

列車分離事象に関するご報告とストープ列車連結再開について

平素より津軽鉄道をご利用いただき、誠にありがとうございます。令和7年12月29日に津軽飯詰～昆沙門駅間で発生した列車分離事象につきまして、お客様ならびに地域の皆さまに多大なるご心配とご迷惑をおかけしましたこと、深くお詫び申し上げます。

本件について、調査結果と実施した対策、今後の取り組みを以下のとおりご報告いたします。

1. 発生した事態

令和7年12月29日14時52分頃、津軽飯詰駅を発車した下り第155列車(4両編成)が、前町線道踏切付近で非常ブレーキにより停止しました。

停止後の確認により、2両目気動車と3両目客車の連結器およびブレーキホースが分離し、約1m離れて停止いたしました。

乗客200名のうち、1名の方が軽い打撲を負いました。

2. 原因の報告

調査の結果、以下の複数要因が重なり、連結器が上下方向にずれて抜けたものと推定されました。

● 軌道状態による車両の上下動

- 現場の津軽飯詰駅～昆沙門駅間、前町線道踏切付近の水路前後のレール高低差により、車体が上下動しやすく、さらに後部車両の客車は連続した継目落ちによる縦揺れが重なることで、上下動が大きくなる区間であった。

- 車両通過時に枕木が約30mm前後沈み込む状況が確認されていた。

● 客車オハ462号の連結器ナックルの偏摩耗

- ナックル上部が薄く偏摩耗しており、上下方向の保持力が低下していた。
- 摩耗は長年の使用と、気動車との高さ差による当たり面の偏りが原因と推定。

● 車両同士の連結器高さの差

- 双方の連結器高さは基準値内であったものの、客車側が19mm低く、継目通過時の上下動の影響を受けやすい状態であった。

● その他の要因

- 気動車は空気バネ台車、ストープ列車(客車)はバネ式台車で、継目通過時車体の動きが異なること。

3. 対応したこと（実施済み対策）

事象発生後、以下の対策を実施し、安全性の確保を確認しました。

● 軌道の修繕

- ・ 現場付近のバラスト総つき固めを実施し、上下動を改善。
- ・ 必要箇所は再修繕を行い、状態を安定化。

● 車両連結器の点検・修繕

- ・ 全車両の連結器高さを再測定し、新たに定めた基準値内となるよう調整しました。
- ・ 偏摩耗が確認されたオハ 462 号のナックルを肉盛り修繕。
- ・ 以後、上下両側からのナックル厚さ測定を検査項目に追加。

● 運転取扱いの見直し

- ・ インシデント発生時の現場保全・通報手順について教育を徹底。

4. 今後の対応

津軽鉄道では、今回の事象を重く受け止め、以下の取り組みを継続してまいります。

● 軌道状態の定期的な重点監視

- ・ 継目落ち・沈み込み・噴泥箇所の重点確認

列車巡回および徒歩巡回において、継目落ちや枕木沈み込み、噴泥など異常が発生しやすい箇所を確認し、静的検測では把握しにくい「車両通過時の沈み込み」など動的な状況も把握していきます

- ・ 乗務員からの情報収集と一元管理

機関士・車掌が運行中に気付いた軌道の異常や乗り心地の変化を随時報告し、運輸技術グループが情報を集約して管理します。

- ・ 修繕計画の策定と進捗管理

収集した情報をもとに毎年 4 月に「軌道修繕計画」を策定し、進捗状況を毎月本社へ報告する体制とすることで、迅速かつ計画的な軌道整備を進めてまいります。

● 車両連結器の検査強化

- ・ ナックル厚さの上下測定を定期検査に組み込み、摩耗の早期発見を徹底。
- ・ 連結器高さの管理基準を厳格化。

● 安全教育の継続

- ・ 運転士・車掌・司令員へのインシデント対応訓練を定期的に実施。
- ・ 安全最優先の判断が徹底される体制を維持。

5. ストープ列車の連結再開について

今回の事象に対する原因調査および再発防止対策について、東北運輸局より「客車の使用再開にあたっては、再発防止対策を実施しながら進めて差し支えない」との連絡を受けております。

以上の対策が完了し、安全性が確認できたことから、ストープ列車の客車連結を再開いたします。

お客様に安心してご乗車いただけるよう、今後も安全対策の強化に努めてまいります。

引き続き津軽鉄道をご愛顧賜りますようお願い申し上げます。

令和 8年 4月 10日

津軽鉄道株式会社

代表取締役社長 澤田 長二郎