

大井川鐵道株式会社 大井川本線 家山駅構内において発生した  
鉄道重大インシデントの調査について  
(経過報告)

令和6年11月28日  
運輸安全委員会(鉄道部会)

運輸安全委員会は、令和5年11月28日、大井川鐵道株式会社の大井川本線<sup>いえやま</sup>家山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5年11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、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

大井川鐵道株式会社(以下「同社」という。)の大井川本線家山駅発、<sup>かなや</sup>金谷駅行き4両編成(機関車1両と客車3両の編成)の上り第52列車(以下「本件列車」という。)は、令和5年11月28日(火)、家山駅を定刻(14時45分)に出発した。本件列車は、同駅構内の11号転てつ器付近を走行中、突然、ブレーキが作用し、停止した。停止後に運転士が降車して確認したところ、1両目(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。)の機関車(以下「本件機関車」という。)と2両目の客車(以下「本件客車」という。)が分離していた。

本件列車には、乗客81名及び乗務員5名(本件列車を運転操縦する運転士1名、家山駅構内で本件列車の入換えを担当した運転士1名、車掌2名及び車内販売員1名)が乗車していたが、負傷者はいなかった。

(図1、図2 参照)

## 2. 調査の概要

本鉄道重大インシデントは、連結器等の故障により走行中の列車が分離した事態であり、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、平成22年に本件列車と同型の客車が走行中に列車分離した事態が発生しており、「連結器等の故障により、同型の車両が2度以上、インシデント対象となる列車分離を発生した事態」に該当することから、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4条第6号に定める「特に異例と認められるもの」として、調査対象とした。

運輸安全委員会は、令和5年11月28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。また、令和5年12月1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、施設及び車両の状況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

本件列車の運転士の口述等によれば、本件列車の運行の経過の概略は次のとおりであった。

本件列車で使用された車両(機関車1両と客車3両で構成される4両)は、新金谷駅発家山駅行き下り第51列車として、編成の千頭駅方に本件機関車を連結した状態で、14時21分ごろに家山駅下り本線に到着した。その後、列車の方向転換のため、千頭駅方において本件機関車と客車との連結を解いたうえで本件機関車を千頭駅方から金谷駅方に移動させ、本件客車の金谷駅方に連結させた。

本件列車は家山駅発金谷駅行き上り第52列車として、家山駅を定刻(14時45分)に出発した。出発後、同駅構内の11号転てつ器付近を力行<sup>りきこう</sup>\*1運転中、突然、非常ブレーキが作用して本件列車が停止した。停止後に運転士が降車して確認したところ、本件機関車と本件客車が分離していた。本件機関車と本件客車をつないでいた自動連結器は解放された状態にあり、制動管のホース連結器は分離していた。

#### (2) 死傷者

なし

#### (3) 鉄道施設の損壊

なし

#### (4) 車両の状況

① 本件機関車の自動連結器は「錠掛位置<sup>じょうかけ</sup>\*2」であり、解放装置<sup>じょうあげ</sup>\*3の解放でこは錠揚浮

\*1 「力行」とは、列車が動力装置の駆動力を使用して走行することをいう。

\*2 「錠掛位置」とは、連結器が完全に連結された状態で、かつ、連結が外れないよう鎖錠された状態をいう。

\*3 「解放装置」とは、解放でこ、てこ止め、てこ受などからなり、連結器の施錠状態を解除し、連結を解放するための装置をいう。

上防止装置\*4によりロックされ操作できない状態であった。

- ② 本件客車の自動連結器は「ナックル\*5開き位置\*6」であり、解放装置の解放てこはてこ止めの溝の下端まで入っておらず、錠揚浮上防止装置によるロックがされていない状態であった。
- ③ 本件機関車と本件客車の制動管をつないでいたホース連結器は分離していた。

(図3、図4 参照)

#### (5) 気象

晴れ

#### 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事故等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、連結器が分離した経緯や原因など、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。

