

～ 列車が曲線を通過中に軌間が大きく拡大したため脱線した事故 ～

鉄道事業者名：富山地方鉄道株式会社

事故種類：列車脱線事故

発生日時：令和2年7月26日 8時56分ごろ

発生場所：本線 ^{ひがししんじょう} 東新庄駅構内（富山県富山市）

<概要>

富山地方鉄道株式会社の上市駅発電鉄富山駅行き2両編成（ワンマン運転）の上り普通第1018列車の運転士は、令和2年7月26日（日）8時56分ごろ、東新庄駅を出発し、半径181mの左曲線を速度約34km/hで通過中に異音と衝撃を感じたため、非常ブレーキを扱い列車を停止させた。

列車停止後、車両を確認したところ、先頭車両の前台車第1軸が右側に脱線し、後部車両の前台車全軸と後台車第1軸が右側に脱線していた。

列車には、乗客31名及び運転士1名が乗車していたが、負傷者はいなかった。

<脱線の状況>



<原因>

本事故は、列車が半径181mの左曲線を通過中に、軌間が大きく拡大したため、前台車第1軸の左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、静的な軌間変位が整備基準値を超過していた同曲線中で、レール締結装置の不良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の横移動や小返りで軌間が動的に拡大したことによるものと考えられる。

軌間変位が整備基準値を超過していたことについては、整備基準値の超過から保守までの期限が定められず、本事故発生前に保守を行っていなかったこと、整備基準値超過箇所が多く、他の整備基準値超過箇所の保守を優先していたことによるものと考えられる。

レール締結装置の不良が連続していたことについては、まくらぎ検査等で、適正な判定や措置が可能なマニュアル等がなく、保守管理に関する技術力不足によって、軌間拡大に対する危険性を踏まえた管理が行われていなかった可能性があると考えられる。

<再発防止策>

(1) 軌道変位の保守管理

軌道変位の管理を適切に行うため、整備基準値超過から保守までの期限や、その期限の軌道変位進み量を考慮した整備基準値の設定を行うことが望ましい。

まくらぎ及びレール締結装置等の軌道部材の状態によって列車走行時の動的な変位量が想定よりも大きくなる可能性を十分に考慮し、より入念に軌道部材の保守管理を行う必要がある。

(2) 軌道部材の保守管理

まくらぎやレール締結装置等の状態について適正な判定や措置が可能となるよう、マニュアル等の整備を進めるとともに、まくらぎ検査時及び線路の巡視時に、その状態を正確に把握する必要がある。また、計画的な保守を実施するため、軌道部材の交換履歴を把握する必要がある。

(3) 軌道の保守管理に関する教育

軌道の保守管理に関する技術力の向上のため、外部能力の活用（技術支援や各種講習会等）や、他社との情報交換等により、軌道の保守管理に関する教育を充実させることが望ましい。

(4) 軌道の整備・維持の管理体制

列車の走行安全を確保するため、安全管理体制や保守計画の抜本的な見直し等の措置を講じて軌道の整備・維持の管理体制を確実に構築し、整備基準値超過箇所を改善する必要がある。

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