

鉄道構造物における剥落事象の報告一覧(平成25年1月25日付事務連絡)(平成25年4月1日～平成26年8月31日)

発見・通報年月日	構造物名称・剥落部位	落下場所	落下物	推定総重量(kg)	大きさ(長さ×幅×厚さ)(mm)	推定原因	事業者名	路線名	位置
H25.4.1	線路上空横断管路・ヒューム管接続部	線路脇	モルタル片	2	最大80×50×200 他3個	凍結融解により劣化したものと推定	JR東日本	磐越西線	更科信号場～磐梯町間
H25.4.2	トンネル・天井部	線路内	モルタル片	2	最大80×80×20 他数個	凍結融解により剥落に至ったものと推定	JR東日本	津軽線	大平～津軽二股間
H25.4.6	高架橋・防音壁	駐車場	コンクリート片	3	最大130×100×20 他30個	凍結融解作用により剥落したものと推定	JR東日本	上越新幹線	越後湯沢～ガーラ湯沢間
H25.4.8	高架橋・防音壁	駐車場	モルタル片	1	最大100×100×40 他2個	表面モルタルのひび割れが生じ剥落したものと推定	JR東日本	東北新幹線	仙台駅
H25.4.9	トンネル・側壁部	線路脇	モルタル片	7	最大200×140×35 他数個	漏水箇所鉄筋腐食により、補修モルタルが剥落したものと推定	東京都	三田線	西巢鴨～新板橋間
H25.4.9	トンネル・天井部	線路内	コンクリート片	6	最大300×200×20 他2個	凍結融解により剥落に至ったものと推定	JR東日本	金石線	足ヶ瀬～上有住間
H25.4.12	橋りょう・橋脚上部	河川敷	モルタル片	10	最大400×300×15 他23個	凍結融解作用により剥落したものと推定	JR東日本	羽越本線	新屋～羽後牛島間
H25.4.12	擁壁スラブ・本体下面	高架下テナント天井	コンクリート片	3	最大150×250×25 他数個	鉄筋が腐食膨張し、コンクリートが剥離したものと推定	東京急行電鉄	多摩川線・池上線	蒲田駅
H25.4.15	橋りょう・防音壁	河川敷	コンクリート片	18	1,460×150×70	経年劣化及び発見日に発生した地震の影響も関係すると推定	智頭急行	智頭急行線	久崎駅
H25.4.16	高架橋・防音壁	作業用通路	モルタル片	1	最大厚さ12(数センチ角) 他数個	補修モルタルが経年により付着性が低下したことに加え、列車走行時の振動・風圧によるものと推定	JR東日本	上越新幹線	熊谷～本庄早稲田間
H25.4.16	高架橋・橋桁部	貸付用地	コンクリート片	7	最大200×160×60 他10個	桁下面が橋脚と接触し、列車振動により劣化して、剥落したものと推定	JR東日本	埼京線	北戸田～武蔵浦和間
H25.4.18	ホーム・地覆コンクリート	線路脇	コンクリート片	5	210×140×100	ひび割れ箇所の鉄筋が腐食・膨張し、コンクリートが剥落したものと推定	西武鉄道	新宿線	野方駅
H25.4.22	ご線線路橋・橋脚側面	線路脇	モルタル片	5	最大240×200×20 他8個	橋脚部表面のモルタルが風雨等により劣化し落下したものと推定	JR東日本	山手線	高田馬場～目白間
H25.4.25	トンネル・側壁部	線路脇	モルタル片	2	最大400×100×35 他2個	目地部の化粧モルタルの経年により剥落したものと推定	JR東日本	東北新幹線	新白河～郡山間
H25.4.30	橋りょう・排水管	河川堤防	排水管	5	長さ440×外径110×5本	排水管の固定部が弱まり脱落したものと推定	JR東日本	東北本線	平泉～前沢間
H25.4.30	橋りょう・橋台	道路脇	コンクリート片	12	最大150×60×30 他数個	凍結融解作用により剥落したものと推定	JR東日本	奥羽本線	及位～院内間
H25.5.13	ホーム・先端	ホーム下	モルタル片	10	170×1,000×25	温度上昇によるモルタル剥落と推定	阪急電鉄	神戸線	御影駅
H25.6.1	架道橋・橋桁部	道路	フックボルト	1	直径25×長さ280	列車振動により取付ナットが緩んだものと推定	JR西日本	宇野線	備前田井～宇野間
