令和８年 10 月 30 日
鉄 道 局 技 術 企 画 課

第１７回「新幹線脱線対策協議会」の結果概要

令和８年７月 28 日に発生した熊本地震を踏まえ、本日、第１７回「新幹線脱線対策協議会」を開催しました。今回の協議会では、令和８年熊本地震による九州新幹線の被害状況等について確認するとともに、今回の構造物の被害について、必要な対応策などの検討を行っていくことを確認しました。

１．日　時：令和８年 10 月 30 日（金）１０時３０分～１２時００分

２．場　所：中央合同庁舎３号館Ｂ１階 Ｂ１共用会議室【WEB 会議併用】
（東京都千代田区霞が関２－１－３）

３．出席者：別紙１のとおり

４．議　事：
（１）令和８年熊本地震による九州新幹線の被害等について
（２）各社の新幹線の地震対策の進捗について

５．概　要：
（１）ＪＲ九州より、九州新幹線の被害等について報告を受けた。（別紙２）
（２）構造物の被害について、必要な対応策などの検討を行っていくことを確認した。
（３）ＪＲ各社より、新幹線の地震対策の進捗状況について報告を受けた。（別紙３）

【問合せ先】
国土交通省鉄道局技術企画課　水野、岸本
電　話：03-5253-8111（内線 40704）
直　通：03-5253-8546

別紙１

令和８年１０月３０日　第１７回

新幹線脱線対策協議会構成員

川戸　俊美（WEB）	北海道旅客鉄道株式会社　常務取締役　鉄道事業本部長
渡利　千春	東日本旅客鉄道株式会社　代表取締役　副社長
（代理　土澤　壇　常務執行役員　新幹線本部長）	
花本　健二	東海旅客鉄道株式会社　執行役員　安全対策部長
漆原　健	西日本旅客鉄道株式会社　取締役兼常務執行役員 鉄道本部安全推進部長
（代理　杉森　尚志　執行役員　鉄道本部副本部長　鉄道本部　新幹線本部長）	
貞苅　路也	九州旅客鉄道株式会社　取締役常務執行役員 鉄道事業本部長
瓜生　良知	独立行政法人　鉄道建設・運輸施設整備支援機構　理事
室野　剛隆	公益財団法人　鉄道総合技術研究所　理事
権藤 宗高	国土交通省　大臣官房技術審議官（鉄道局担当）

【事務局：鉄道局技術企画課】

別紙2

令和8年熊本地震による九州新幹線の被害

2026年10月30日

九州旅客鉄道株式会社

©KYUSHU RAILWAY COMPANY, ALL RIGHTS RESERVED.

令和8年熊本地震の概況

・2026年7月28日16時27分、熊本県熊本地方において地震が発生
（M7.1、最大震度7）

・新八代駅ご利用のお客さま3名と列車にご乗車していたお客さま10名が
お怪我をされた（新八代407A：4名、新八代・新水俣間766A：6名）

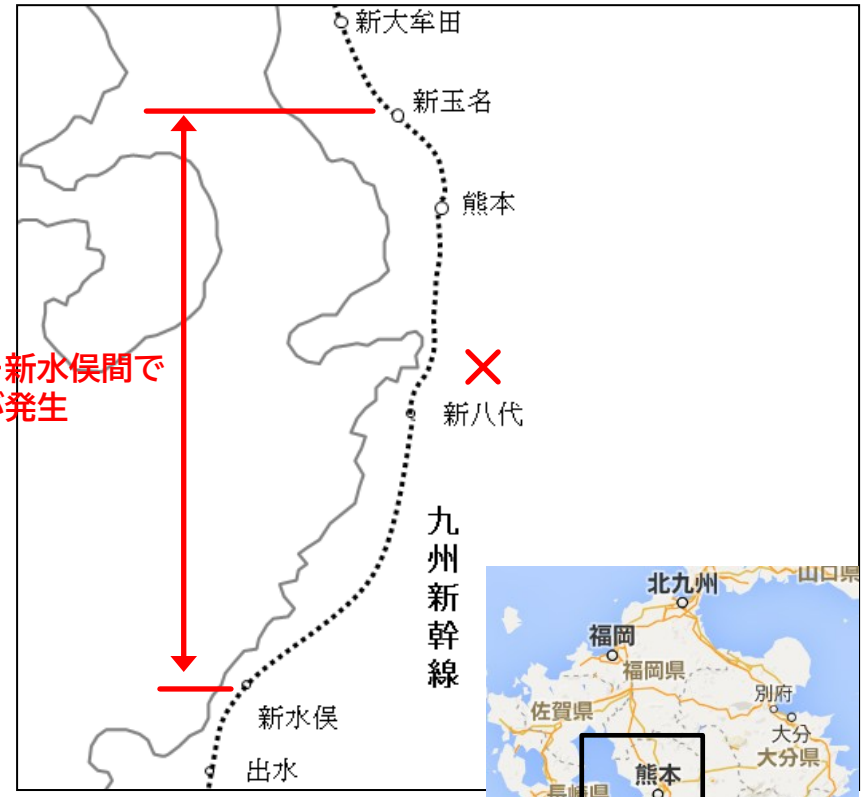
・地震発生時に本線を走行（一部、停車）していた列車において、脱線はなし

・地震に伴い、「軌道変状」「防音壁落下」「高架橋損傷」「新八代駅舎の損傷」等
多くの設備被害が生じた

・特に、新八代駅～新水俣駅間の断層付近に位置する水無川橋りょうにおいては、
構造物全体に大きな被害が生じた

©KYUSHU RAILWAY COMPANY, ALL RIGHTS RESERVED.

地上設備の主な被害状況



主に
熊本～新水俣間で
被害が発生



	主な被害	箇所数	
軌道	軌道変状(レール歪み等)	約300箇所	①
	レール継目部開口	2箇所	②
	軌道スラブ突起コンクリート損傷	4箇所	③
	合成まくらぎアンカーボルト折損・変形	2箇所	④
	締結装置間隔拡大	4箇所	⑤
	軌道パッド等脱落・ずれ	15箇所(約2200m)	⑥
土木	防音壁落下・ずれ	約300箇所	⑦
	ホーム桁の柱損傷	3箇所(1駅)	⑧
	高架橋損傷(追加調査中であり増加見込)	約300箇所	⑨
	水無川橋りょう橋脚沈下・橋桁ずれ	1箇所	⑩
電力	吊架線断線、曲引破損	1箇所	⑪
	き電線引出線断線	6本	⑫
	変圧器ブッシング破損・漏油	3台	⑬
	電力関係その他被害	約100箇所	⑭
建築	新八代駅　外装パネル外れ・ガラス破損	—	⑮
	新八代駅 柱脚アンカーボルト破断	5箇所	⑯
	新八代駅 構造ブレース破断/変形	65箇所	⑰
機械	新八代駅　エスカレータ故障	2箇所	⑱
車両所	熊本総合車両所検修機器損傷	約50台	—

上記の他、2編成の列車に被害あり

©KYUSHU RAILWAY COMPANY, ALL RIGHTS RESERVED.

地上設備の主な被害状況(軌道)

①軌道変状(レール歪み等)



熊本総合車両所



熊本～新八代間

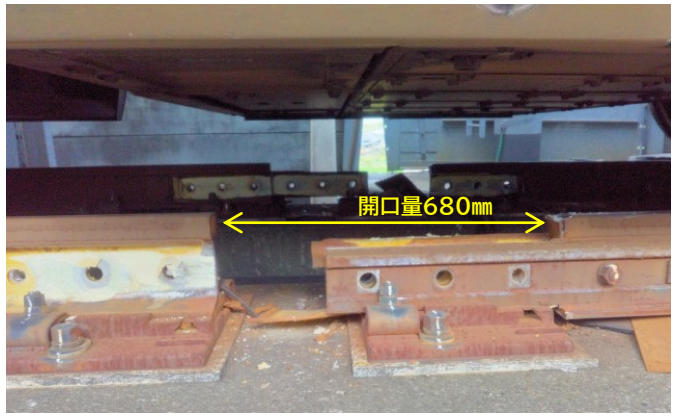


新八代～新水俣間

©KYUSHU RAILWAY COMPANY, ALL RIGHTS RESERVED.

