

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
鉄道事故調査について
(経過報告)

令和6年5月30日
運輸安全委員会（鉄道部会）

運輸安全委員会は、令和5年6月2日、土佐くろしお鉄道株式会社の中村線^{ありいがわ}有井川駅～土佐白浜^{しらほま}駅間において発生した鉄道事故について、令和5年6月から原因を究明するための調査を進めてきたところであるが、事実情報に関する情報の入手、原因の分析及び再発防止策の検討のために、さらに一定の時間を要する状況である。このため、本件調査については、本事故が発生した日から1年以内に調査を終えることが困難であると見込まれる状況にあることから、運輸安全委員会設置法第25条第4項の規定に基づき、以下のとおり当該調査の経過を報告する。

なお、本経過報告の内容については、今後、新たな情報の入手等により、修正されることがあり得る。

また、本調査は、本件鉄道事故に関し、運輸安全委員会設置法に基づき、鉄道事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故等の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行うものであり、本事故の責任を問うために行うものではない。

1. 鉄道事故の概要

土佐くろしお鉄道株式会社中村線の^{すくも}宿毛駅窪川駅行き1両編成の上り第312D列車は、令和5年6月2日（金）、大雨の影響のため、有井川駅を定刻（08時25分）より約30分遅れで出発した。同列車の運転士は、速度約60km/hで第7白浜トンネルに進入後、同トンネル出口付近に線路内の土砂を認めたためブレーキを使用した^とが、ブレーキ開始とほぼ同時に土砂に乗り上げた。同列車は土砂に乗り上げた後、約50m走行して停止した。同列車の運転士が降車して確認したところ、同列車の前台車（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。）の全2軸が脱線していることを認めた。

列車には、乗客はおらず、運転士1名及び保線係員1名が乗務していたが、負傷はなかった。

2. 調査の概要

運輸安全委員会は、令和5年6月2日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか1名の鉄道事故調査官を指名した。現時点までに関係者からの口述聴取、運行記録の解析、鉄道施設及び車両の損傷状況に関する調査及び分析、気象に関する情報収集、脱線の状況に関する分析等を実施した。

3. 判明している主な事実情報

(1) 運行の経過

中村線の宿毛駅発窪川駅行きの上り第312D列車は、大雨の影響のため、有井川駅を定刻（08時25分）より約30分遅れで出発した。同列車の運転士は、速度約60 km/hで第7白浜トンネルに進入後、同トンネル出口付近に線路内の土砂を認めたためブレーキを使用した。ブレーキ開始とほぼ同時に土砂に乗り上げた。同列車は土砂に乗り上げた後、約50m走行して停止した。同列車の運転士が降車して確認したところ、同列車の前台車の全2軸が脱線していることを認めた。

（図1、図2 参照）

(2) 死傷者

なし

(3) 鉄道施設、車両の損傷等

- ① 崩壊した土砂等がレール長手方向に約10mの範囲にわたって流入していた。
- ② 土砂流入箇所から列車停止位置までの間の軌道上に損傷等が認められた。
- ③ 前台車は左に旋回しており、第1軸が左側に、第2軸が右側に脱線していた。前台車付近に多くの損傷が認められた。

