

函館線 森・石倉間の列車脱線事故に対する当社の取り組み
(運輸安全委員会の鉄道事故調査報告書(令和8年5月28日公表)を受けて)



北海道旅客鉄道株式会社
HOKKAIDO RAILWAY COMPANY

1. 本事故の概要

日本貨物鉄道株式会社名古屋貨物ターミナル駅発札幌貨物ターミナル駅行き21両編成の下り第3087列車は、令和6年11月16日(土)、函館線の森駅を定刻(01時35分)に通過し、森駅～石谷信号場間にある鷲ノ木道路踏切道を速度約75km/h で通過後、非常ブレーキが作動したため停止した。

停止後、列車の運転士が降車して確認したところ、13両目(以下、車両は前から数え、前後左右は列車の進行方向を基準とする。)、16両目、18両目、20両目及び21両目が脱線していた。また、20両目と21両目との間で列車が分離していた。

列車には運転士1名が乗務していたが、負傷はなかった。

令和8年5月28日運輸安全委員会公表
函館線 森駅～石谷信号場間(複線)で発生した列車脱線事故
鉄道事故調査報告書より引用

2. 本事故の原因

- ・貨物列車が鷲ノ木道路踏切を通過中に、右側のレールが約4mにわたり破断・欠損し、欠損したレール上を車輪が通過したため、5両の貨車が脱線したものと考えられる。
- ・レールが破断したことは、レールの腹部及び底部が腐食により減肉し、断面減少により輪重等に対する強度が大幅に低下していたことによるものと考えられる。
- ・レールが激しく腐食していたことについては、踏切において道路縦断線形の影響により、近隣の漁港関係の貨物自動車の通過の際に積荷からの海水の落下が繰り返されていたことで、踏切内に塩分が持ち込まれていたことが影響した可能性があると考えられる。
- ・踏切内のレールの検査は行われていたものの、レール底部及び腹部の腐食や減肉の状態を十分に把握できていなかったことが関与したものと考えられる。

令和8年5月28日運輸安全委員会公表
函館線 森駅～石谷信号場間(複線)で発生した列車脱線事故
鉄道事故調査報告書をもとに作成

3. 再発防止に向けた当社の取り組み

調査報告書における再発防止策

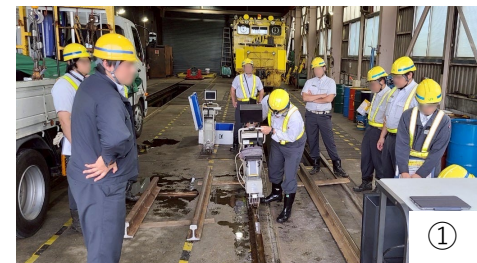
- 【1】今後のレール管理においては、特に踏切内のレール底部及び腹部の腐食や減肉を極力把握できるように、レール検査手法の改良に努める必要がある。
- 【2】踏切内において一定程度のレール底部腐食が観測された場合や、踏切内への塩分の持込みを把握した場合には要注意の踏切に指定して、レール探傷結果の判定基準を厳しくするとともに、踏切敷板等の撤去作業の機会等を捉え、目視検査や寸法測定を行うことが必要である。
- 【3】必要により踏切内のレールの防食処理、排水不良や不陸(レールのばたつき)の解消等の対策を行うことも望ましい。

当社の再発防止の取り組み

- 【1】踏切部でのレール検査において、超音波探傷器による底部腐食エコーの途切れの有無を確認し、途切れがあった場合には敷板の撤去を行い、レール腹部厚の確認を行っています。また、レール腹部腐食の管理手法に関する教育・訓練を実施しました。

<教育訓練実績>

- ① 超音波探傷器のエコー画像に関する現場社員教育
- ② 腐食レールを用いた超音波探傷器の実技訓練【今後も継続】
- ③ 管理手法に関する集合研修教育カリキュラムの策定・教育【今後も継続】



①



②

- 【2】鷲ノ木道路踏切を「要注意踏切」に指定し、1年に1回検査を実施することとし、当面の間は踏切敷板を撤去して状況を調査します。また、海水を溢出させる自動車が行き交う踏切が他にないか、漁港近郊の踏切を調査し、鷲ノ木道路踏切以外にはないことを確認しておりますが、今後必要により「要注意踏切」を追加し管理していきます。
- 【3】鷲ノ木道路踏切においては、レールの防食処理を実施しました。当面の間、1年に1回敷板を撤去し腐食の観察(防食処理の効果検証)、必要により清掃等を実施しています。

3. 再発防止に向けた当社の取り組み(二次被害防止)

調査報告書における再発防止策	当社の再発防止の取り組み
本事故発生後においては、本件列車による隣接線支障がないこと等の安全の確認ができる前に、隣接線に対向し列車が走行する事象が発生していたが、本事象は事故の被害が拡大する場合もあり得る事象であったと考えられる。 走行中の列車が自動的に停止し、その原因が不明な場合は、JR北海道の輸送指令とJR貨物の運転士間で情報の交換を密にして当該列車の状態を把握し、輸送指令は、安全が確認されるまでは隣接線に列車を入れない等、より慎重な対応を行っていくことが必要である。	輸送指令員が当該列車(防護無線発報)の状態を把握し、安全が確認されるまでは隣接線を走行させない対応を徹底するよう、防護無線受信時の取扱いについて、マニュアルの修正および教育・訓練の強化を行いました。 <教育・訓練の強化> ① 新任・中堅・ベテラン輸送指令員それぞれの階層における集合教育において防護無線受信時の対応をカリキュラムに追加し、新任においては乗務員シミュレータを活用した体現実習を実施しました。【今後も継続】 ② 今回の事例を重大事故事例として定め、教育資料を作成し、輸送指令の職場内において毎年教育を行うこととしました。【今後も継続】

○当社では、運輸安全委員会調査報告書の再発防止策の趣旨を踏まえた具体的な取り組みを実施しております。

○引き続き、同種事故の発生防止に取り組んでまいります。