地上設備の主な被害状況（軌道）

②レール継目部開口



新八代～新水俣間　上り線

③軌道スラブ突起コンクリート損傷



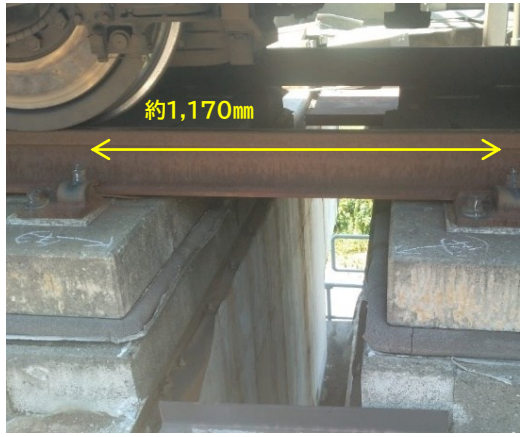
熊本～新八代間

④合成まくらぎアンカーボルト折損・変形



熊本～新八代間

⑤締結装置間隔拡大



新八代～新水俣間
（水無川橋りょうの起終点）

⑥軌道パッド等脱落・ずれ

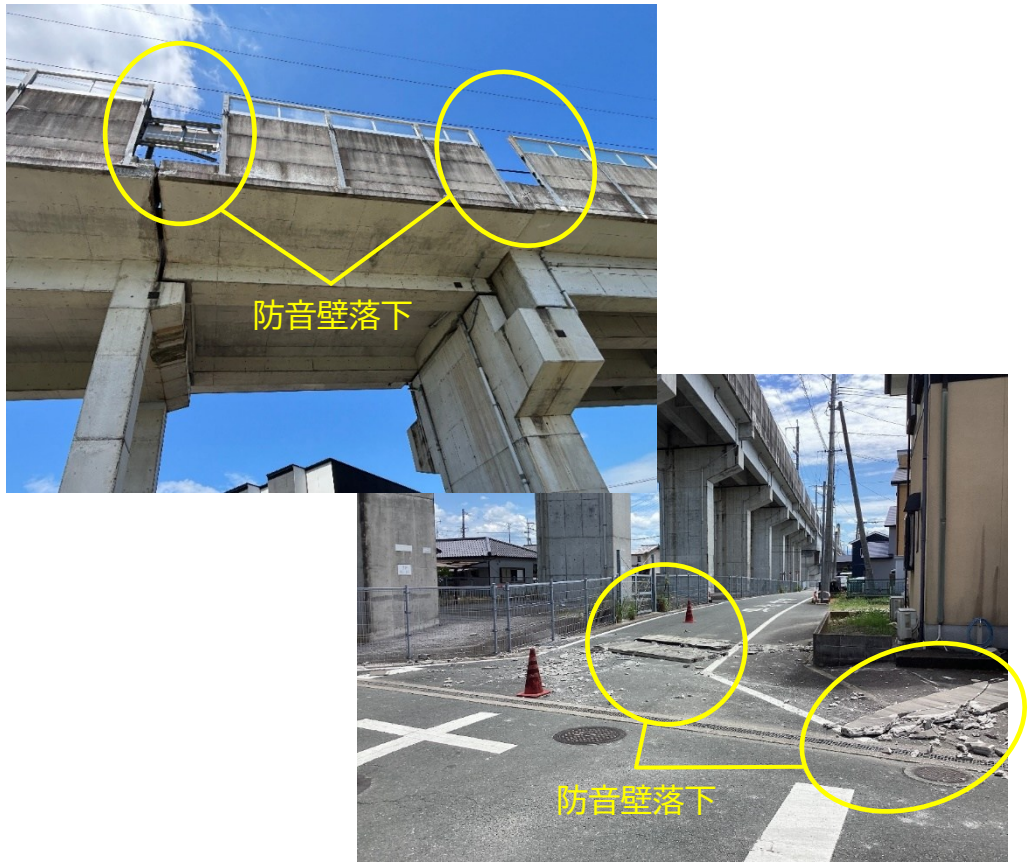


新八代～新水俣間

©KYUSHU RAILWAY COMPANY, ALL RIGHTS RESERVED.

地上設備の主な被害状況(土木)

⑦防音壁落下・ずれ



熊本～新八代間

⑧ホーム桁の柱損傷



新八代駅

©KYUSHU RAILWAY COMPANY, ALL RIGHTS RESERVED.

地上設備の主な被害状況（土木）

⑨高架橋損傷









熊本～新八代間





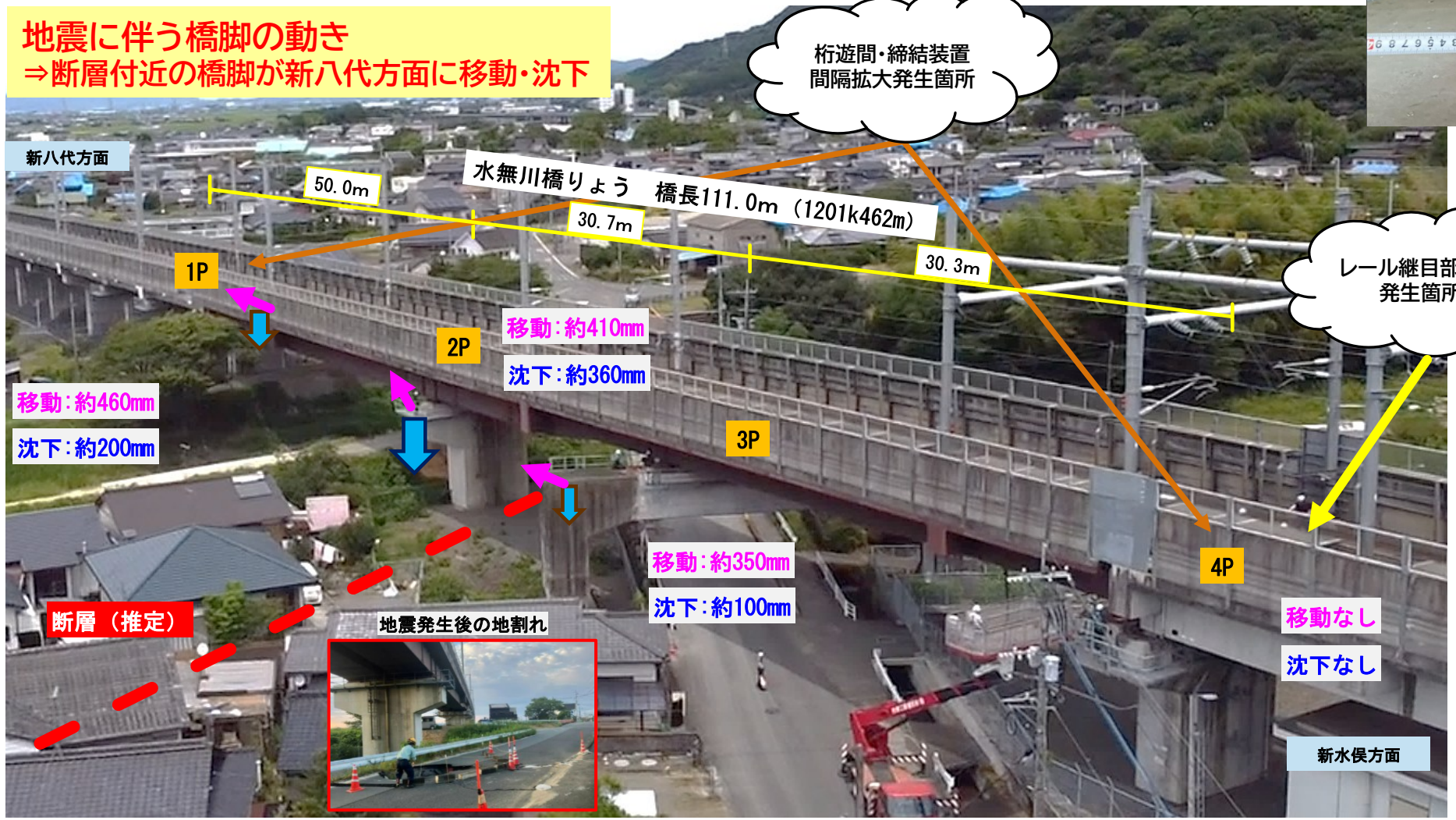
熊本～新八代間

©KYUSHU RAILWAY COMPANY, ALL RIGHTS RESERVED.

地上設備の主な被害状況(土木)

⑩水無川橋りょう橋脚沈下・橋桁ずれ

地震に伴う橋脚の動き
⇒断層付近の橋脚が新八代方面に移動・沈下





支承部変形(4P)

©KYUSHU RAILWAY COMPANY, ALL RIGHTS RESERVED.