H25.6.3	高架橋・張出部	道路脇	コンクリート片	2	最大80×85×40 他8個	長年にわたる雨水の影響等により劣化して剥落したものと推定	JR東日本	東北新幹線	大宮～小山間
H25.6.10	トンネル・側壁部	線路脇	モルタル片	2	240×150×60	トンネル接合部の化粧モルタルがひび割れ、部分的に剥れたものと推定	JR西日本	山陽新幹線	福山～新尾道間
H25.6.13	高架橋・防音壁	畑	コンクリート片	1	最大170×80×50 他1個	補修コンクリート内部にひび割れが生じたものと推定	JR東日本	東北新幹線	白石蔵王～仙台間
H25.6.18	ホーム・化粧モルタル	線路脇	モルタル片	11	510×240×30	凍結融解作用によること、通過列車の振動等の影響と推定	JR東日本	羽越本線	越後早川駅
H25.6.20	高架橋・張出し床目地材	歩道	渾青目地材(エラストイ)	1	最大250×150×25 他1個	雨水等が浸透し凍結融解した事、気温の変化により桁が伸縮したものと推定	JR東日本	八戸線	本八戸駅
H25.6.21	橋りょう・橋りょう桁とマクラギを固定するボルト	河川敷	フックボルト	2	長さ250程度	列車の通過振動によりボルトが緩んだものと推定	JR東日本	常磐線	藤代～佐貫間
H25.6.27	橋りょう・橋梁下面	道路	コンクリート片	2	550×70×20	H鋼埋込桁のH鋼端部腐食に伴う落下と推定	JR九州	鹿児島本線	吉塚駅～博多駅間
H25.6.29	高架橋・上下線間部	自社外用地内	木片	5	最大1,500×170×20 他9個	木の一部分が腐食により落下したものと推定	JR東海	東海道新幹線	京都～新大阪間
H25.7.3	橋りょう・橋桁部	道路	木片	2	1,560×150×15	橋りょう建設時に存置された型枠が経年により腐食したためと推定	JR西日本	北陸線	青海～糸魚川間
H25.7.3	高架橋・橋桁部	自社用地内	コンクリート片	7	300×300×100	桁の下部コンクリートがひび割れ、凍結融解により拡大し、剥落したものと推定	JR東日本	東北新幹線	新白河駅
H25.7.3	高架橋・張出部	道路	モルタル片	3	最大190×170×40 他14個	劣化によりはがれ落ちたものと推定	JR東海	東海道新幹線	米原～京都間
H25.7.7	ホーム・先端	ホーム下	モルタル片	15	1,700×170×25～40	温度上昇によるモルタル剥落と推定	阪急電鉄	宝塚線	庄内駅
H25.7.10	高架橋・橋桁部	道路	目地材	2	最大600×300×10 他数個	経年等による目地材が剥離したものと推定	名古屋鉄道	各務原線	田神～細畑間
H25.7.15	トンネル・側壁部	線路脇	モルタル片	60	最大300×400×200 他数個	凍結融解等による浮きが発生していたことに加え、列車走行時の振動・風圧によるものと推定	JR東日本	吾妻線	川原湯温泉～長野原草津口間
H25.7.23	架道橋・橋桁部	道路	鉄板(ケーブル防護カバー)	3	1,000×210×1.5	ケーブル防護カバーが経年により腐食したものと推定	JR西日本	北陸線	入善～泊間
H25.8.8	橋りょう・落下防止板	道路	落下防止板(木製)	2	300×850×10	腐食により落下したものと推定	JR西日本	阪和線	東岸和田～東貝塚間
H25.8.8	架道橋・樋	線路脇	樋(鉄製)	12	250×280×140	振動により樋の溶接切れと推定	近畿日本鉄道	大阪線	俊徳道～長瀬間
H25.8.8	トンネル・側壁部	線路脇	モルタル片	16	1,700×300×16	モルタルの劣化によるものと推定	福岡市	空港線	唐人町～大濠公園間
H25.8.15	トンネル・中床版下面のコンクリートかぶり部	ホーム	コンクリート片	2	最大210×150×20 他2個	鉄筋が腐食膨張したものと推定	大阪市	谷町線	野江内代停留場(乗降場外)
