

～ 列車が曲線を通過中に軌間が大きく拡大したため、列車が脱線した事故 ～

鉄道事業者名：会津鉄道株式会社

事故種類：列車脱線事故

発生日時：令和元年12月24日 19時08分ごろ

発生場所：会津線 弥五島^{やごしま}駅～塔のへつり^{とう}駅間（単線）

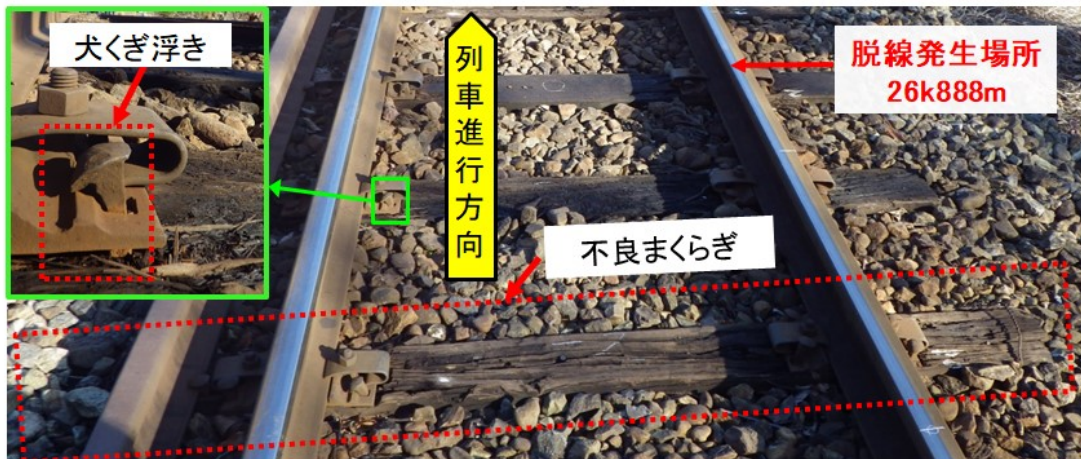
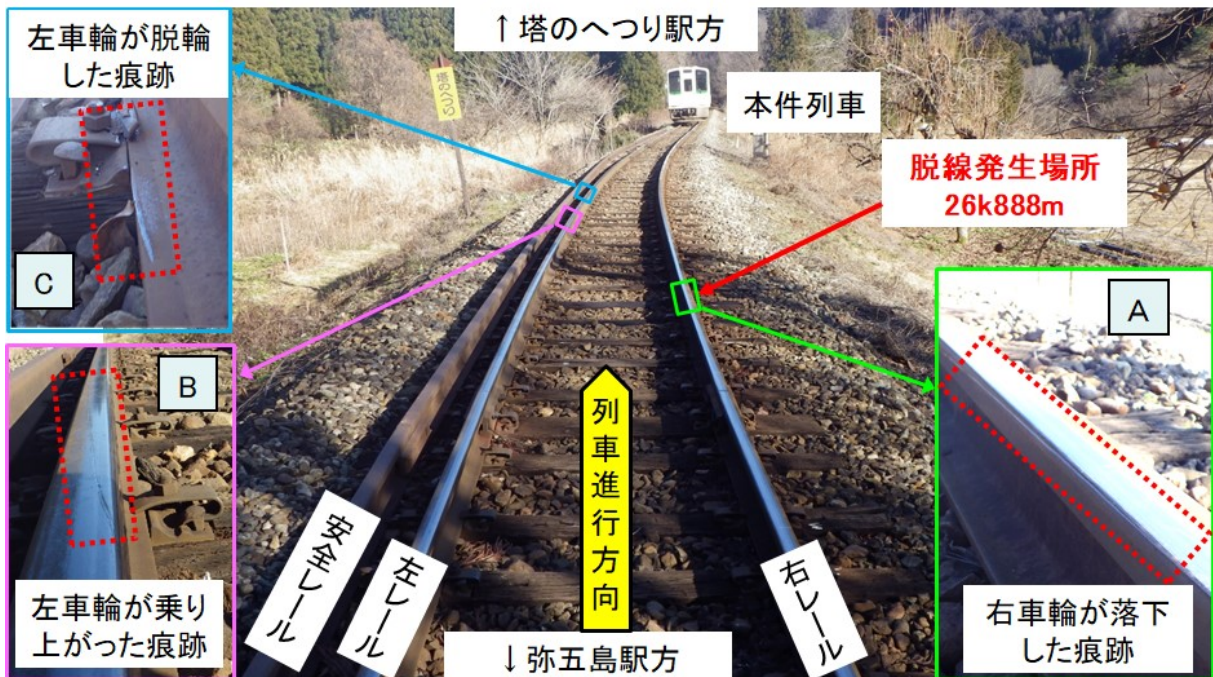
西若松^{しもごう}駅起点26k888m付近（福島県下郷町）