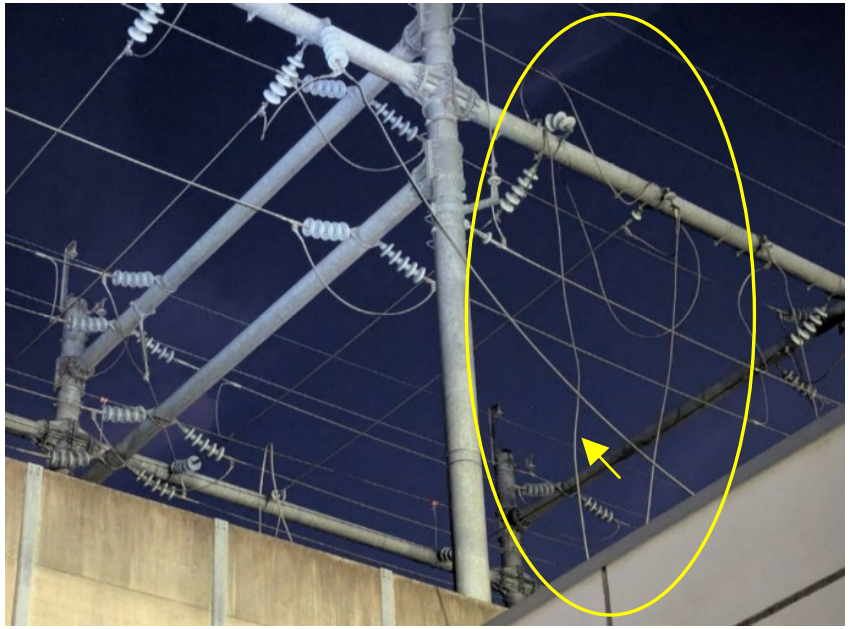
地上設備の主な被害状況（電力）

⑪吊架線断線・曲引破損



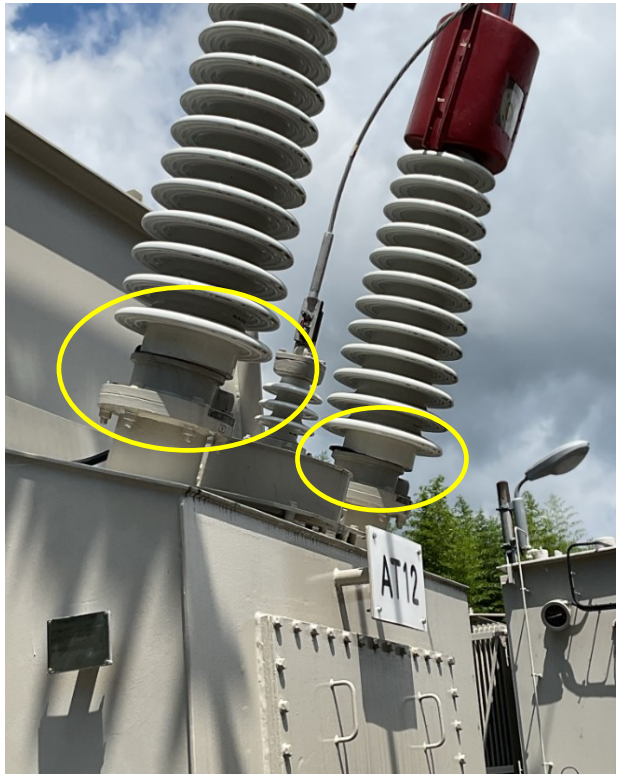
熊本駅構内

⑫き電線引出線断線



新不知火き電区分所

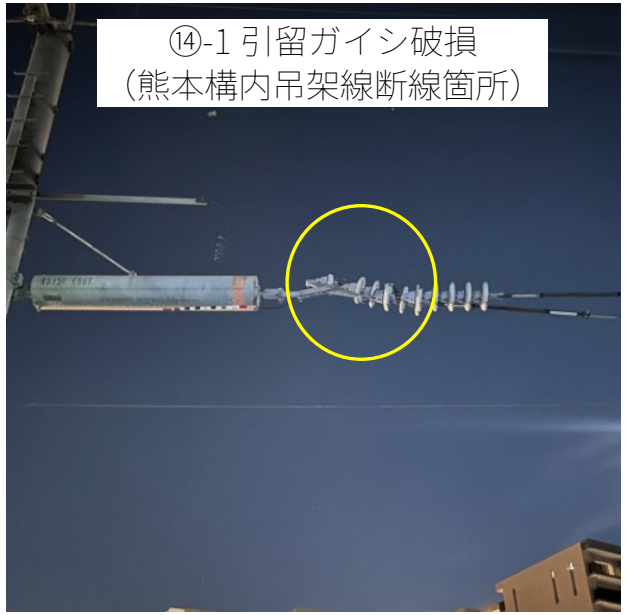
⑬変圧器ブッシング破損・漏油



新不知火き電区分所

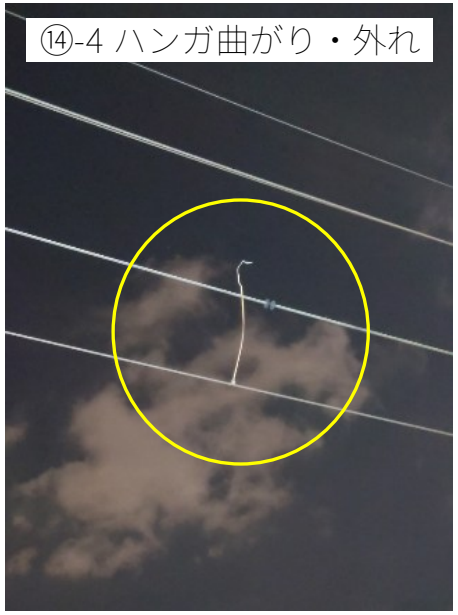
©KYUSHU RAILWAY COMPANY, ALL RIGHTS RESERVED.

電力関係その他被害

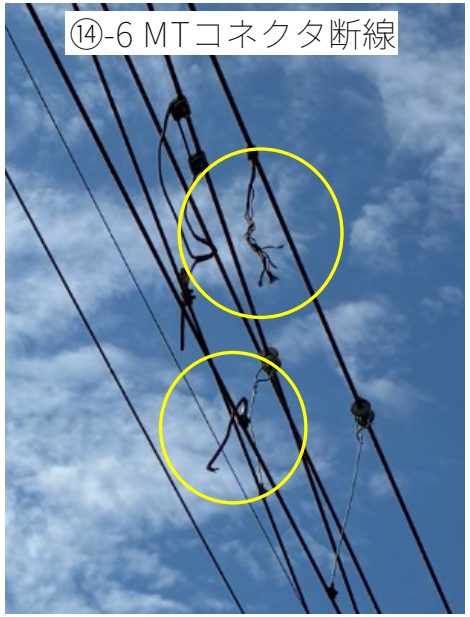

⑭-1 引留ガイシ破損
（熊本構内吊架線断線箇所）


⑭-2 曲引・引手金具破損
（熊本構内吊架線断線箇所）


⑭-3 GWガイシ破損


⑭-4 ハンガ曲がり・外れ


⑭-5 可動ブラケット流れ


⑭-6 MTコネクタ断線

その他被害

1	引留ガイシ破損	１箇所（吊架線断線ドラム）
2	曲引・引手金具破損	４箇所（吊架線断線ドラム）
3	GWガイシ破損	１７箇所
4	ハンガ曲がり・外れ	多数
5	可動ブラケット流れ	４７箇所
6	ＭＴコネクタ断線	１箇所
7	ＷＴＢロッド曲がり	４箇所
8	ＳＴＢゲージ変形	１１箇所
9	ダクト蓋破損	１２箇所
10	変電機器傾斜	２台
11	高架下高圧変圧器傾斜	１６箇所

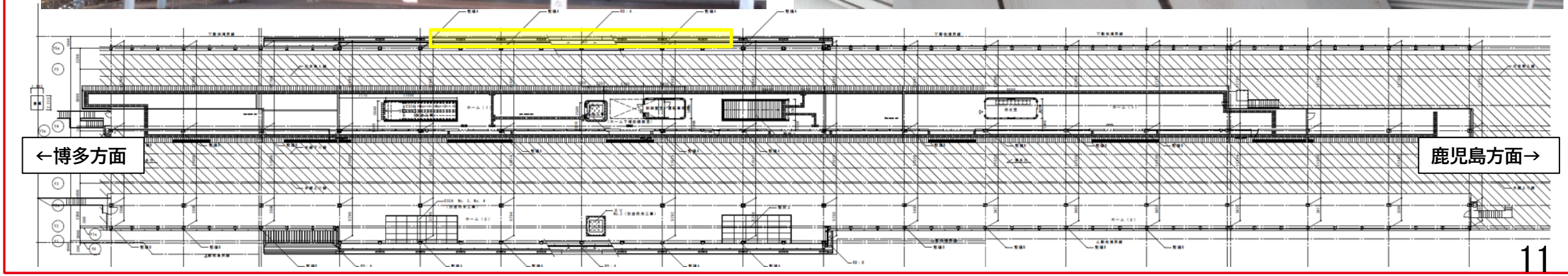
©KYUSHU RAILWAY COMPANY, ALL RIGHTS RESERVED.

