

九州旅客鉄道株式会社 豊肥線 豊後萩駅～豊後竹田駅間において発生した  
鉄道重大インシデントの調査について  
(経過報告)

令和5年9月28日  
運輸安全委員会（鉄道部会）

運輸安全委員会は、令和4年10月17日、九州旅客鉄道株式会社の豊肥線豊後萩駅～豊後竹田駅間において発生した鉄道重大インシデント（車両障害）について、令和4年10月から原因を究明するための調査を進めてきたところであるが、事実情報に関する情報の入手、原因の分析及び再発防止策の検討のために、さらに一定の時間を要する状況である。このため、本件調査については、本鉄道重大インシデントが発生した日から1年以内に調査を終えることが困難であると見込まれる状況にあることから、運輸安全委員会設置法第25条第4項の規定に基づき、以下のとおり当該調査の経過を報告する。

なお、本経過報告の内容については、今後、新たな情報の入手等により、修正されることがあり得る。

また、本調査は、本鉄道重大インシデントに関し、運輸安全委員会設置法に基づき、鉄道事故等の防止に寄与することを目的として行うものであり、本事案の責任を問うために行うものではない。

## 1. 鉄道重大インシデントの概要

九州旅客鉄道株式会社豊肥線の豊後萩駅発豊後竹田駅行き1両編成、普通第4427D列車は、令和4年10月17日（月）、豊後萩駅を定刻に出発して豊後竹田駅に到着した。豊後竹田駅に到着後、運転士は、乗客の1人から「走行中にドアの1か所が開いたり閉まったりしていた」との申告を受けた。なお、同列車の運転状況記録装置には、走行中に右側（以下、前後左右は同列車の進行方向を基準とする。）の旅客乗降口のドアを開く指令線が加圧されていたことが記録されており、いずれかの旅客乗降口のドアが開くと滅灯する戸閉め表示灯の滅灯も記録されていた。

列車には乗客19名と運転士1名が乗車していたが、転落等による負傷者はいなかった。

## 2. 調査の概要

本鉄道重大インシデントは、列車の走行中に客室の旅客用乗降口の扉が開いた事態であり、鉄道事故等報告規則（昭和62年運輸省令第8号）第4条第1項第8号の「車両の走行装置、ブレーキ装置、電気装置、連結装置、運転保安設備等に列車の運転の安全に支障を及ぼす故障、損傷、破壊等が生じた事態」（車両障害）に該当し、かつ、航空法施行規則等の一部を改正する省令（令和4年国土交通省令第56号）第2条の規定による改正前の運輸安全委員会

設置法施行規則（平成13年国土交通省令第124号）第3条第6号に定める「特に異例と認められるもの」であるため、調査対象とした。

運輸安全委員会は、令和4年10月17日、本鉄道重大インシデントの調査を担当する主管調査官ほか1名の鉄道事故調査官を指名した。関係者からの口述聴取、運行記録、車両の調査等から得られた事実情報に基づき、令和4年11月4日、国土交通省に対して、本鉄道重大インシデントが発生した車両を含む複数の車両において、戸閉め保安回路の一部を構成している継電器が電線の誤結線によって動作しないことが判明した旨、事実情報の提供を行った。また、現時点までに運行記録の分析、車両の損傷状況に関する調査及び分析等を実施した。

### 3. 判明している主な事実情報

#### (1) 運行の経過

九州旅客鉄道株式会社豊肥線の豊後萩駅発豊後竹田駅行き1両編成、普通第4427D列車は、令和4年10月17日（月）、豊後萩駅を定刻（6時21分）に出発して14分後に豊後竹田駅に到着した。豊後竹田駅に到着後、運転士は、乗客の1人から「走行中にドアの1か所が開いたり閉まったりしていた」との申告を受けた。

同列車の運転状況記録装置には、走行中に右側の旅客乗降口のドアを開く指令線が加圧されていたことが記録されており、いずれかの旅客乗降口のドアが開くと滅灯する戸閉め表示灯の滅灯も記録されていた。

#### (2) 死傷者

なし

#### (3) 車両（キハ125形）の損傷等

- ① 車両の前面右側に搭載されているジャンパー連結器のケーブル（以下「ジャンパー線」という。）に約40mmの裂傷が認められた。（図1）
- ② 戸閉め保安回路の一部を構成している速度検出補助継電器（VSAR3）がぎ装配線の誤結線によって動作しないことが認められた。（図2、図3）

#### (4) 九州旅客鉄道株式会社が行った調査及び点検

本鉄道重大インシデント発生後に、九州旅客鉄道株式会社が同形式の他の車両を調査したところ、26両中8両で戸閉め保安回路の同様の速度検出補助継電器に誤結線が認められた。

