

江ノ島電鉄株式会社 江ノ島電鉄線 湘南海岸公園駅構内において発生した
鉄道重大インシデント（車両障害）調査について
(経過報告)

令和5年6月29日
運輸安全委員会（鉄道部会）

運輸安全委員会は、令和4年7月24日、江ノ島電鉄株式会社の江ノ島電鉄線湘南海岸公園駅構内において発生した鉄道重大インシデント（車両障害）について、令和4年7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、事実情報に関する情報の入手、原因の分析及び再発防止策の検討のために、さらに一定の時間を要する状況である。このため、本件調査については、本鉄道重大インシデントが発生した日から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、以下のとおり当該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、本鉄道重大インシデントに関し、運輸安全委員会設置法に基づき、鉄道事故等の防止に寄与することを目的として行うものであり、本事案の責任を問うために行うものではない。

1. 鉄道重大インシデントの概要

江ノ島電鉄株式会社江ノ島電鉄線の鎌倉駅発藤沢駅行き4両編成、第260列車の車掌は、令和4年7月24日（日）、鶴沼駅ホームへ到着する手前において、乗客から扉が開いているとの申告を受け、車掌が車内から確認したところ、最後部車両の進行方向右側前寄りの旅客用乗降口の両引戸の扉（左右それぞれの方向に動く戸が1枚ずつ。計2枚）のうち、前側（藤沢駅方）の戸1枚が開いているのを確認し（図2参照）、停車後に当該列車の運転士に報告した。

当該列車の運転士はその状況を運転司令に連絡し、当該車両へ乗客の立入りを制限する等の対応を行い、当該列車を極楽寺駅の車両基地に収容した。

列車には乗客約50名と乗務員2名（運転士1名、車掌1名）が乗車していたが、転落等による負傷者はいなかった。

なお、その後の調査において、当該列車が手前の‘湘南海岸公園駅’で、扉の開閉状態を示す車側灯*1は消灯していたが、開扉状態のまま発車していたことが判明した。このため、発生場所は、湘南海岸公園駅構内とした。

*1 「車側灯」とは、乗務員等に扉の開閉状況を知らせる表示灯で、各車両の左右外側に1個ずつ設置されており、扉が1か所でも開いている車両の、開いている扉側の表示灯が点灯する。

2. 調査の概要

本鉄道重大インシデントは、列車の走行中に客室の旅客用乗降口の扉が開いた事態であり、鉄道事故等報告規則（昭和62年運輸省令第8号）第4条第1項第8号の「車両の走行装置、ブレーキ装置、電気装置、連結装置、運転保安設備等に列車の運転の安全に支障を及ぼす故障、損傷、破壊等が生じた事態」（車両障害）に該当し、かつ、航空法施行規則等の一部を改正する省令（令和4年国土交通省令第56号）第2条の規定による改正前の運輸安全委員会設置法施行規則（平成13年国土交通省令第124号）第3条第6号に定める「特に異例と認められるもの」であるため、調査対象とした。

運輸安全委員会は、令和4年7月24日、本鉄道重大インシデント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、運行記録の分析、駅監視カメラ映像の分析、当該扉の損傷状況に関する分析等を実施した。

3. 判明している主な事実情報

(1) 運行の経過

本鉄道重大インシデント発生当日、本件車両は、5時18分に江ノ島駅へ入線後、鎌倉駅行き第83列車としての列車運用を開始した。その後鎌倉駅と藤沢駅間を5往復し、6往復目となる藤沢駅行きの列車が本鉄道重大インシデントが発生した第260列車である。

当該列車が鶴沼駅のホームへ到着する手前において、乗客から扉が開いているとの申告を受け、車掌が車内から確認したところ、最後部車両の進行方向右側前寄りの旅客用乗降口の扉のうち、前側（藤沢駅方）の戸が走行中に開いていたものである。

当該列車の運転士は停車後、その状況を運転司令に連絡し、当該車両へ乗客の立入りを制限する等の対応を行い、当該列車を極楽寺駅の車両基地に収容した。

なお、その後の調査において、当該列車が手前の‘湘南海岸公園駅’で、扉の開閉状態を示す車側灯は消灯していたが、開扉状態のまま発車していたことが判明した。

(2) 死傷者

なし

(3) 車両の損傷

当該扉の‘戸閉め機（両引戸を駆動するためのもの）’と‘両引戸のうちの前側の戸’をつなぐ金具に破断が見られた。（図3参照）

4. 今後の調査

本鉄道重大インシデントの原因の究明及び同種の鉄道重大インシデント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基に、扉が開いた経緯などの更なる事実確認や分析を行う必要がある。