地上設備の主な被害状況（建築）

⑮新八代駅　外装パネル外れ・ガラス破損







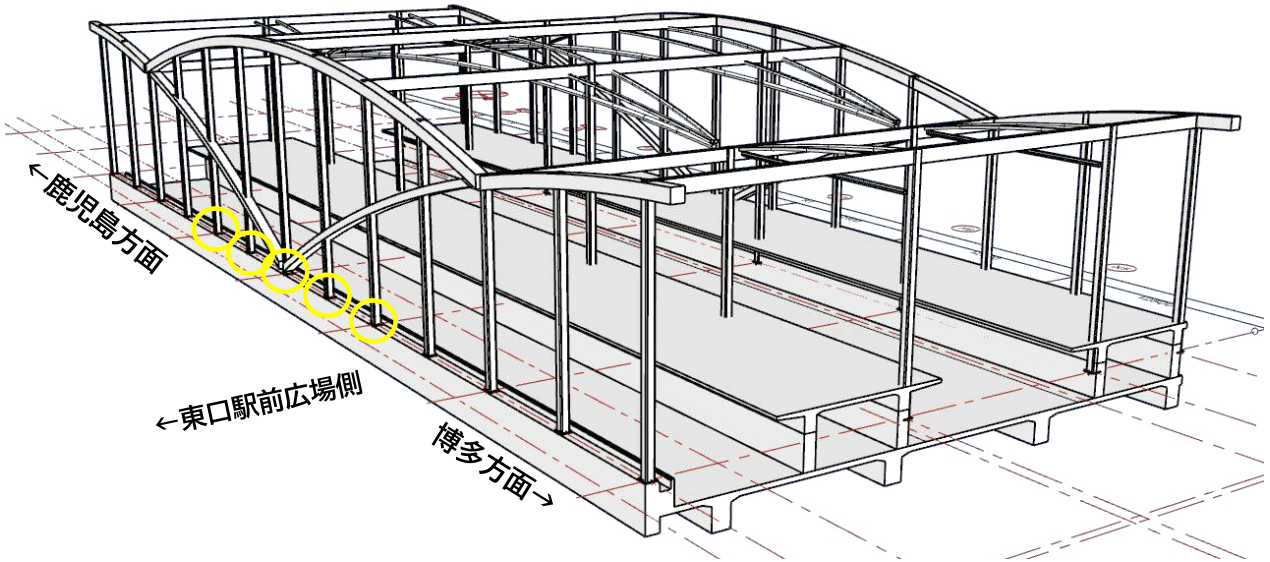
©KYUSHU RAILWAY COMPANY, ALL RIGHTS RESERVED.

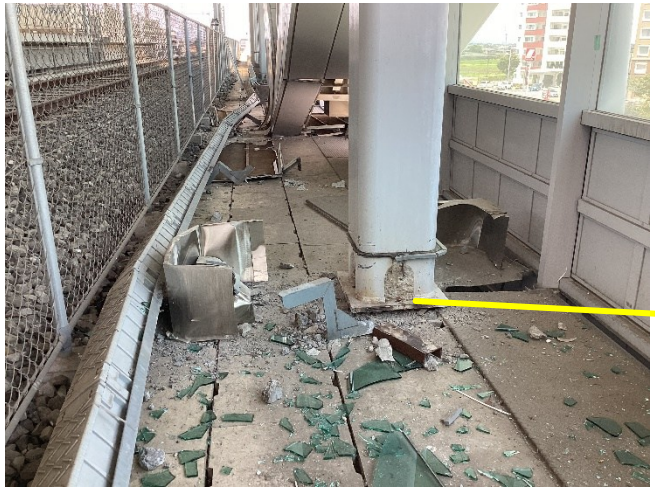
地上設備の主な被害状況（建築）

⑯柱脚アンカーボルト破断 5箇所



アンカーボルト破断







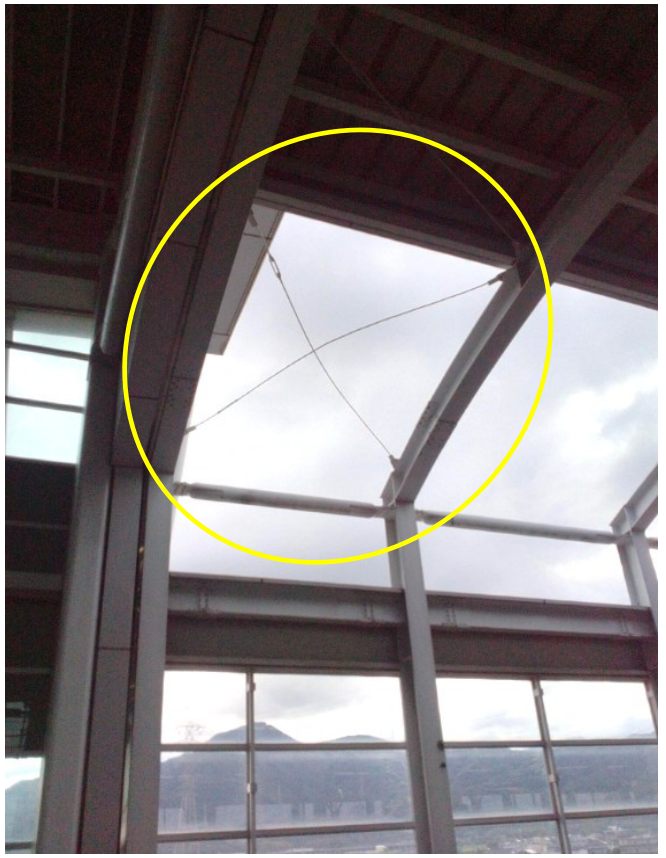
©KYUSHU RAILWAY COMPANY, ALL RIGHTS RESERVED.