H25.8.19	トンネル・柱	線路脇	モルタル片	2	最大170×160×30 他1個	モルタルの劣化によるものと推定	福岡市	空港線	藤崎駅
H25.8.21	高架橋・張出部	側溝	コンクリート片	18	最大330×120×45 他28個	高架橋張出端部のコンクリート内鉄筋の腐食膨張によるものと推定	JR東日本	東北新幹線	郡山～福島間

発見・通報年月日	構造物名称・剥落部位	落下場所	落下物	推定総重量(kg)	大きさ(長さ×幅×厚さ)(mm)	推定原因	事業者名	路線名	位置
H25.8.21	トンネル・天井部	線路内	モルタル片	5	最大680×220×40 他数個	経年劣化による鉄筋の錆及び膨張	神戸市	西神・山手線	妙法寺～板宿間
H25.9.4	擁壁・側壁上部	道路	コンクリート片	2	300×130×100	経年による継目部の圧迫によるものと推定	三岐鉄道	三岐鉄道線	朝明(信)～近畿日本鉄道富田間
H25.9.6	架道橋・橋桁部	駐輪場の屋根	コンクリート片	6	最大300×240×50 他数個	桁の伸縮により目地部周辺のコンクリート片が剥落したものと推定	京阪電気鉄道	京阪本線	大和田～萱島間
H25.10.10	トンネル・アーチ部	- (垂下)	漏水防止板	7	1970×980×22.2	止めアンカーのナットが腐食したものと推定	JR西日本	赤穂線	寒河～日生間
H25.10.18	駅舎・外壁部	コンコース	モルタル片	4	最大200×200×40 他4個	経年劣化によるものと推定	JR東日本	磐越西線	会津若松駅
H25.10.27	高架橋・防音壁	側道	目地材(エラストイト)	4	最大510×170×20 他5個	気温の寒暖により目地材のエラストイトが押し出され剥落したと推定	JR東日本	東北新幹線	仙台～古川間
H25.10.28	高架橋・橋桁端部下面	自社用地内	コンクリート片	23	最大605×300×135 他4個	地震により落下したものと推定	JR東日本	東北新幹線	水沢江刺～北上間
H25.10.30	架道橋・防音壁	道路脇	コンクリート片	1	最大210×150×35 他1個	防音壁下端部の施工継ぎ目箇所から雨水が浸入し、亀裂が進展したものと推定	JR東日本	東北新幹線	古川～くりこま高原間
H25.11.5	高架橋・施工継目部	駐輪場	施工継手部の緩衝材(エラストイト)	3	550×215×25	施工継手部の伸縮作用が働き、老朽化したエラストイトが一部剥がれ落ちたものと推定	名古屋市	東山線	本郷駅
H25.11.5	高架橋・防音壁	高架橋内保守用通路	目地材	3	500×200×30	気温低下による収縮により、脱落したものと推定	JR東日本	東北新幹線	新花巻～盛岡間
H25.11.22	トンネル・左上側ハンチ部	線路脇	モルタル片	5	390×620×40	鉄筋の腐食により、補修モルタルが剥落したものと推定	東京臨海高速鉄道	りんかい線	入出庫線
H25.11.26	トンネル・側壁部	線路脇	モルタル片	12	最大250×180×50 他10個	追め部モルタルが列車走行時の風圧や振動の影響により剥落したものと推定	JR東日本	東北新幹線	仙台～古川間
H25.11.28	高架橋・下面	駐輪場	コンクリート片	2	500×280×55	経年劣化による鉄筋の錆及び膨張のため剥落したものと推定	近畿日本鉄道	大阪線	鶴橋～今里間
H25.12.22	架道橋・防音壁	道路	ゴム製部材	1	2,970×45×10	ゴム製部材の経年劣化によるものと、列車走行時の振動・風圧によるものと推定	JR東日本	北陸新幹線	高崎～安中榛名間
H25.12.31	高架橋・張出部	自社用地内	コンクリート片	1	最大220×100×30 他1個	長年にわたる雨水の影響等により劣化して、剥落したものと推定	JR東日本	東北新幹線	小山～宇都宮間
H26.1.1	トンネル・側壁部	線路脇	モルタル片	6	最大200×300×30 他数個	経年劣化したものと推定	JR西日本	北陸線	近江塩津～新足田間