九州旅客鉄道株式会社は、上記の調査結果を受けて、保有する全車両（新幹線を除く）の速度検出補助継電器が動作するか一斉点検を実施し、同継電器が動作することを確認した。また、車両の前面にジャンパー連結器が取り付けられている車両において、ジャンパー線に損傷がないことを確認した。

#### (5) 気象

本鉄道重大インシデント発生現場に最も近い竹田地域気象観測所の記録によれば、本鉄道重大インシデント発生当日の6時30分から6時40分の降水量は0.5mm、気温は17.7℃、湿度は100%であった。

#### 4. 今後の調査

本鉄道重大インシデントの原因の究明及び事故等の再発防止策の検討のため、これまでの調査で得られた情報を基に、旅客乗降口のドアが開いた経緯、ジャンパー線が裂傷した経緯及び速度検出補助継電器のぎ装配線が誤結線された経緯等の更なる事実確認や分析のほか、原因関係者からの意見聴取を行う必要がある。

本委員会は、これまでの調査、分析等によって得られた結果を踏まえて、引き続き本鉄道重大インシデントの原因等の調査を進める。

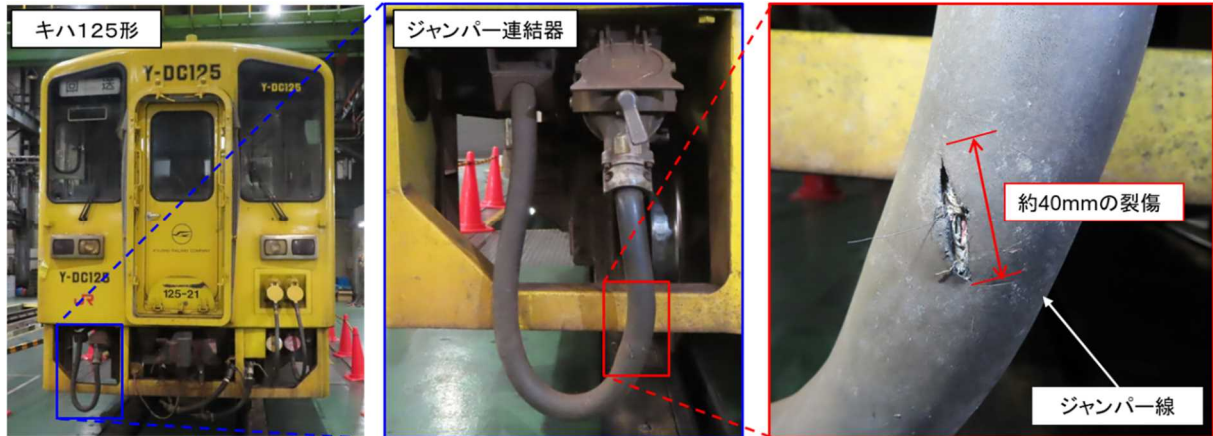


図1 ジャンパー線の裂傷

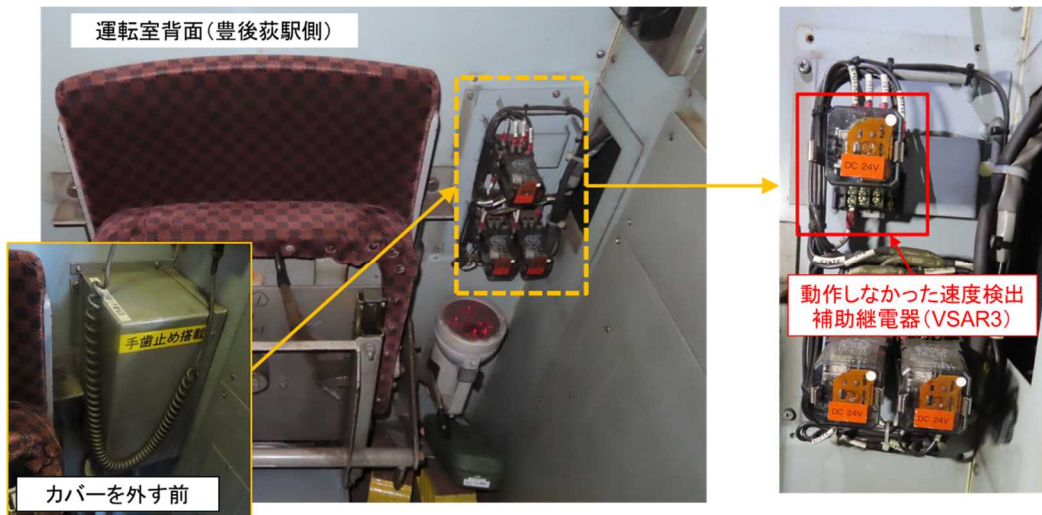


図2 速度検出補助継電器の搭載位置



図3 速度検出補助継電器のぎ装配線の結線状態