本委員会は、分析等によって得られた結果を踏まえて、引き続き本鉄道重大インシデントの原因等の調査を進める。

藤沢駅～鎌倉駅間 10.0 km (単線)

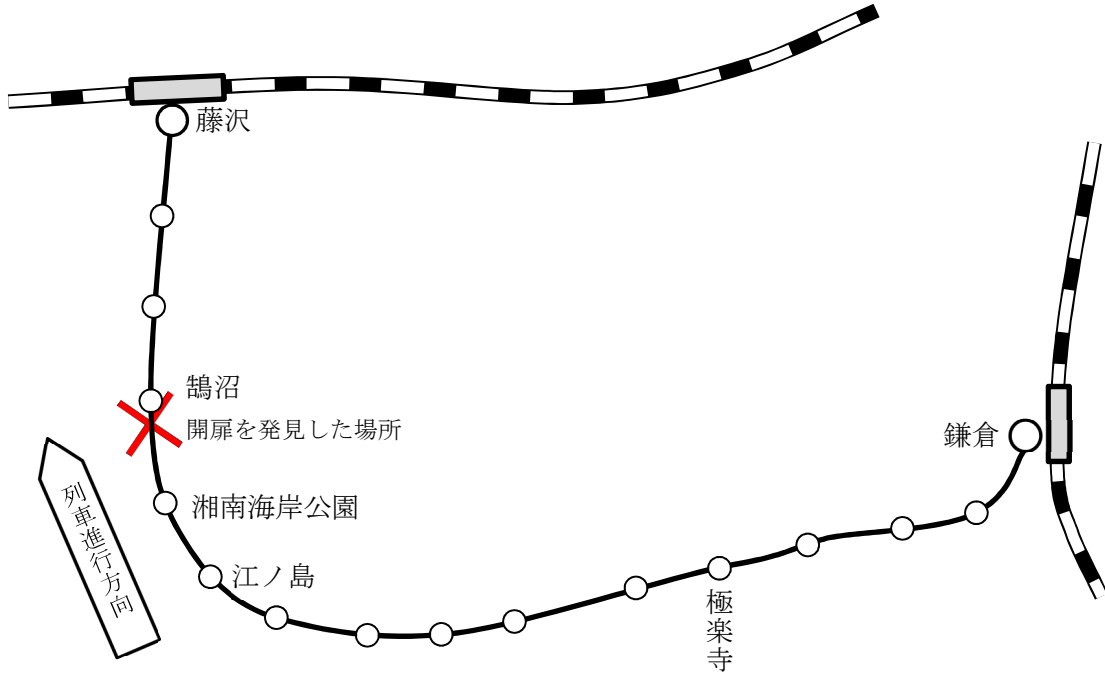


図1 江ノ島電鉄線路線図