H26.2.4	高架橋・防音壁	作業用通路	コンクリート片	2	最大270×100×60 他1個	凍結融解作用により剥離したものと推定	JR東日本	上越新幹線	越後湯沢～浦佐間
H26.2.4	トンネル・アーチ部	線路脇	樹脂板	2	1,820×720×1	列車の風圧等の繰り返しによるものと推定	JR東日本	奥羽本線	陣場駅～津軽湯の沢間
H26.2.17	架道橋・橋りょう下の排水設備	自社外用地内	排水管(鋼製)	2	290×80×5	腐食によるものと推定	JR東海	東海道新幹線	大井回送線
H26.2.19	高架橋・橋桁部	貸付用地	コンクリート片	3	最大200×70×70 他5個	経年劣化による鉄筋の腐食したものと推定	JR貨物	武蔵野線	新座貨物ターミナル駅
H26.2.24	トンネル・側壁部	線路脇	エフロレッセンス	2	最大300×250×30 他1個	トンネル側壁部のエフロレッセンスが経年劣化により剥落したものと推定	JR西日本	山陽新幹線	徳山～新山口間
H26.2.25	トンネル・天井部	線路内	モルタル片	2	最大200×150×40 他5個	トンネル継目に侵入した水の凍結により、剥がれ落ちたものと推定	JR東日本	奥羽線	戸沢～舟形間
H26.3.9	トンネル・側壁部	線路脇	モルタル片	90	最大400×600×30 他7個	漏水の凍結融解作用によりはく離したものと推定	JR東日本	篠ノ井線	冠着～姨捨間
H26.3.11	トンネル・天井部	線路内	モルタル片	2	最大380×70×80 他数個	施工継ぎ目のモルタルの劣化	神戸市	西神・山手線	西神中央～伊川谷間
H26.3.12	架道橋・排水樋	道路脇	排水樋(塩ビ製)	1	φ100×460	塩ビ溶接部が劣化して落下したものと推定	JR西日本	大阪環状線	野田～西九条間
H26.3.20	トンネル・側壁部	線路脇	コンクリート片	4	250×130×130	施工時の何らかの要因でひび割れが発生し列車走行による風圧等の影響で剥落したと推定	JR東日本	東北新幹線	八戸～七戸十和田間
H26.3.27	トンネル・アーチ部	線路脇	モルタル片	4	最大180×120×20 他数個	凍結融解作用により剥離したものと推定	JR東日本	磐越西線	日出谷～鹿瀬間
H26.3.29	橋りょう・脱防ガードを固定する座金類	河川敷	座金、ナット、ワッシャー	1	座金(110×55×40) ナット(φ30×15) ワッシャー(φ40×6)	列車の通過時の振動により、ボルトが緩んだものと推定	JR東日本	総武緩行下り線	亀戸～平井間
H26.4.4	橋りょう・排水樋	河川護岸	鋼製片	17	1,000×140×3	排水樋内に堆積した土砂の重みや排水樋を固定しているボルトの腐食により脱落したものと推定	JR北海道	千歳線	千歳駅
H26.4.10	トンネル・中柱ハンチ部	トラフ部	コンクリート片	2	最大190×180×40 他数個	漏水箇所であり、鉄筋腐食によるコンクリートの浮きが原因と推定	東京都	新宿線	車庫線
H26.4.13	トンネル・坑口外壁側面	坑口部	モルタル片	80	1200×900×40	吹き付けモルタルのひび割れより雨水が侵入して劣化を促進したものと推定	JR東海	飯田線	門島～田本間
H26.4.24	高架橋・下部	パーキングエリア	コンクリート片	1	400×30×50	水切り部の鉄筋が腐食・膨張したものと推定	南海電気鉄道	南海本線	難波～今宮戎間
H26.5.1	高架橋・橋桁受部	コンコース	コンクリート片	11	最大500×90×250 他数個	桁と桁受部の剥離が一部保たれていない箇所地震等による外力が重なり剥離したものと推定	西武鉄道	拝島線	東大和市駅
H26.5.4	高架橋・地覆部	自社用地内	コンクリート片	2	最大165×150×50 他8個	鉄筋が腐食膨張し、かぶりコンクリートが剥離し落下したものと推定	JR西日本	山陽新幹線	岡山～新倉敷間
H26.5.13	トンネル・アーチ部	線路脇	漏水防止板(アクリル製塩ビ板)	4	940×1,900×2	漏水防止板の取付ボルトが1本抜け落ちたため、ばたつき、風圧等により落下したものと推定	JR西日本	北陸線	親不知～青海間