（図2、図3、図4 参照）

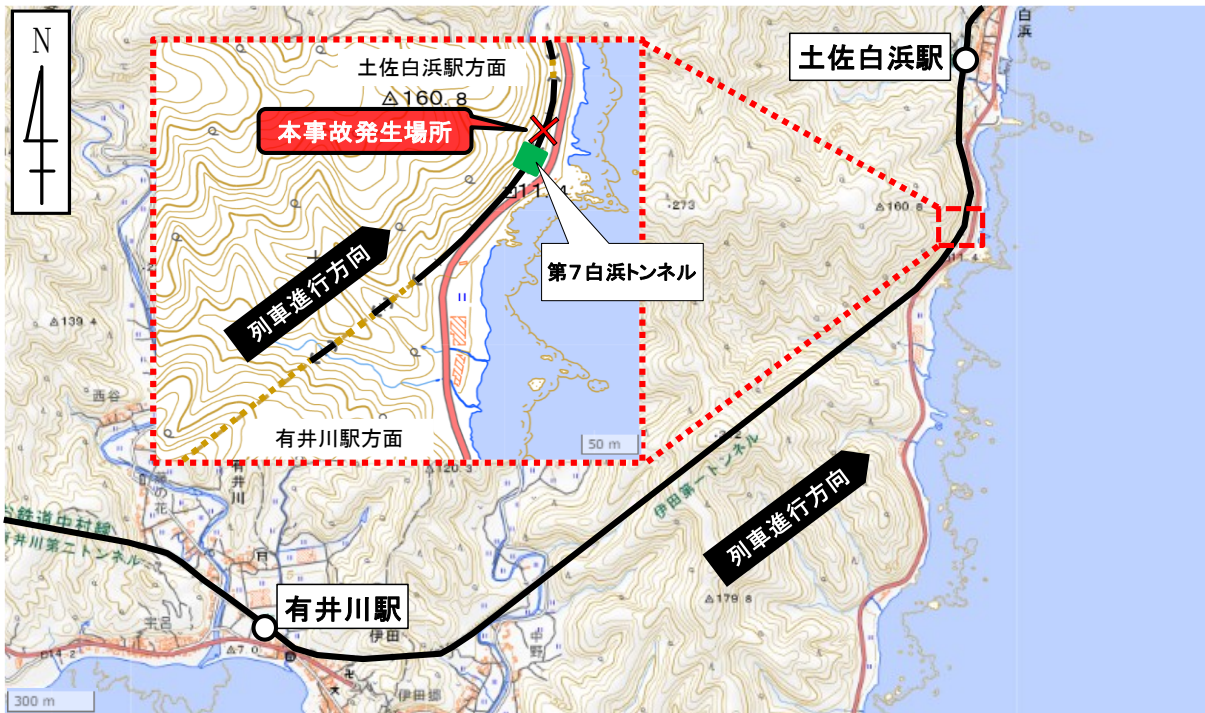
(4) 気象

本事故発生現場付近の気象庁の佐賀地域気象観測所の記録によると、本事故発生当日の降水量は313.0mm、最大風速は2.4m/sであった。また、8時から9時までの間は急激な降水量の増加が認められ、1時間降水量は63.5mmであった。

4. 今後の調査

本鉄道事故の原因の究明及び同種の事故防止対策の検討のため、これまでの調査で得られた情報を基に、当該車両が脱線した経緯など、更なる事実確認や分析のほか、原因関係者からの意見聴取を行う必要がある。

本委員会は、これまでの調査、分析等によって得られた結果を踏まえて、引き続き本鉄道事故の原因等の調査を進める。



この図は、国土地理院の地理院地図（電子国土Web）を使用して作成

図1 事故現場付近の地形図



図2 土砂の流入状況（事故当日）



図3 脱線の状況

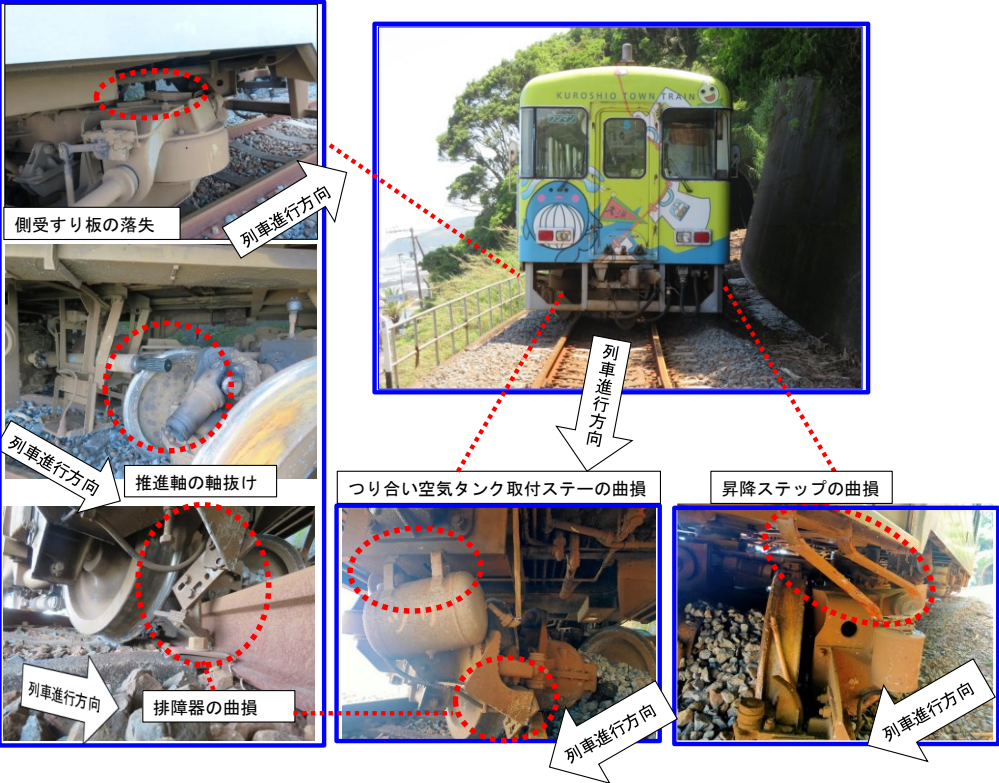


図4 車両の損傷状況