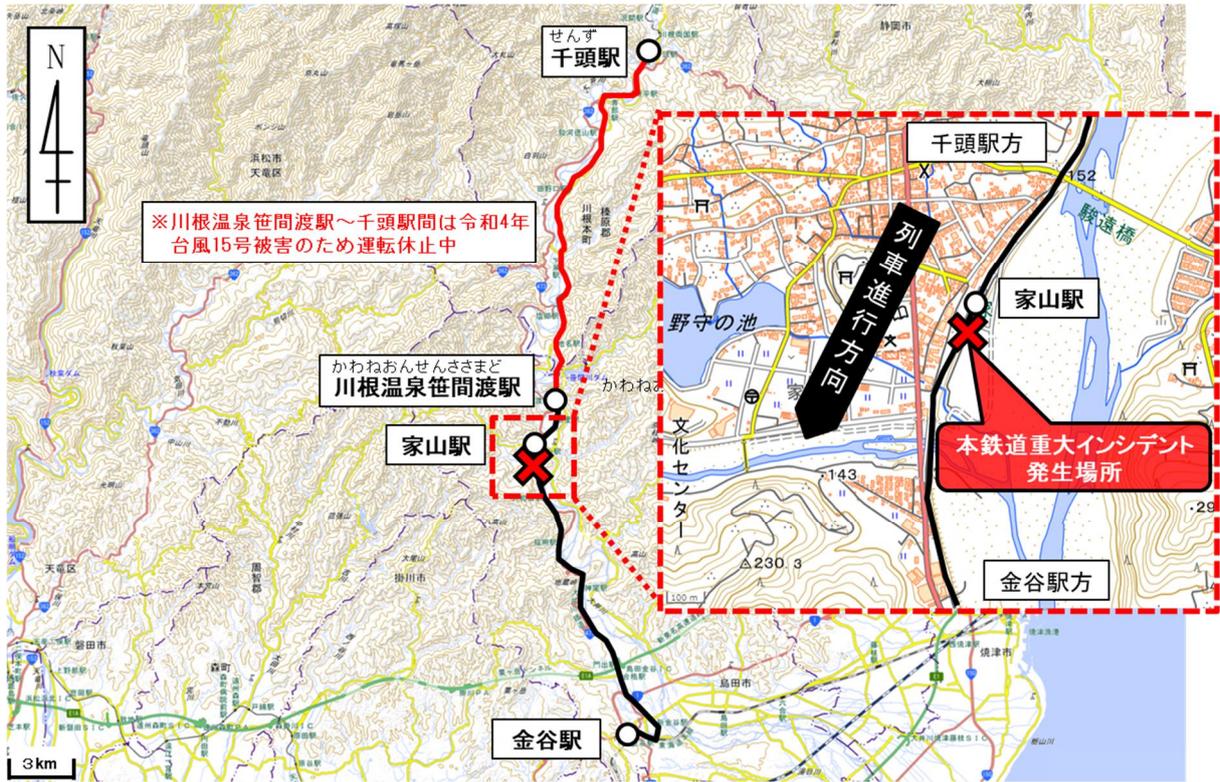
当委員会は、これまでの調査、分析等によって得られた結果を踏まえて、引き続き本鉄道重大インシデントの原因等の調査を進める。

---

\*4 「錠揚浮上防止装置」とは、平成22年に同社で発生した、本件列車と同型の客車が走行中に列車分離した事態の再発防止策の一つとして、同社の自動連結器装備車両に追加された同社独自の装置であり、解放てこが動くことによる錠揚の上昇を防ぐため、解放てこが動かないようロックする装置をいう。

\*5 「ナックル」とは、連結器体にピン結合され、連結・解放時にピンを中心に回転することで、連結器を開閉する機能を有した、連結器を構成する部品をいう。

\*6 「ナックル開き位置」とは、ナックルを開いた状態で、連結器の連結が解放された状態をいう。



(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 大井川本線の路線図及び本鉄道重大インシデント発生場所付近の地形図