H26.5.14	高架橋・張出部	田んぼ	コンクリート片	27	最大400×100×60 他12個	経年劣化による鉄筋の腐食したものと推定	JR四国	予讃線	伊予立川～内子間
H26.5.22	高架橋・張出部	駐車場	コンクリート片	5	最大140×90×40 他15個	雨水の影響により鉄筋が腐食したものと推定	JR東日本	東北新幹線	仙台～古川間
H26.5.22	架道橋・橋桁部	道路	コンクリート片	2	300×900×20	雨水等による鉄筋が腐食膨張し、剥落したものと推定	京成電鉄	本線	青砥～高砂間
H26.5.30	トンネル・側壁部及びアーチ部	線路脇	モルタル片	90	最大400×400×40 他19個	凍結融解により防水モルタルが脆弱化したものと推定	JR東日本	山田線	大志田～浅岸間
H26.6.3	橋りょう・橋桁部	道路	銘板	3	250×200×10	銘板を取り付けていた樹脂モルタルの劣化によるものと推定	JR西日本	北陸線	黒部～生地間
H26.6.15	高架橋・張出部	民家軒下	コンクリート片	6	150×200×50	雨水等による鉄筋が腐食膨張し、剥落したものと推定	京成電鉄	本線	町屋～千住大橋間
H26.6.18	橋りょう・橋桁部	道路	フックボルト	1	直径25×長さ240	列車の振動によりナットが緩んだものと推定	JR西日本	津山線	建部～福渡間

発見・通報 年月日	構造物名称・ 剥落部位	落下場所	落下物	推定 総重量 (kg)	大きさ (長さ×幅×厚さ) (mm)	推定原因	事業者名	路線名	位置
H26.6.19	橋りょう・橋桁部	道路	緩衝材	10	最大150×150×2700 他3本	橋桁防護工の緩衝材(木製)に車が衝突又は腐食により落下したものと推定	JR西日本	山陰線	静間～五十猛間
H26.6.21	高架橋・調整桁端横桁	駐輪場	コンクリート片	17	最大210×200×90 他4個	端横桁施工時に打設不良により台座と競り合う状態となり、またその後の補修においても同様の状態となったため、桁伸縮によるひび割れ進展から補修材片の剥離に至ったと推定	JR東日本	京葉線	葛西臨海公園駅
H26.6.21	高架橋・梁部	発電機室内	コンクリート片	7	260×200×70	劣化により剥がれ落ちたものと推定	JR東海	東海道新幹線	熱海駅
H26.6.24	高架橋・張出部	道路脇	コンクリート片	1	210×85×25	高架橋の桁の下面の端部が、長年に渡る雨水の影響等により劣化し、剥落したものと推定	JR東日本	武蔵野線	南浦和～東浦和間
H26.7.4	高架橋・架設材	駐車場	木片	3	400×300×12	腐食によるものと推定	JR九州	九州新幹線	新鳥栖駅
H26.7.7	架道橋・防塵版	歩道	鋼板	3	600×200×3	防塵板に鋼板を当ててリベットを打ち込むとき、防塵板と鋼板に隙間があったため列車走行時の振動によりリベットが破損したものと推定	JR西日本	東海道線	新大阪～大阪間
H26.7.14	トンネル・架線支持がいし	線路内	がいし	2	直径250×厚さ10 のうち外周50	がいし磁器部の汚れを伝って漏れ電流が発生し、それにより徐々に放射状にひび割れが発生し、外周部分が落下したものと推定	JR東海	中央線	大桑駅構内
H26.7.22	橋りょう・落橋防止工	自社用地内	コンクリート片	4	最大210×130×60 他5個	列車の振動等に伴いひび割れが生じ剥落したものと推定	JR西日本	山陽新幹線	小倉～博多間
H26.8.3	ホーム・下面	ホーム下	コンクリート片	18	900×300×65	鉄筋の腐食膨張により鉄筋表面のかぶりコンクリートが剥落したものと推定	JR西日本	山陽新幹線	三原駅
H26.8.12	高架橋・床版	高架下天井裏	コンクリート片	7	900×300×30	鉄筋の腐食膨張により鉄筋表面のかぶりコンクリートが剥落したものと推定	JR西日本	山陽新幹線	広島～新岩国間