

～列車が踏切道を走行中、複数のバラストに乗り上げ、脱線した事故～

鉄道事業者名：東日本旅客鉄道株式会社

事故種類：列車脱線事故

発生日時：令和2年5月8日 15時53分ごろ

発生場所：千葉県鴨川市

外房線 安房鴨川駅～安房天津駅間（単線）

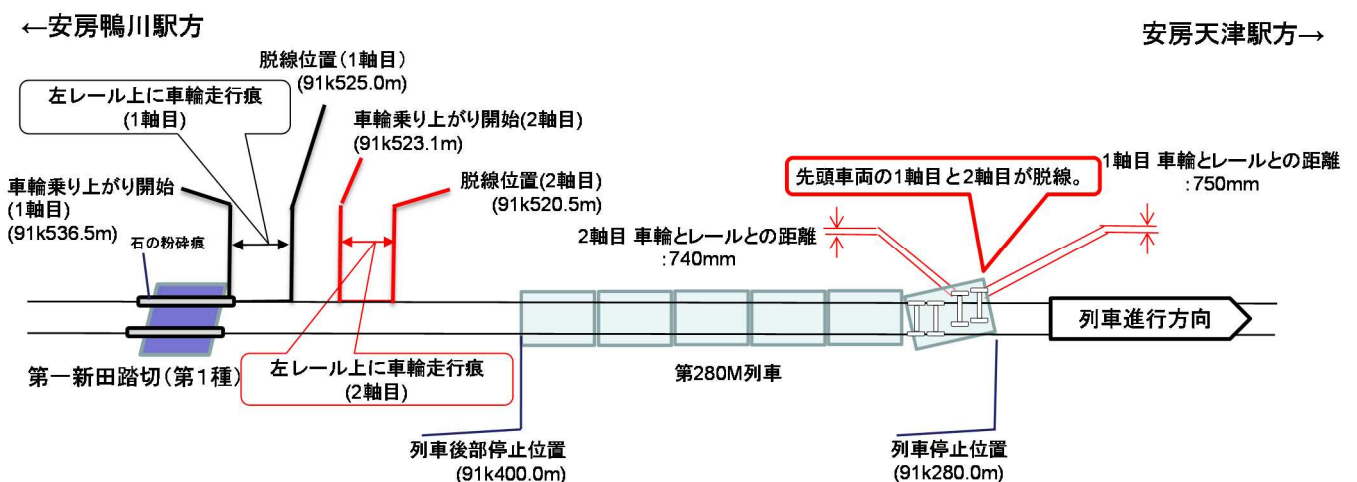
千葉駅起点91k537m付近

<概要>

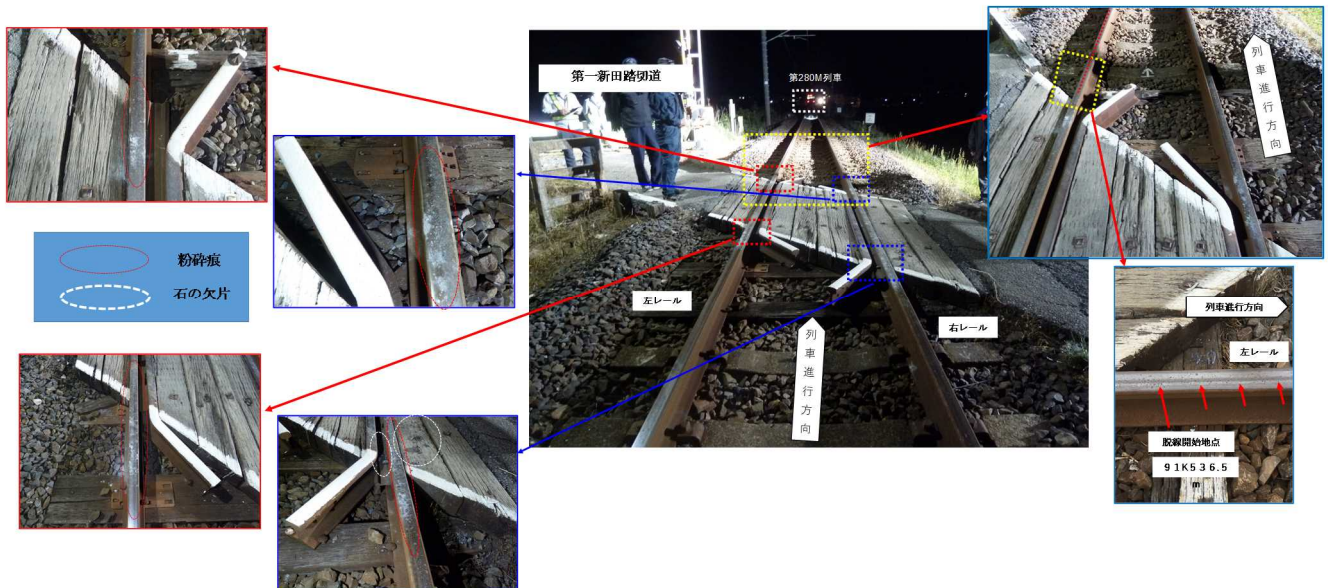
東日本旅客鉄道株式会社の外房線安房鴨川駅発千葉駅行き6両編成の上り普通第280M列車は、令和2年5月8日、安房鴨川駅を定刻（15時51分）に出発した。同列車の見習い運転士は、速度約94km/hで走行中、第一新田踏切道を通過する際、下から突き上げるような衝撃を感じたため、非常ブレーキを使用して列車を停止させた。列車停止後、見習い運転士を指導していた指導運転士が輸送指令にその旨を報告するとともに、車両を確認したところ、1両目の前台車の第1軸及び第2軸が進行方向左側に脱線していたため、指令に追加報告した。

列車には、乗客16名及び乗務員（見習い運転士1名、指導運転士1名及び車掌1名）が乗車しており、このうち乗客1名が負傷した。

<事故現場周辺図>



<事故後の第一新田踏切道の状況>



<原因>

本事故は、列車が第一新田踏切道を走行中、1両目の前台車の第1軸及び第2軸が同踏切道内でレール頭頂面付近の複数のバラストに乗り上げ、進行方向左側へ脱線したことによるものと考えられる。

踏切内のレール頭頂面付近に複数のバラストが存在していたことについては、置き石の可能性もあるものの、詳細については明らかにすることができなかった。

<再発防止策>

本事故について必要と考えられる再発防止策は以下のとおりである。

- (1) 置き石はその置かれ方と量によっては、列車脱線事故につながる可能性があるため、そうした危険な置き石を未然に防止するためには、鉄道事業者は、警察、地方自治体等と連携する必要があると考えられる。
- (2) バラスト等の障害物を排除するためには、車両の安全な走行を確保することができる範囲において、車体又は台車のレール頭頂面に近い部分に、障害物等を排除する装置の設置等を検討することが望ましい。
- (3) 踏切内における障害物の大きさ等によっては、列車脱線事故の発生に至る可能性があることから、踏切近傍への脱線防止ガードの設置、及び脱線した場合に踏切近傍で大きく逸脱しないよう、車両への逸脱防止装置の設置を検討することが望ましい。

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