

西日本旅客鉄道株式会社 芸備線 備後八幡駅～内名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2月29日
運輸安全委員会（鉄道部会）

運輸安全委員会は、令和5年3月23日、西日本旅客鉄道株式会社の芸備線備後八幡駅～内名駅間において発生した鉄道事故について、令和5年3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

西日本旅客鉄道株式会社の新見駅発備後落合駅行き1両編成（ワンマン運転）の下り第445D列車の運転士は、令和5年3月23日（木）19時22分ごろ、備後八幡駅～内名駅間を速度約25km/hで運転中、前方の軌道内に支障物を認め、直ちに非常ブレーキを操作したが、列車はこれに衝突して停止した。停止後に運転士が列車を確認したところ、前台車の全2軸が右側（以下、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。）に脱線しており、車両の下に岩塊を認めた。

列車には乗客はおらず、乗務員1名（運転士）が乗車していたが、負傷はなかった。

(図1、図2 参照)

2. 調査の概要

運輸安全委員会は、令和5年3月23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

新見駅発備後落合駅行き下り第445D列車は、芸備線備後八幡駅を定刻（19時15分）より約2分遅れて出発した。同列車の運転士は、備後八幡駅～内名駅間を約25km/hで運転中、約20m前方の軌道内に支障物を認め、直ちに非常ブレーキを操作したが、列車はこれに衝突して停止した。停止後に運転士が列車を確認したところ、前台車の全2軸が右側に脱線しており、車両中央付近の床下に岩塊を発見した。

なお、当該箇所は落石に警戒するため、25km/hの速度制限が行われている区間であった。

(2) 死傷者

なし

(3) 鉄道施設、車両の状況及び損傷

① 車両下の軌間内に岩塊が二つ認められた。一つは車両中央付近、もう一つは車体前頭部の雪かき器と前台車の第1軸との間にあった。

② 車両中央にある岩塊付近から前方向に向けて、レールやまくらぎに損傷等が認められた。

③ 車両の排障器及び雪かき器の損傷、車軸（前台車第1軸）の擦傷等が認められた。

（図3、図4 参照）

(4) 気象

本事故発生前1週間（3月17日～23日）の日降水量は、本事故現場から南南東へ約7.7km離れた位置にある気象庁東城地域気象観測所（アメダス東城）での観測結果によれば、3月18日に15.5mm、3月21日に1.0mm、3月23日に14.5mmが観測されている。

4. 今後の調査

本鉄道事故の原因及び本鉄道事故に伴い発生した被害の原因の究明並びに事故の再発防止策の検討のため、これまでの調査で得られた情報をもとに、当該車両が脱線した経緯、落石との関連など、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及び関係機関への意見照会を行う必要がある。

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。



図1 事故現場付近の地形図

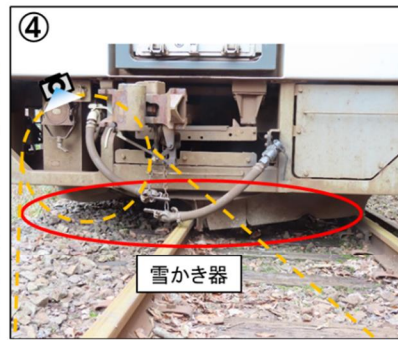


図2 事故現場の状況

車両の状況



① 前台車の全2軸が右側に脱線



車両の主な被害
排障器・雪かき器損傷
車軸(前台車第1軸)擦傷

列車進行方向

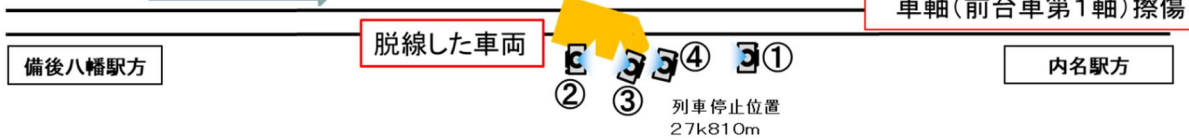


図3 車両の状況

① 車両中央付近



② 雪かき器と前台車第1軸の間

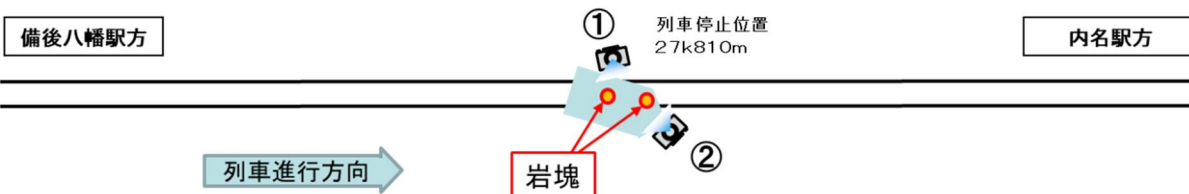


図4 岩塊の状況