令和７年４月１１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じた措置について

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じた措置についての報告を受けましたのでお知らせします。（別添）

本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である同社に対して勧告を行ったところです。（参考）

なお、今回の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１５号
令和７年３月１９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

「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完了報告について

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完了報告を提出致します。

別紙

「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完了報告について

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。

【実施計画に基づく具体的措置内容】

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、速やかに通告できる体制を整えるため、災害時運転規制手続の改正を実施し、常に時雨量警報装置の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としました。

（令和６年１１月２９日実施）

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。

【実施計画に基づく具体的措置内容】

降雨時の災害時運転規制手続の見直しを行います。

（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しました。

（令和６年１１月２９日実施）

（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しました。

（令和６年１１月２９日実施）

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。

【実施計画に基づく具体的措置内容】

同規程を確実に機能させるために、訓練等を通じて安全意識の向上を図ります。

（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周知徹底しました。

（令和６年１２月実施）

（２）特殊運転施行時の取扱いの安全を確保するため、フロー図を用いたシミュレーション訓練を実施しました。（令和７年１月１６日実施）

（３）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しました。（令和７年２月１７日実施）
本訓練では三つの降雨の状況を想定して特殊運転の施行を模擬しましたが、いずれも改正後の「災害時運転規制手続」に従って滞りなく実施しました。
また、本訓練については、当初令和７年３月２日に開催を予定していたが、渇水時期である２月に前倒しし実設訓練にて連絡経路等の確認を行うことで、３月以降の降雨が予想される時期に対応できるよう変更しました。

（４）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継続的に実施します。

４．その他に取組んだ事項

（１）今年度の技術課の業務研究会において、実際に運転規制を施行した箇所の一覧表を作成し、線区別の実施区間や規制の種別、雨量規制の内容等を整理して、線区毎の雨量規制の傾向を抽出し、降雨時の傾向を把握共有しました。

（２）安全性向上計画に基づく各課の安全重点項目（PDCA）の年間計画により、令和７年度に会社全体で統一的に取組むこととして、（１）の取組みや降雨時に実際に施行した雨量規制における措置等を振返り各課における対応等を検証することとしました。

参　考

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。