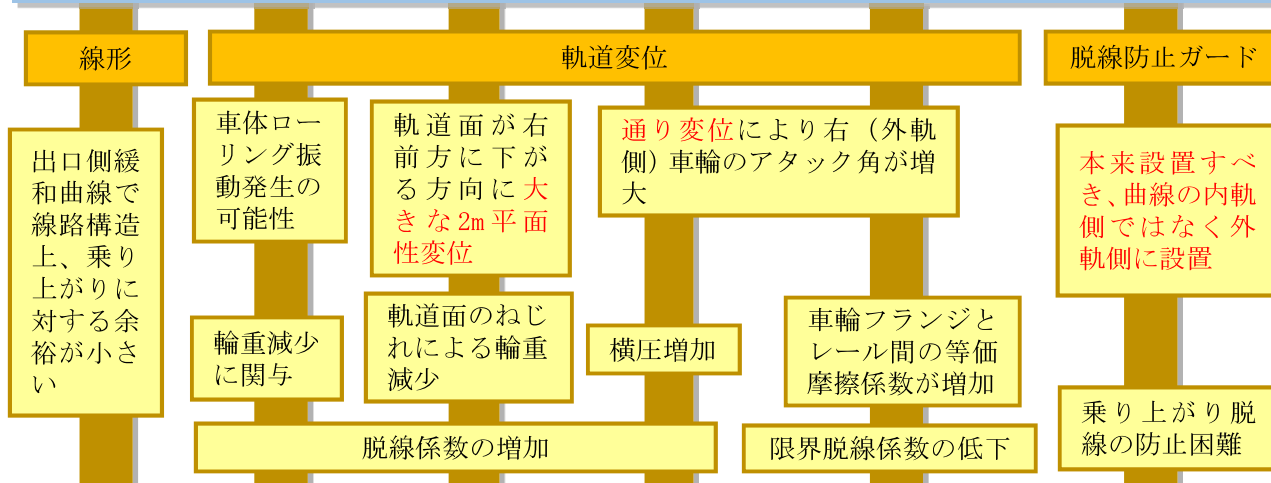


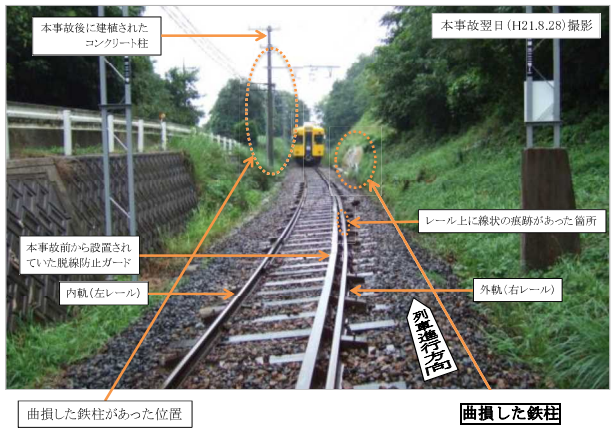
出口側緩和曲線内で軌道変位等により、レールに乗り上げて脱線

概要：2両編成の下り列車は、ワンマン運転でA駅を定刻（11時57分）に出発した。
 列車の運転士は、半径200mの左曲線を速度約55km/hで力行運転中、車両に異音と動揺を感じたため、非常ブレーキを使用して停止させた。
 列車は、先頭車両の前台車全2軸が右へ脱線していた。
 列車には、乗客18名及び運転士1名が乗車しており、そのうち乗客3名が負傷した。

事故発生に至る経過



11時58分ごろ 出口側緩和曲線内で外軌側車輪がレールに乗り上げて列車が脱線した



原因：本事故は、半径200mの円曲線に続く出口側緩和曲線内において、曲線半径を小さくする方向に通り返位があったこと及び軌道面が右前方に下がる方向に2m平面性変位があったことから、右（外軌側）車輪の横圧が増加し、かつ、輪重が減少したため、先頭車両の前台車第1軸の右車輪が右レール（外軌）に乗り上げて右に脱線したものと考えられる。なお、脱線防止ガードが本来設置すべき曲線の内軌側ではなく外軌側に設置されていたため、脱線を防止できなかったものと推定される。

再発防止に向けて

- 必要な再発防止策：**
- 本事故現場における脱線防止ガード
 - 本来設置すべき位置と異なる位置に設置していたため、本脱線事故を防止できなかったものと推定される
 - 鉄道事故調査報告書や保安情報などを十分に活用して、他の事故事例から事故後に講ずべきとされた再発防止対策の趣旨を理解して、自社の安全対策を実施していくことが必要である。
 - 軌道管理の方法
 - 軌道検測結果から軌道変位を把握し、軌道・土木施設実施基準に基づき、これを適切に管理できるように見直しを行い、軌道を良好な状態に維持すべきである。
- 事故後に事業者が講じた対策：**
- 本件曲線の内軌側に脱線防止レールを設置したほか、外軌側にのみ脱線防止ガード又は脱線防止レールを設置していた半径200m以下の曲線（8箇所）について、曲線の内軌側に脱線防止ガードを設置した。
 - 同社は軌道の管理については、定期検査時の軌道検測の測定値から軌道変位を算出し、整備基準値に基づき軌道変位の管理を行うよう見直しを行った。

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。(平成22(2010)年8月27日公表)
<http://www.mlit.go.jp/jtsb/railway/rep-acc/RA2010-4-1.pdf>