

資料 1

建築・都市整備・道路委員会
令和元年7月2日
道路局

金沢シーサイドラインの列車事故について【報告】

1 金沢シーサイドラインの概要

金沢シーサイドラインは、約 660ha の大規模埋立地における交通需要に対応するために整備された新交通システムです。高架橋等の基盤部分を道路の一部として道路管理者が整備し、運行に係る電気・通信・車両等の設備は運行主体である株式会社横浜シーサイドラインが整備し、運営・管理を行っています。

区間：新杉田駅～金沢八景駅（14 駅）

営業キロ：10.8 km

開業年月日：平成元年7月5日

運行主体：株式会社横浜シーサイドライン 代表取締役社長 三上章彦

設立：昭和58年4月22日

株主：横浜市（63.37%）、京浜急行電鉄（11.94%）、
西武鉄道（3.96%）、横浜銀行（3.76%）など43名

輸送人員：1日平均 52,790 人（平成30年度実績）

2 事故概要

6月1日（土）、新杉田駅 20時15分発並木中央駅行きの列車が逆走し、車両止めに衝突したことにより、乗客15名が救急搬送（消防発表）されました。



ホーム側から見た衝突車両全景



車両止めに衝突した状況

裏面あり

3 事故原因の調査状況

運営会社では、金沢八景方面へ進行を指示する信号を伝えるケーブルが断線し、モーターに進行方向を切り替える信号が伝わらなかったことが、直接的原因となった可能性が高いと考えています。

また、運輸安全委員会においても、断線が生じていたこと等、調査で得られた情報を発表しており、その概要は次のとおりです。

なお、断線の原因などについて、引き続き調査が進められています。

(1) 進行方向の指令を伝える線の断線

モーターの制御装置に金沢八景方面への進行を指示する信号を伝えるケーブル（F線）が断線していました。



赤丸の奥部分が今回断線箇所を示す
(写真は健全車両)



↑金沢八景方面への進行を指示する信号を伝えるケーブル（F線）が、車体に接触し、溶断して断線している状態を確認

(2) 機器の動作記録

動作記録によると、当該列車が事故発生前の新杉田駅から金沢八景駅への走行中、幸浦駅と産業振興センター駅の間で、F線に電気信号が流れない状態になったことが確認されています。

また、動作記録からは、地上機器は正常に動いていたことが確認されています。

(3) モーターの制御装置の仕様

事故発生前の運行で、金沢八景駅に到着し、新杉田駅へ折り返し運行を行いました。新杉田方面への進行を指示する信号を伝えるケーブル（R線）には異常がなかったため、金沢八景駅での切替は正常に行われました。

金沢八景駅から新杉田駅に到着後、モーター制御装置に対して進行方向を指示する信号が伝わりませんでした。そのような場合、モーターは従前の状態（新杉田方面へ向かって走行）を維持する仕様となっていました。

4 再発防止に向けた検討状況

運営会社では、異常発生時においても、安全側に作用するシステムとするため、F線、R線に異常があった場合に列車が出発できなくする自動運転の回路の改修をはじめとして、ソフトウェアの変更や断線を検知する信号回路の変更などの再発防止策について、検討を進めています。

また、国土交通省では、有識者や自動運転を行っている新交通システム等の事業者等で構成される「無人で自動運転を行う鉄軌道の事故防止に関する検討会（座長 東京大学大学院 教授 古関隆章）」を設置し、今回の事故原因の共有や再発防止対策に係る検討等を行っています。

5 現在の運行状況と今後の見通し

現在、手動運転により通常の65パーセント程度の輸送力で運行しています。運転士の数に限りがあることなどから、100パーセントの輸送力を確保するためには自動運転による運行再開が必要です。

再開に向けては、十分な対策を講じた上で、国の了解を得る必要があります。このため、国の検討会において、学識経験者や他事業者の意見を聴くなど、第三者のチェックも頂きながら再発防止策を多角的に検証します。

早期の自動運転による再開を目指していますが、何よりも安全を第一に、運営会社と連携して、安全対策・再発防止策にしっかりと取り組んでいきます。