<概要>

会津鉄道株式会社の東武日光駅発会津若松駅行き1両編成（ワンマン運転）の上り第3160D列車の運転士は、令和元年12月24日（火）、19時08分ごろ、弥五島駅～塔のへつり駅間の半径200mの右曲線を速度約44km/hで通過中に衝撃を感じ、非常ブレーキを使用して列車を停止させた。

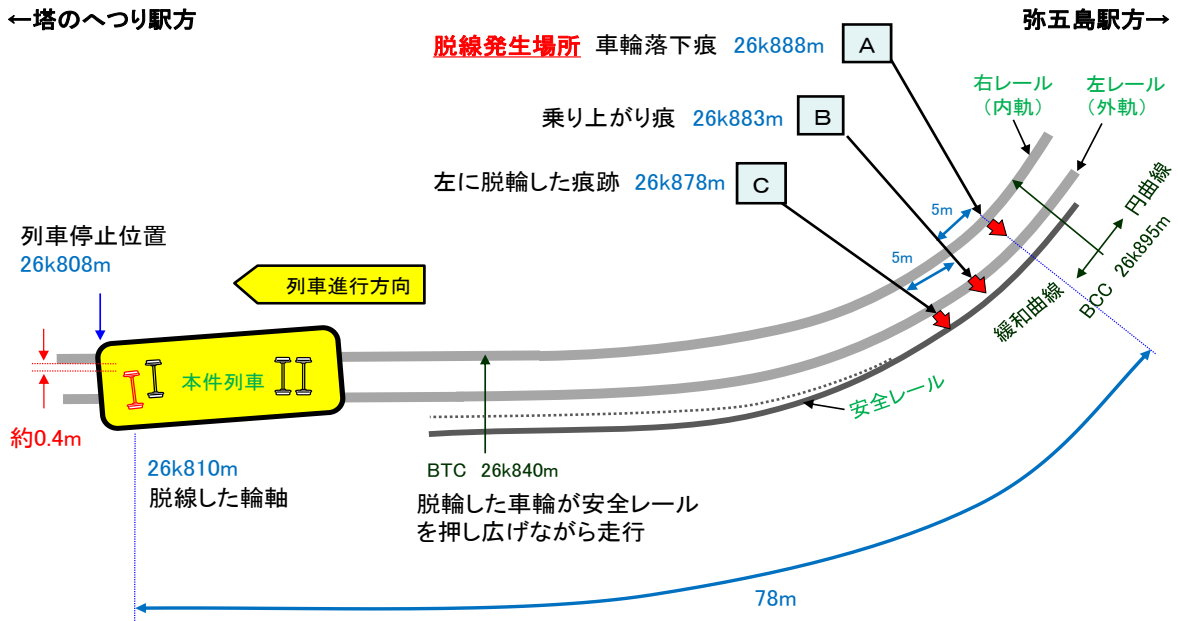
停止後に車両を点検したところ、車両の前台車第1軸が左側に脱線していた。

列車には、乗客3名及び乗務員2名が乗車していたが、負傷者はいなかった。



<脱線の状況>

←塔のへつり駅方



<原因>

本事故は、列車が半径200mの右曲線を通過中に、軌間が大きく拡大したため、前台車第1軸の右車輪が軌間内に落下したことによるものと考えられる。

軌間が大きく拡大したことについては、同曲線中で、軌間変位が大きかったことに加え、不良まくらぎ及びレール締結装置の犬くぎ浮きが連続していたことにより、列車走行時の横圧によりレール小返りやレールの横移動が発生したことによるものと考えられる。

不良まくらぎ及びレール締結装置の犬くぎ浮きが連続していたことについては、まくらぎ検査等で、軌間拡大に対する危険性を踏まえたまくらぎやレール締結装置の状態(不良の連続性や程度)を十分に把握できておらず、状態に応じた軌道整備が行われていなかった可能性があると考えられる。

また、本事故の発生については、木まくらぎからPCまくらぎへの交換計画はあったものの、軌間拡大の危険性が高い急曲線が優先されず、本事故発生前に交換が完了していなかったことが関与した可能性が考えられる。

<再発防止策>

- (1) まくらぎ等の検査及び軌道整備の着実な実施
- (2) まくらぎの材質の変更

なお、上記の再発防止策については、運輸安全委員会の意見において記載している事項であり、また、東北運輸局は、その内容を既に同社に周知し指導していることから、同社は今一度、軌間拡大による列車脱線事故の防止について再考し必要な対策を実施する必要がある。

[詳細は、運輸安全委員会ホームページ \(http://www.mlit.go.jp/jtsb\) より、](http://www.mlit.go.jp/jtsb)
[鉄道事故調査報告書をご覧ください。](#)