地上設備の主な被害状況（建築）

⑰構造ブレース破断1箇所・変形64箇所



ブレース破断

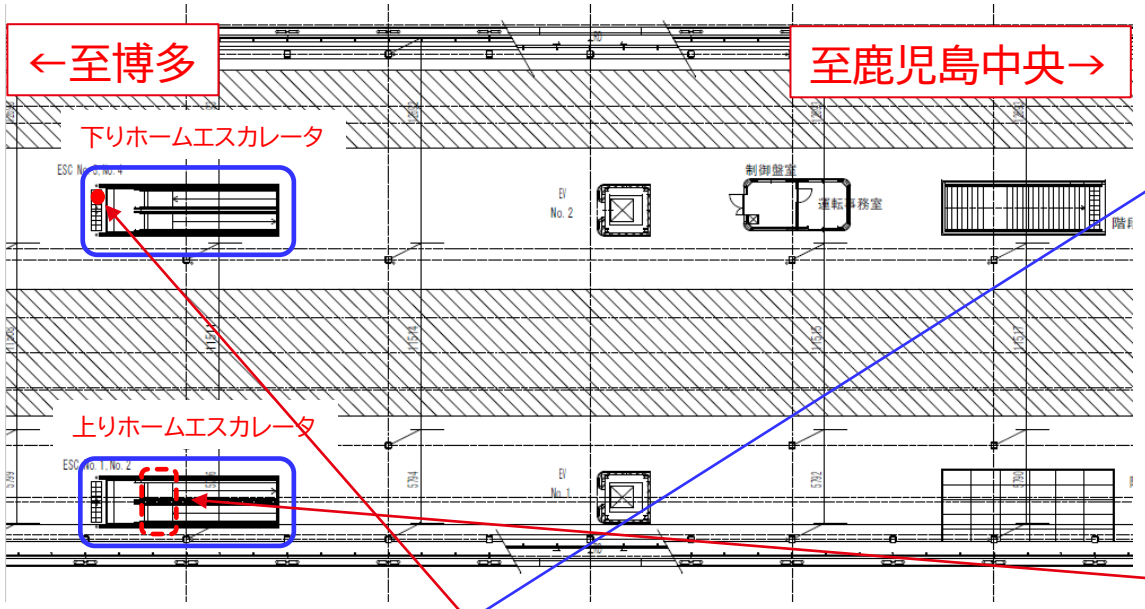


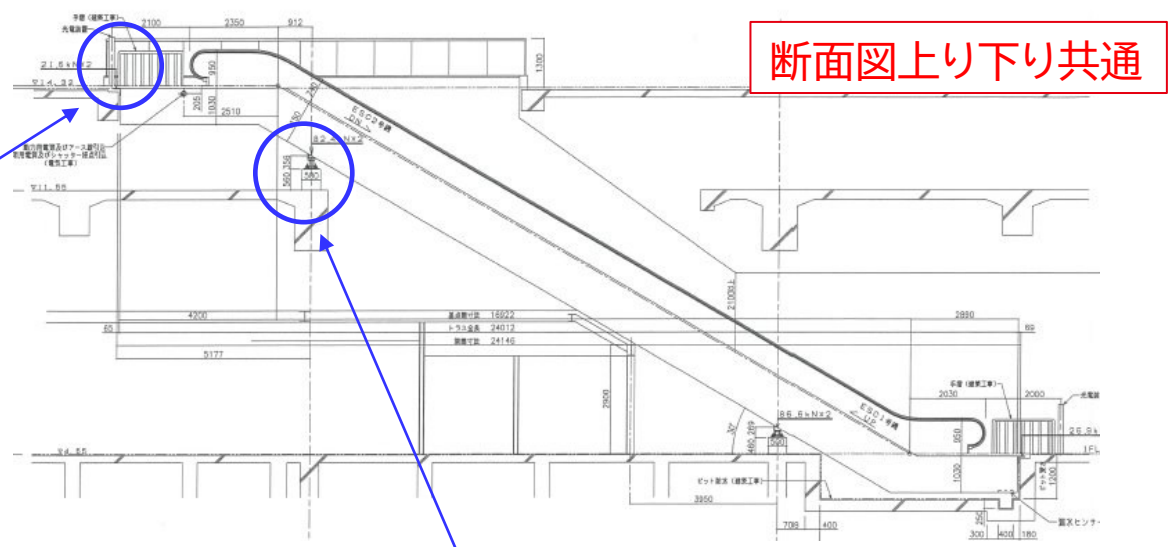
ブレース変形

©KYUSHU RAILWAY COMPANY, ALL RIGHTS RESERVED.

地上設備の主な被害状況（機械）　⑱新八代駅エスカレータ故障

・下りホームエスカレータ光電ポール1本破損（ホーム階）
・上りホームエスカレータ中間支持部材、基礎破損（エスカレータ下隠ぺい部）





下りホームエスカレータ光電ポール1本破損（ホーム階）

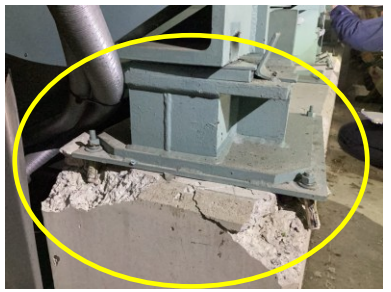




上りホームエスカレータ中間支持部材、基礎破損（エスカレータ下隠ぺい部）





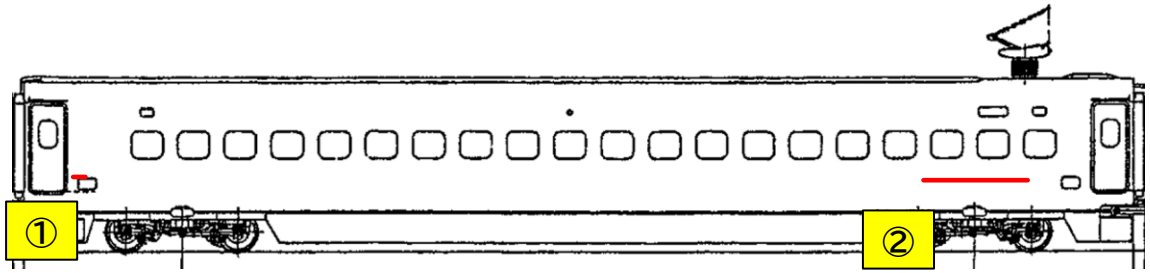


©KYUSHU RAILWAY COMPANY, ALL RIGHTS RESERVED.

車両の主な被害状況

新八代駅停車中の車両（800系）

- ホームとの接触による車体の損傷







新八代～新水俣間　上り線レール継目部開口通過した車両（N700系）

- 開口部通過による台車関係の損傷



車輪踏面の傷

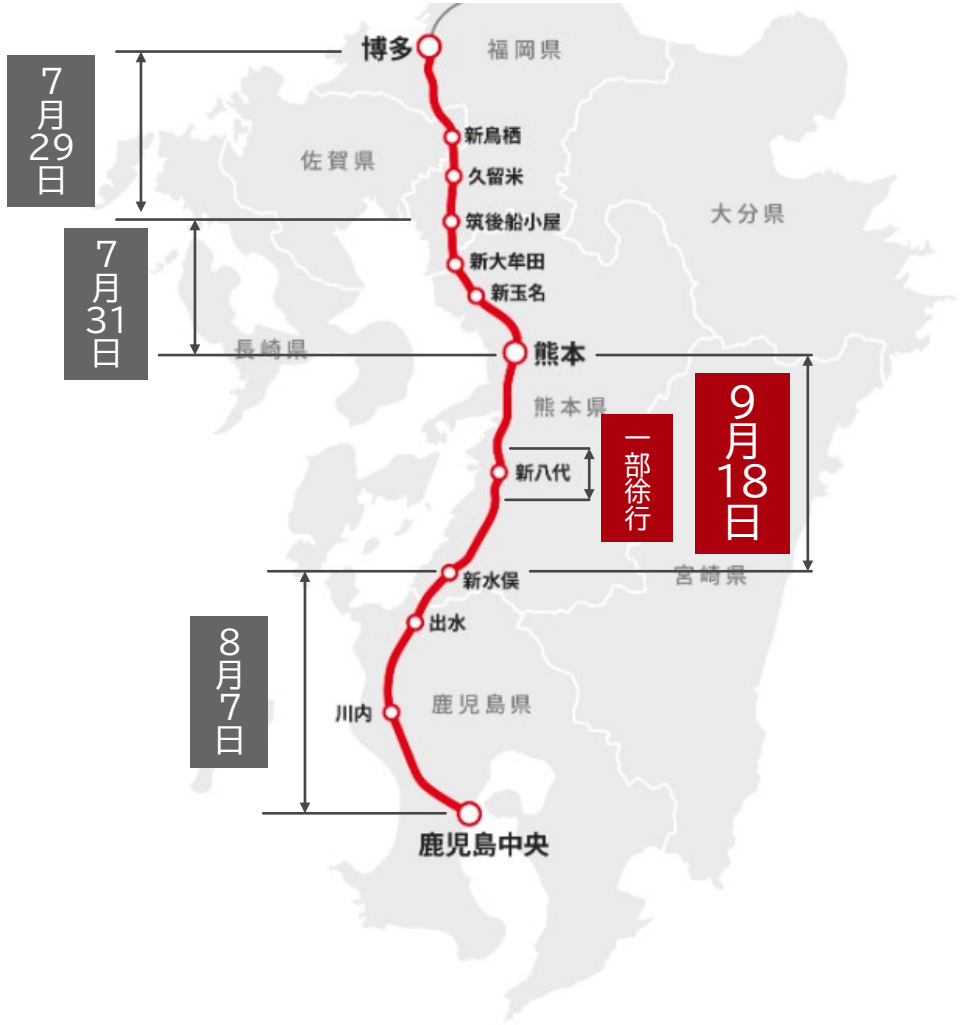


主電動機底蓋の落下

©KYUSHU RAILWAY COMPANY, ALL RIGHTS RESERVED.