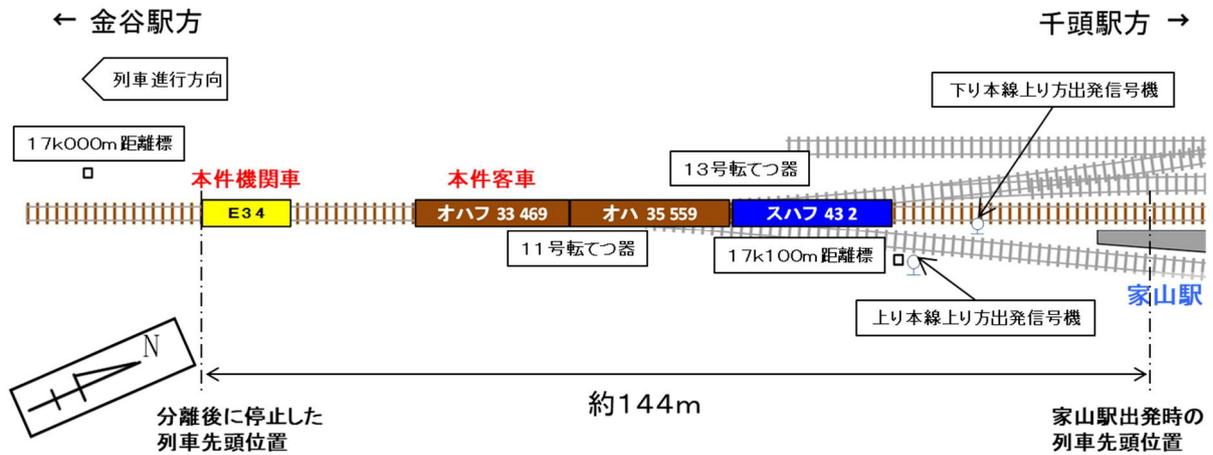


図2 本鉄道重大インシデント発生場所付近の略図



(a) 本件機関車側から本件客車を撮影



(b) 本件客車側から本件機関車を撮影



(c) 本件客車と分離した側の本件機関車正面

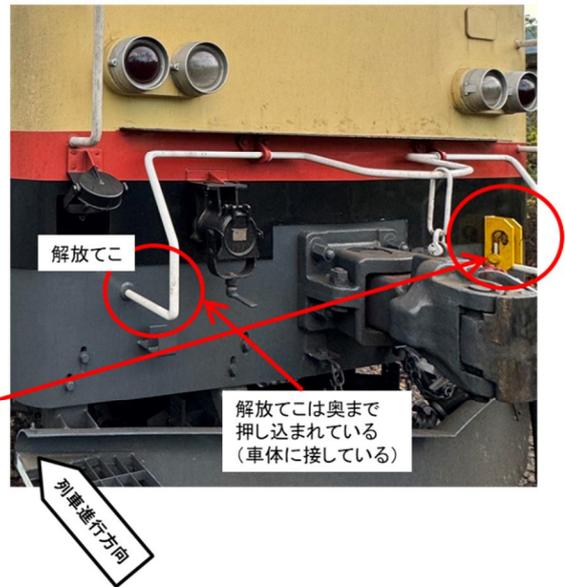


(d) 本件機関車と分離した側の本件客車正面

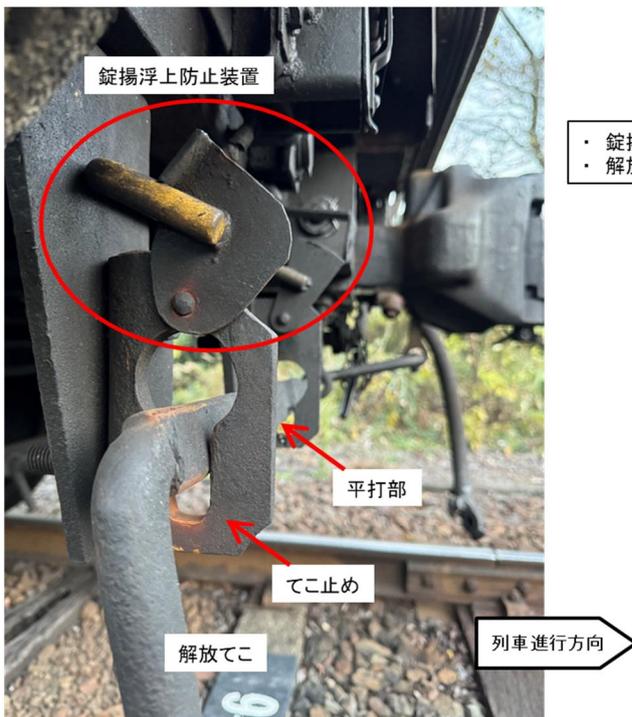
図3 本鉄道重大インシデント発生直後の本件機関車及び本件客車の概況(1)



(a) 本件機関車の解放てこ及び錠揚浮上防止装置(1)



(b) 本件機関車の解放てこ及び錠揚浮上防止装置(2)



(c) 本件客車の解放てこ及び錠揚浮上防止装置

- ・ 錠揚浮上防止装置は上がっており、解放てこがロックされていない
- ・ 解放てこの平打部はてこ止めの溝の下端まで入っていない

図4 本鉄道重大インシデント発生直後の本件機関車及び本件客車の概況(2)