

～ 不良と判断されたまくらぎの交換等を行っていなかったため、
レールの締結力が低下して軌間が拡大し、列車が脱線した事故 ～

鉄道事業者名：京葉臨海鉄道株式会社

事故種類：列車脱線事故

発生日時：平成30年6月16日13時46分ごろ

発生場所：臨海本線 蘇我駅構内（千葉県 千葉市）

<概要>

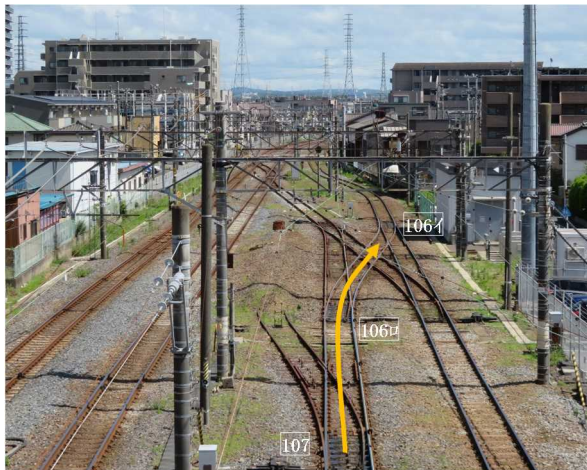
京葉臨海鉄道株式会社の臨海本線の蘇我駅発千葉貨物駅行き19両編成の第4095列車の運転士は、蘇我駅を出発後、106口分岐器を通過中に後ろに引っ張られる感じがしたため後方を確認したところ、4両目（機関車を含む）の貨車が左に傾いているのを認めたことから、非常ブレーキを操作して列車を停止させた。停止後、4両目の貨車を確認したところ、全4軸が進行方向左側に脱線していた。同列車には運転士1名が乗車していたが、負傷はなかった。

<脱線の状況>

本件列車の進路は、107分岐器を通過した後、106口分岐器、106イ分岐器を通過するルートである。

本件列車は、4両目の車両が左側に脱線していた。この車両の右車輪は全て軌間内に脱線し、左車輪は全て軌道の左側に脱線しており、脱線した左車輪は一部が砕石に埋まっている状況であった。

本件列車の脱線開始地点は、106口分岐器内のリード部中央付近であったものと推定される。



<原因>

本事故は、19両編成の貨物列車が蘇我駅構内の106口分岐器付近を走行中に軌間が拡大したため、4両目の貨車の全4軸が脱線したものと考えられる。

106口分岐器付近の軌間が拡大したことについては、軌道の保守管理を担当しているJR貨物が、定期検査において不良と判断されたまくらぎが連続していたにもかかわらず、まくらぎ交換や補修等の措置を講じていなかったため、レールの締結力が低下していたことによるものと考えられる。

まくらぎ交換や補修等の措置を講じていなかったことについては、定期検査における軌間の静的測定値が整備基準値内であったことにより、軌間拡大に対する危険性を十分に認識できていなかった可能性が考えられる。

<必要と考えられる再発防止策>

- (1) JR貨物は、軌道の保守管理や補修計画等を担当する係員の教育訓練に関し、まくらぎの腐食等が連続的に発生している箇所等、軌間拡大による軌間内脱線に対する危険性が特に増加する要注意箇所について、その判断能力を向上するための教育内容の充実を図ることが望ましい。また、そのような要注意箇所については、優先的にまくらぎ交換や補修等の措置が講じられるよう留意する必要がある。

さらに、JR貨物では、同社から情報提供を受けている検測車の動的軌道変位測定値について、軌道の補修等の必要性、緊急性の判断に活用するなど、軌道の管理に積極的に活用することが望ましい。

- (2) 軌間拡大による列車脱線事故については、平成28年10月から平成29年5月までの間に4件の事故が発生したことから、当委員会では、国土交通大臣に対し、「軌間拡大による列車脱線事故の防止に係る意見について」(平成30年6月28日付け)により意見を述べた。これらの事故は、いずれも木まくらぎやレール締結装置に連続した不良が存在したことにより、レール小返り等による動的な軌間拡大が生じたことによるものと考えられ、本事故との類似性が認められるところである。

このため、本意見において述べた同種事故の防止のための留意事項を踏まえ、軌道の保守管理方法の改善や軌間拡大防止策の推進等を図ることにより、軌間拡大による列車脱線事故に対する一層の安全性向上が図られることが望まれる。