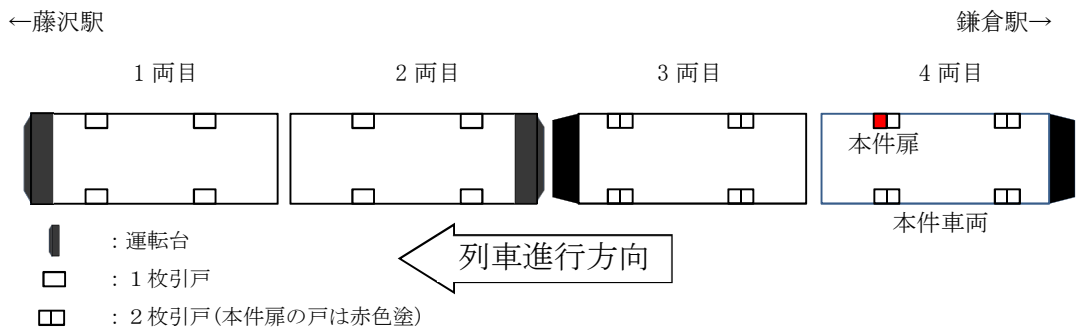


図2 本件列車の編成

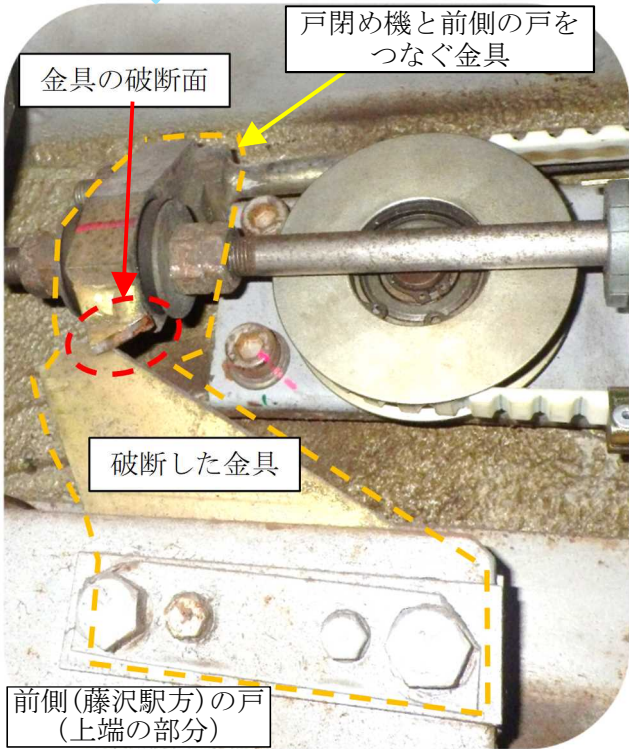
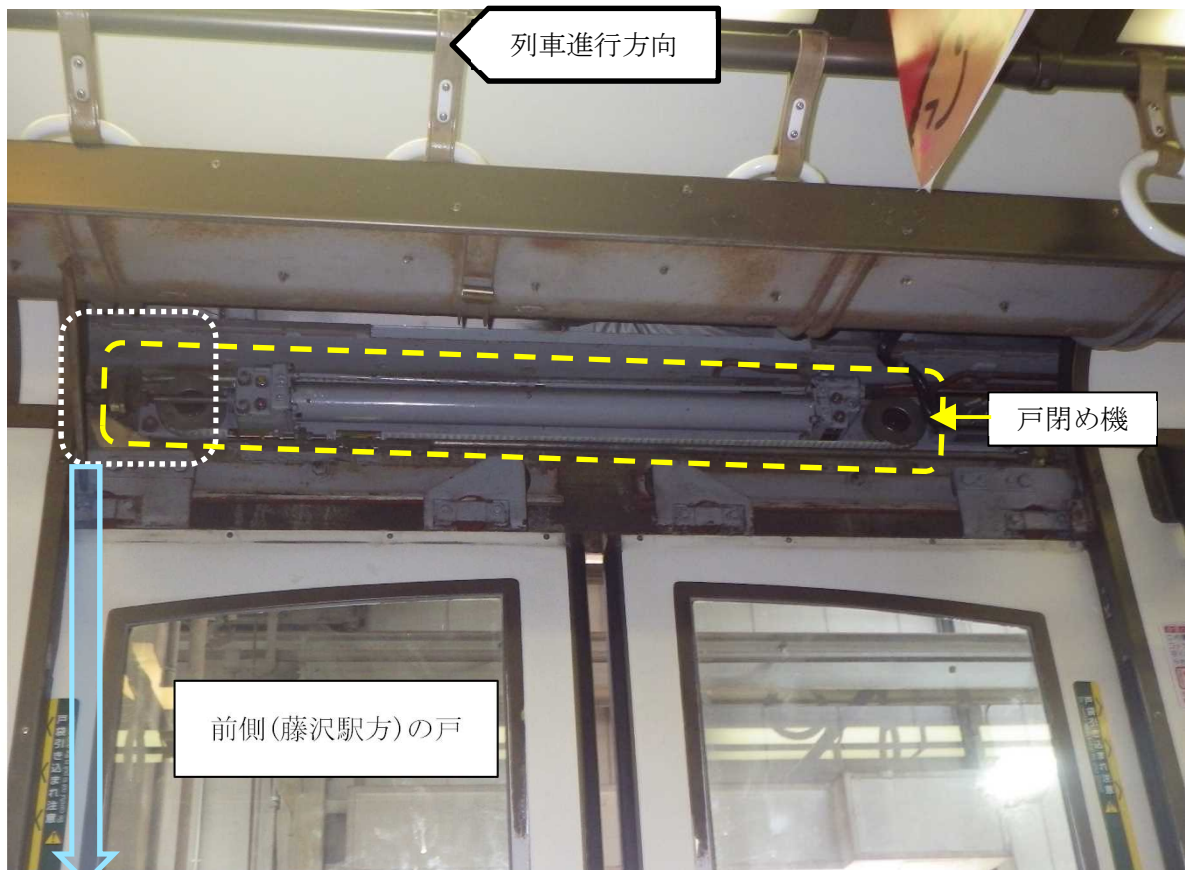


図3 戸閉め機と引戸