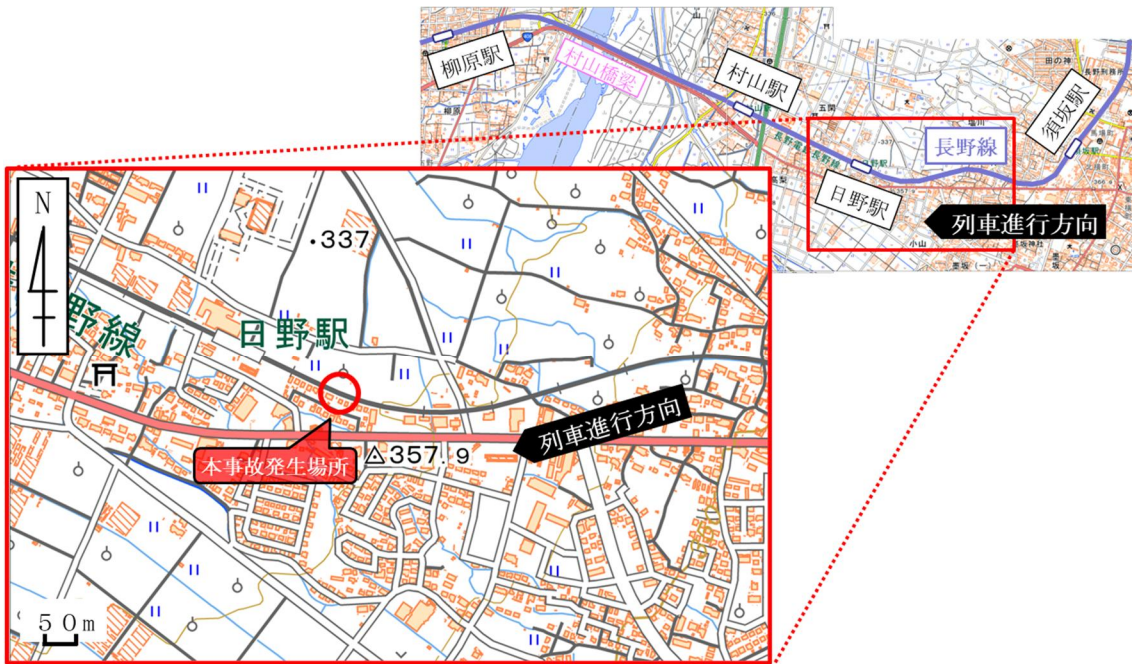
4. 今後の調査

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、本事故発生前における支障物の状況、本件列車が支障物と衝突した経緯、気象の影響など、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。

*4 国立天文台「こよみの計算」<https://eco.mtk.nao.ac.jp/cgi-bin/koyomi/koyomix.cgi>

長野線 長野駅～湯田中駅間 33.2 km (単複)



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 本事故発生場所付近の位置図

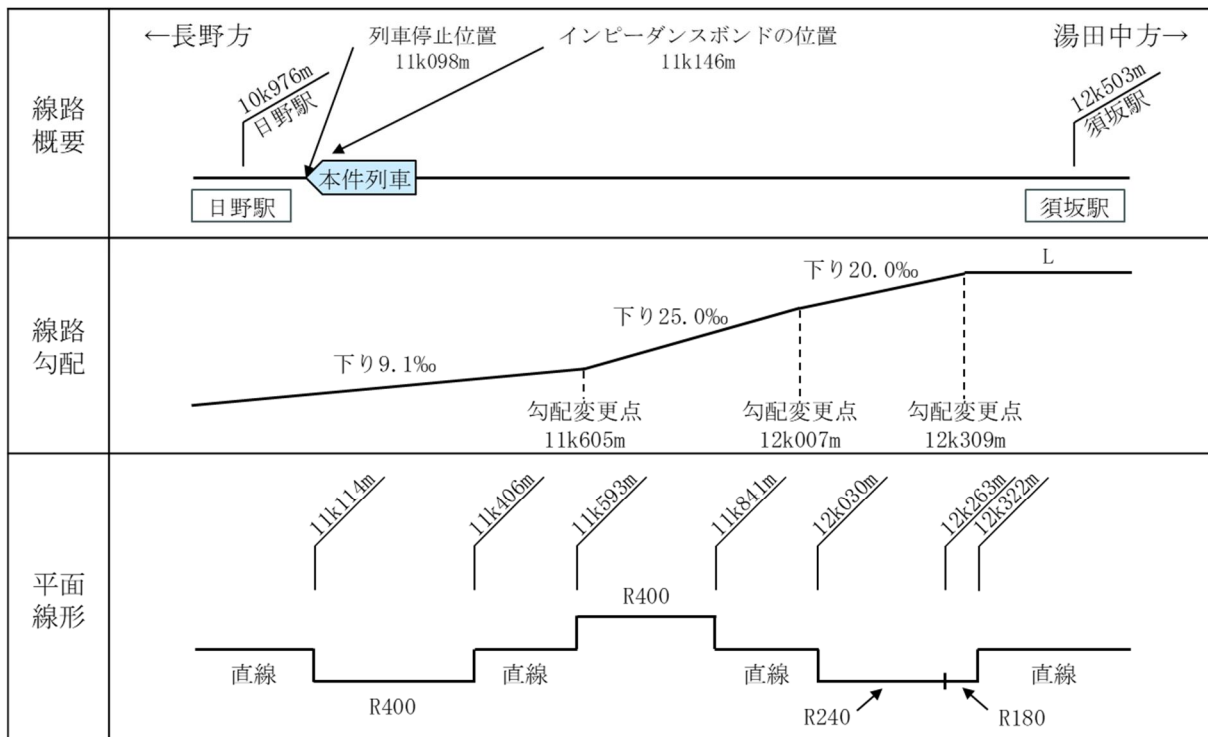


図2 本事故発生場所付近の線路略図



本事故発生前の支障物



本事故発生後の支障物

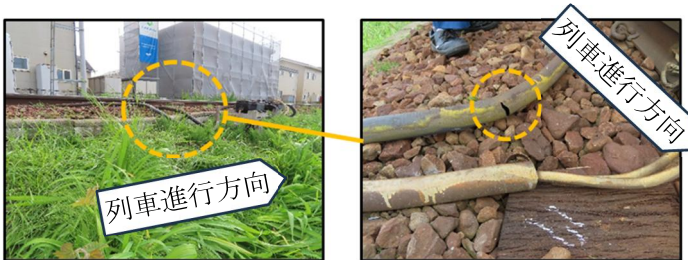


散乱した支障物の一部
(同社提供資料に加筆)

図3 本事故発生前後の支障物の状況



青色の塗膜の痕跡



インピーダンスボンドのケーブルの損傷

図4 鉄道施設の損傷状況



図5-1 車両の損傷状況1 (前面)

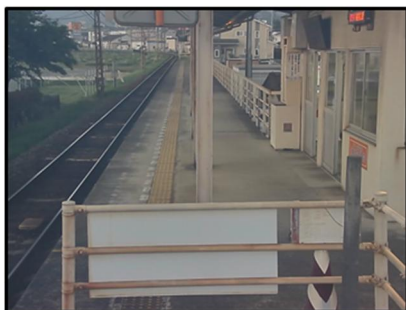


図5-2 車両の損傷状況2 (側面)



床面に散乱したガラス片

図5-3 車両の損傷状況3 (車内)



17:30頃



17:40頃

(同社提供資料に加筆)



17:50頃

図6 本事故発生場所付近の天候の変化
(日野駅から本事故発生場所がある東方向を撮影)