令和8年熊本地震に伴う復旧工程

運行再開日と区間



<運行再開日と区間>

7月28日　地震発生

7月29日　博多～筑後船小屋間 運行再開

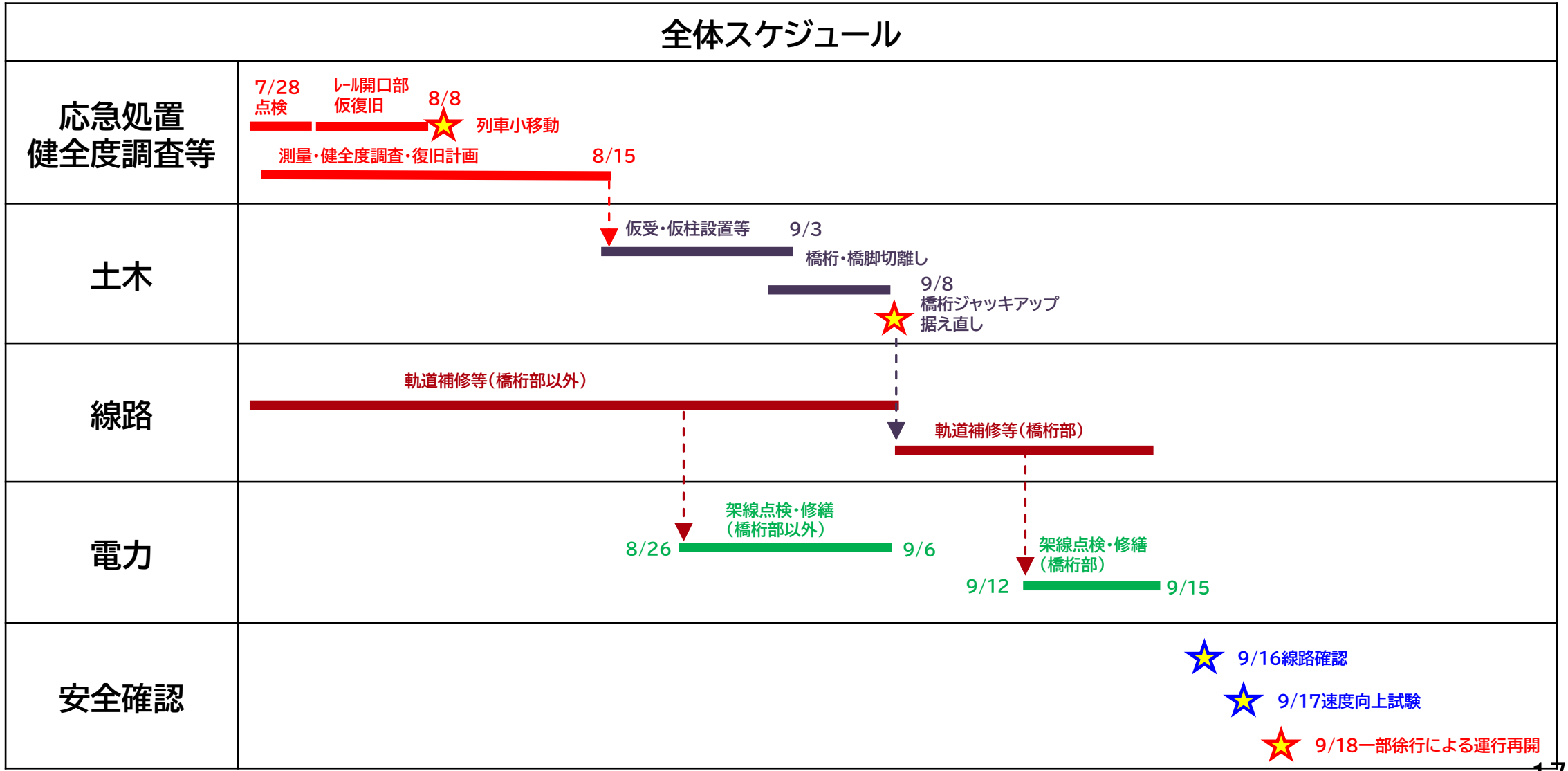
7月31日　筑後船小屋～熊本間 運行再開

8月　7日　新水俣～鹿児島中央間 運行再開

9月18日　熊本～新水俣間 運行再開（一部徐行）

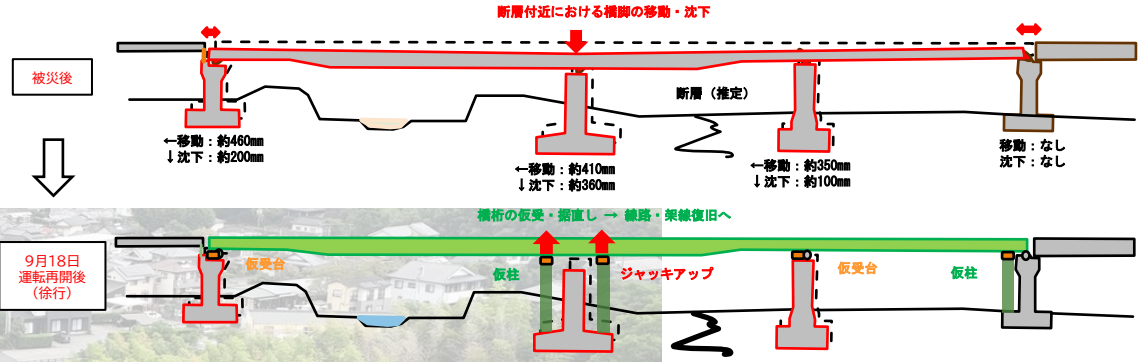
©KYUSHU RAILWAY COMPANY, ALL RIGHTS RESERVED.

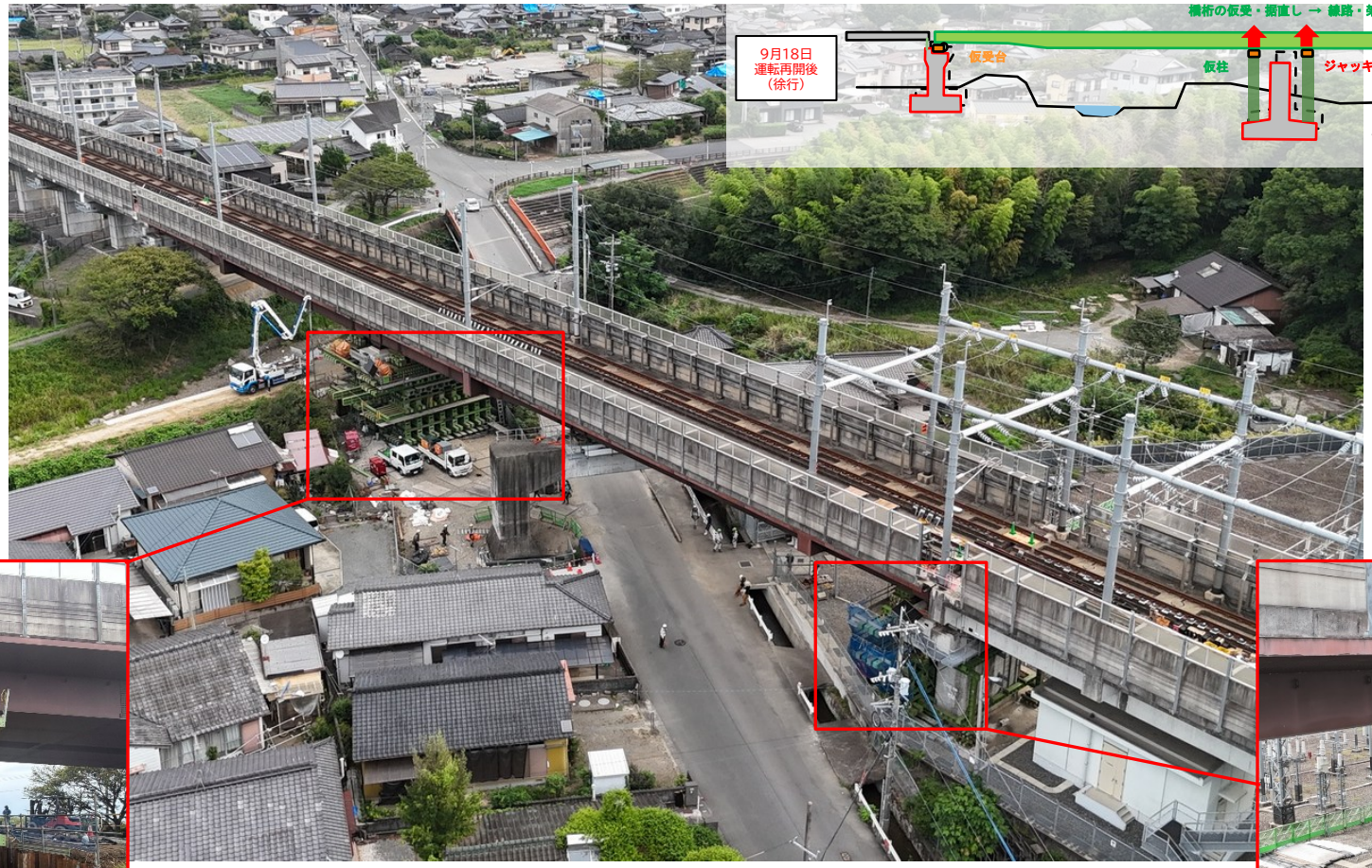
令和8年熊本地震に伴う復旧工程（水無川橋りょう）



©KYUSHU RAILWAY COMPANY, ALL RIGHTS RESERVED.

運行再開時の状況（9月18日）









©KYUSHU RAILWAY COMPANY, ALL RIGHTS RESERVED.

