

令和6年11月15日
運輸安全委員会

土佐くろしお鉄道株式会社中村線列車脱線事故に係る勧告に基づき
講ずべき措置について（実施計画）

令和5年6月2日に土佐くろしお鉄道株式会社中村線で発生した列車脱線事故について、原因関係者である土佐くろしお鉄道株式会社から、当委員会が行った勧告に基づき講ずべき措置（実施計画）について報告を受けましたのでお知らせします。

（別添）

この鉄道事故については、令和6年7月25日に鉄道事故調査報告書の公表とともに原因関係者に対して勧告を行っていたところです。（参考）

なお、同社からの報告は、勧告の内容を反映したものとなっています。

別 添

土佐くろ鉄6第10号
令和6年10月21日

運輸安全委員会
委員長 武田 展雄 殿

土佐くろしお鉄道株式会社
代表取締役社長 山脇 深

「土佐くろしお鉄道株式会社 中村線有井川駅～土佐白浜駅間において発生した列車脱線事故に係る勧告について」に対する講ずべき措置に関する実施計画書の提出について

令和6年7月25日付、運委総第164号による列車脱線事故に係る勧告につきまして、別紙のとおり講ずべき措置に関する実施計画を提出致します。

「中村線有井川駅～土佐白浜駅間における列車脱線事故に係る勧告」に対する「講ずべき措置に関する実施計画書」について

1. 速度規制を実施する規制値を観測したときは、運転状況を常に監視している運転指令員から速やかに運転規制の通告ができる仕組みを構築すること。

【措 置】

降雨時の安全を確保するため、運転規制の要請は施設車両区長又は助役が運転指令員に対して行うこととしていたが、速やかに通告出来る体制を整えるため、時雨量計警報装置を常に監視を行っている運転指令員がモニターを確認し、運転士に運転規制の通告ができる体制に見直します。(令和6年11月30日までに災害時運転規制手続の改正)

2. 改正後の「災害時運転規制手続」について、降雨時の取扱いに関して、他の鉄道事業者の規程と比較するなどして再検証し、必要な見直しを行い、列車の安全輸送を確保できる規程に改めること。

【措 置】

降雨時の災害時運転規制手続の見直し

- (1) 他社線区の地形や状況、各現場の人員等を踏まえつつ、他の鉄道事業者の規程と比較して当社の体制を再検証、見直しを行い、運転指令員から運転規制が速やかにできる規程に訂正する
- (2) 指揮命令系統のフロー図を作成し災害時運転規制手続に添付
(災害時運転規制手続については、令和6年11月30日までに運輸安全委員会へ報告する予定)

3. 同規程に基づく運転規制を確実に機能させ、規程を遵守できる体制とすること。

【措 置】

同規程を確実に機能させるため、訓練等を通じて安全意識の向上を図る。

- (1) 同規程について、各課の業務研究会で勉強会を実施し社員への周知徹底を図る
(令和6年12月実施予定)
- (2) 安全対策委員会の異常時対応訓練において、降雨時の取扱いに関する内容を踏まえた訓練を実施 (令和7年3月2日実施予定)
- (3) 毎月開催する安全対策委員会や各課の業務研究会の中で、計画的に降雨時の取扱い等の勉強会を実施

4. 既に講じた措置

【措 置】

- (1) 運転指令員の要員体制について、台風の接近や大雨の予報が発令された場合は、速やかに応援要請を行い1名体制から2名体制として時雨量計警報装置の監視強化や気象等の情報収集を小まめに行い、降雨時の取扱いについて確実に対応を行うことができる体制とした
- (2) 台風の接近や大雨の予報が発令された場合は、休日や夜間を問わず呼出しや線路点検が確実に実施出来るよう技術係員の自宅での待機要請を徹底した
- (3) 技術係員による月に1度の全線の徒歩巡回時において、当該箇所を含む類似箇所の状況確認及び目視による点検を実施することとした

以上、1～4の事項を徹底することにより、安全の確保に努めます。
なお、本実施計画に基づく措置については、令和7年3月に運輸安全委員会まで報告することとします。

以上

運委総第164号
令和6年7月25日

土佐くろしお鉄道株式会社
代表取締役社長 殿

運輸安全委員会
委員長 武田 展雄

土佐くろしお鉄道株式会社中村線有井川駅～土佐白浜駅間において発生した
列車脱線事故に係る勧告について

本事故は、運転中止の規制雨量に到達している状況下で列車が出発した後、斜面が崩壊したことによって線路内へ流入した土砂等に、列車が衝突し、衝突とほぼ同時に乗り上げたため脱線したことにより発生したものと推定される。運転中止の規制雨量に到達している状況下で、運転指令員が運転規制を行わなかったことについては、規定に反して施設車両区長からの指示後に運転規制を行う取扱いになっていたことによるものと考えられる。また、施設車両区長が運転指令員に運転中止の指示をしなかったことについては、雨量計が規制値に到達した場合、速やかに運転規制を行わずに、様子を見てから判断することが常態化していたものと推定され、降雨時における列車運行の安全確保に対する意識が低く、規制値に到達した場合の降雨による危険性を理解していなかったことによる可能性があると考えられる。

降雨時には、線路付近の斜面等からの線路への土砂流入や、河川の増水による河川橋りょうの橋脚傾斜や橋桁流失など、列車の運行の安全を脅かす事態が生じかねないことから、各線区の状況に応じて、降雨量の観測に基づいた運転規制を行う必要があり、降雨量が規制値に到達した場合に規定に従わず速やかに列車の徐行や運転中止を行わないこととなれば、列車の運行の安全、すなわち乗客の生命に重大な危険を生じさせるおそれがある。これは絶対に避けなければならないことである。貴社は、本事故後の再発防止策として、「災害時運転規制手続」を改正したが、旧手続の警報ブザー鳴動時に運転指令員又は施設車両区長が列車の運転を一時見合わせるとの規定を削除し、本事故発生時と同じような取扱い（施設車両区長等の要請を受けて、運転指令員は列車の運転を一時見合わせる取扱い）を明文化したにすぎず、再発防止対策とは言えない。降雨時における列車の運行の安全を確保するためには、雨量計が運転規制の規制値に到達したことを認めたとき、速やかに運転規制を行える体制にすることが必要である。

当委員会は、本事故の調査結果を踏まえ、輸送の安全を確保するため、貴社に対し、運輸安全委員会設置法第27条第1項の規定に基づき、下記のとおり勧告する。
また、同条第2項の規定に基づき、講じた措置について報告を求める。

記

速度規制を実施する規制値を観測したときは、運転状況を常に監視している運転指令員から速やかに運転規制の通告ができる仕組みを構築すること。そのため、改正後の「災害時運転規制手続」について、降雨時の取扱いに関して、他の鉄道事業者の規程と比較するなどして再検証し、必要な見直しを行い、列車の安全輸送を確保できる規程に改めること。また、同規程に基づく運転規制を確実に機能させ、規程を遵守できる体制とすること。