運行再開時の状況(9月18日)

復旧前



復旧後







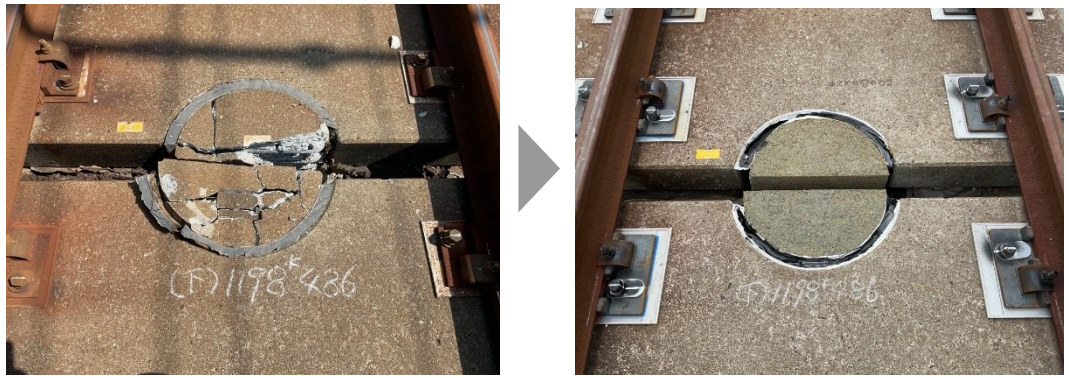
©KYUSHU RAILWAY COMPANY, ALL RIGHTS RESERVED.

運行再開時の状況（9月18日）

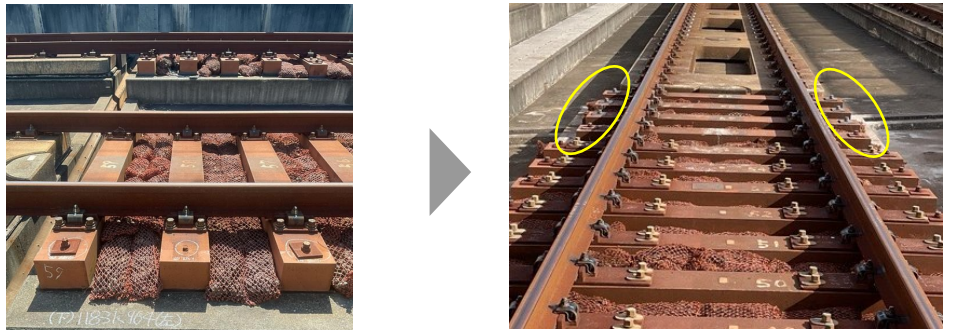
熊本～新八代間　レール歪み復旧



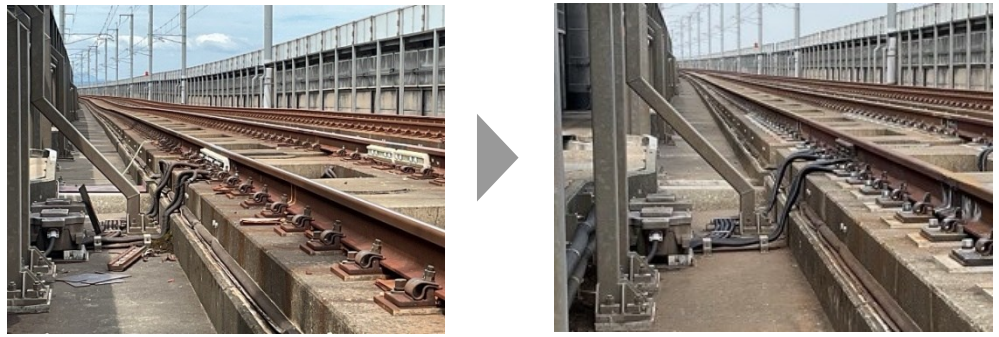
熊本～新八代間　半円突起コンクリート復旧



熊本～新八代間　合成まくらぎｱﾝｶｰﾎﾞﾙﾄ折損・変形復旧



新八代～新水俣間　軌道沈下復旧（水無川橋りょう付近）



新八代～新水俣間　レール継目部開口復旧



©KYUSHU RAILWAY COMPANY, ALL RIGHTS RESERVED.

運行再開時の状況(9月18日)

新八代駅柱脚アンカーボルト復旧






新八代駅柱脚アンカーボルト応急






©KYUSHU RAILWAY COMPANY, ALL RIGHTS RESERVED.

九州の元気を、世界へ

JR九州

©KYUSHU RAILWAY COMPANY, ALL RIGHTS RESERVED.

別紙３

新幹線の地震対策の進捗状況について

１．構造物の耐震対策

新幹線の耐震補強は、阪神・淡路大震災を受け実施したせん断破壊先行型の緊急耐震補強については、完了しており、緊急耐震補強を実施した高架橋については、東日本大震災において損傷はなかった。

現在、曲げ破壊先行型の耐震補強を取り組んでいるところであり各社の耐震補強は以下のとおり。

令和７年度末時点

事業者名	対策内容
ＪＲ東日本	・高架橋柱のせん断破壊先行型に対する耐震補強が必要なものについては、平成 19 年度完了した。 ※一部耐震診断誤りにより新たに確認されたものについては、令和 2 年度で施工完了。 ・高架橋柱の曲げ破壊先行型は、現在、令和 15 年度までに東北新幹線（盛岡以南）および上越新幹線の全区間を対象として、地震時に沈下・傾斜する恐れのある高架橋柱の補強対策を完了することを目標に進めている。 ・電柱の耐震補強は、令和 3 年度～令和 9 年度までに約 4000 本、令和 10 年度～令和 15 年度までに約 4000 本の施工することを目標に進めている。
ＪＲ東海	・高架橋柱のせん断破壊先行型に対する耐震補強が必要なものについては、令和 6 年度完了した。 ・高架橋柱の曲げ破壊先行型は、東海地震の際に強く長い揺れが想定される激震地区（三島～豊橋間）については平成 21 年度までに完了しており、残りの地区についても、現在施工中。 ・電柱は、高架橋のコンクリート柱について、鋼管柱への取り替え、もしくは鋼材による補強の耐震対策を平成 9 年度完了した。
ＪＲ西日本	・山陽新幹線における高架橋柱のせん断破壊先行型に対する耐震補強が必要なものについては、平成 22 年度完了した。 ※一部耐震診断誤りにより新たに確認されたものについては、令和 3 年度で施工完了。 ・高架橋柱の曲げ破壊先行型に対する耐震補強は、令和 34 年度末までに山陽新幹線全線を対象とし現在施工中。 ・電柱の耐震補強は、令和 34 年度末までに完了することを目標に進めている。

※　ＪＲ北海道・ＪＲ九州については対策が必要な箇所はなし。

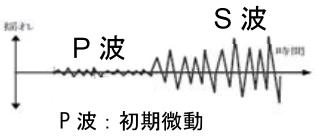
耐震補強実施例

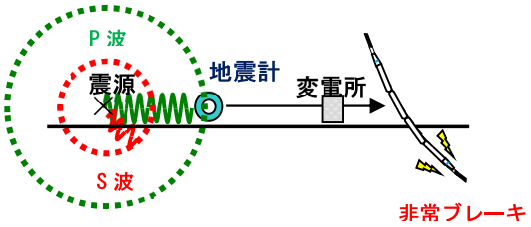


２．早期地震検知システムの充実等

（早期地震検知システム）

地震計が初期の小さな地震波を検知することにより、大きな地震波の到来が推定された場合や一定の大きさを超える地震波を検知した場合に、鉄道変電所から列車への送電を自動的に停止し、列車の非常ブレーキを動作させ減速、停止させるシステム





◆地震時に列車を早期に停止させる取組み

（１）鉄道事業者による地震計の整備等

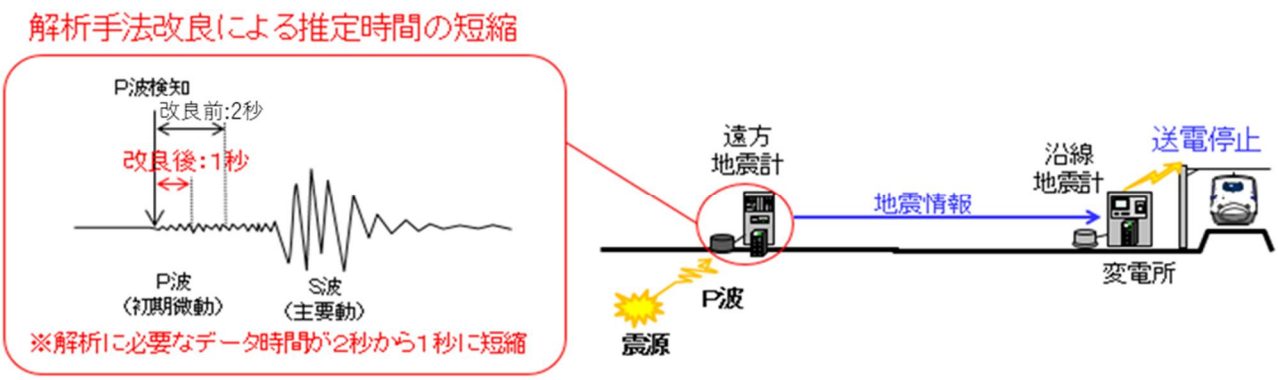
各社において、自社で整備する地震計の増設、地震検知システムの機能強化、列車ブレーキ力の向上を図るなど、列車を早期に停止させる取組みを行っているところである。

	地震計設置箇所（令和７年度末時点）			東日本大震災以前からの主な取組内容	東日本大震災以降の主な取組内容
	遠方	沿線	計		
JR 北海道	9	8	17	―	○開業時より全ての地震計 S 波、P 波検知機能を導入。 ○気象庁の緊急地震速報を導入
JR 東日本	50 （海岸 20 内陸 30）	85	135	○沿線、海岸地震計へ P 波検知機能を追加	○首都圏を含む内陸地震計を 30 箇所増設（S 波、P 波検知機能有り） ○気象庁の緊急地震速報を導入
JR 東海	21	50	71	○気象庁の緊急地震速報を導入 ○沿線地震計を 25 箇所増設（S 波検知機能有り） ○遠方地震計を 7 箇所増設（P 波検知機能有り）	○沿線地震計へ P 波検知機能を追加 ○遠方地震計へ S 波検知機能を追加 ○気象庁の東南海海底地震観測網の活用を検討中
JR 西日本	19	69	88	○沿線地震計へ P 波検知機能を追加 ○気象庁の緊急地震速報を導入	○遠方地震計へ S 波検知機能を追加
JR 九州	6	12	18	○開業時より全ての地震計に S 波、P 波検知機能を導入。	○気象庁の緊急地震速報を導入

※緊急地震速報は、海底地震計の観測データの活用を令和元年６月 27 日から開始している。

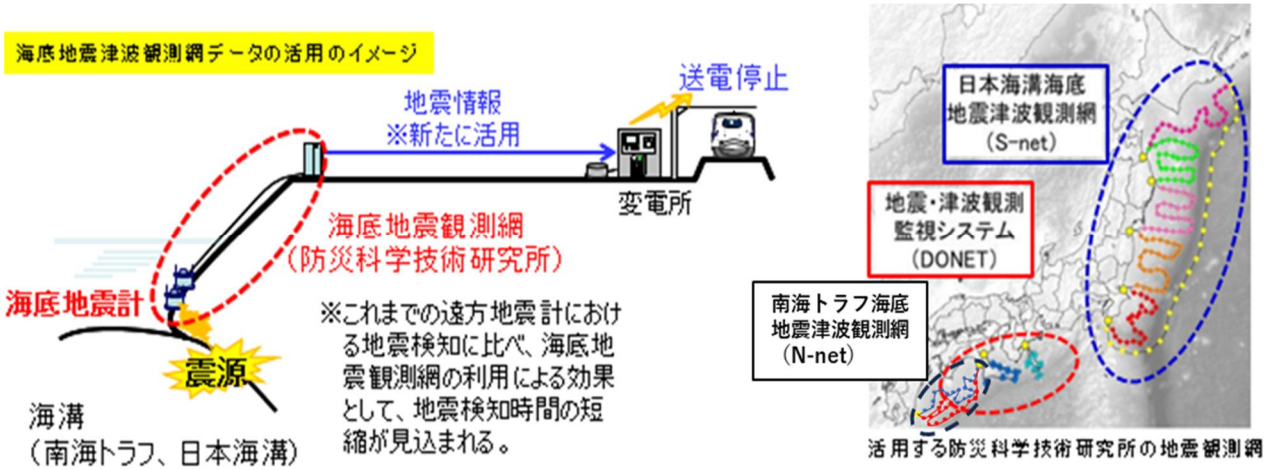
上記取組みに加え、更に P 波を検知してから緊急停止警報の発報までに要する推定時間を最短 2 秒から 1 秒に短縮する機能向上を図っている。

事業者名	遠方地震計	沿線地震計
ＪＲ北海道	平成 30 年度に機能向上完了	平成 30 年度に機能向上完了
ＪＲ東日本	令和 4 年度に機能向上完了	平成 10 年度に機能向上完了
ＪＲ東海	平成 31 年 2 月に機能向上完了	平成 25 年度に機能向上完了
ＪＲ西日本	平成 31 年 3 月に機能向上完了	令和 3 年度に機能向上完了
ＪＲ九州	令和 3 年度機能向上完了	令和 3 年度に機能向上完了



（２）国立研究開発法人 防災科学技術研究所が設置した海底地震計情報の活用

事業者名	日本海溝海底地震津波観測網（S-net）	地震・津波観測監視システム（DONET）	南海トラフ海底地震津波観測網（N-net）
ＪＲ東日本	平成 29 年 11 月 1 日より房総沖データを、平成 31 年 1 月 25 日より茨城・福島沖から十勝・釧路沖までのデータを新幹線早期地震検知システムに導入（最大約 20 秒検知時間短縮の見込み）。		
ＪＲ東海	平成 31 年 4 月 16 日導入（最大約 30 秒検知時間短縮見込み）。	平成 31 年 4 月 16 日運用開始（最大約 15 秒検知時間短縮見込み）	
ＪＲ西日本		平成 31 年 4 月 16 日運用開始（最大約 10 秒検知時間短縮）	令和 8 年 4 月 1 日運用開始（最大約 20 秒検知時間短縮）



３．脱線・逸脱防止装置

地震時において、列車の脱線を極力防止する装置の整備、また、仮に脱線した場合においても線路から大きく逸脱することを防止する装置の整備を各事業者において実施中。

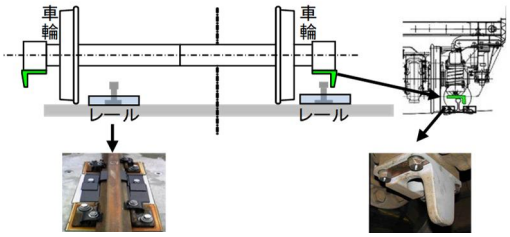
各社の整備計画については、別紙参照

（参考：各社の対策）

JR 北海道・JR 東日本・JR 西日本（北陸新幹線）

仮に脱線した場合においても、台車に取り付けたＬ型の逸脱防止ガイドがレールに引っ掛かることにより、線路から大きく逸脱することを防止する。

※逸脱防止ガイドは、全車両に設置済み。



レール転倒防止装置

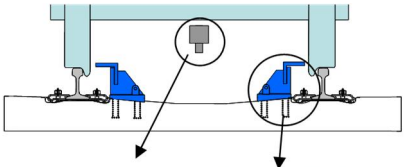
逸脱防止ガイド

JR 東海・JR 九州

脱線防止ガードにより地震時の列車の脱線を極力防止する。

また、仮に脱線した場合においても、台車に取り付けた逸脱防止ストッパが脱線防止ガードに引っ掛かることにより、線路から大きく逸脱することを防止する。

※逸脱防止ストッパは、全車両に設置済み。





逸脱防止ストッパ



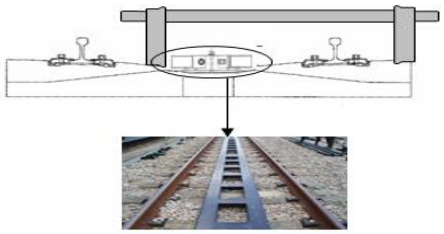
脱線防止ガード

JR 西日本（山陽新幹線）

仮に脱線した場合においても、レールの内側に敷設した逸脱防止ガードに車輪が引っ掛かることにより、線路から大きく逸脱することを防止する。

※相互直通することから、他社対策である逸脱防止ストッパによる対策も実施している。

※逸脱防止ストッパは、全車両に設置済み。



逸脱防止ガード

別紙

新幹線の脱線・逸脱防止対策の整備状況

令和７年度末時点

事業者名	方式		敷設延長※（km）	線路延長※（km）
JR北海道	・ 逸脱防止ガイド【完了】 ・ レール転倒防止装置		294	297
JR東日本	・ 逸脱防止ガイド【完了】 ・ 脱線対策用 IJ（接着絶縁継目）【完了】 ・ レール転倒防止装置		1,471	2,243
JR東海	・ 脱線防止ガード ・ 逸脱防止ストッパ【完了】		924	1,036
JR西日本	北陸	・ 逸脱防止ガイド【完了】 ・ レール転倒防止装置【完了】 ・ 脱線対策用 IJ（接着絶縁継目）【完了】	935	1,704
	山陽	・ 逸脱防止ガード		
JR九州	・ 脱線防止ガード ・ 逸脱防止ストッパ【完了】		215	630

※上り線・下り線を合計した延長