

弘南鉄道株式会社 大鰐線 大鰐駅～宿川原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7月25日
運輸安全委員会（鉄道部会）

運輸安全委員会は、令和5年8月6日、弘南鉄道株式会社の大鰐線大鰐駅～宿川原駅間において発生した鉄道事故について、令和5年8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

弘南鉄道株式会社大鰐線の大鰐駅発中央弘前駅行き2両編成（ワンマン運転）の下り第11列車は、令和5年8月6日（日）、大鰐駅（大鰐駅起点0k000m）を定刻（11時30分）に出発した。同列車の運転士は、大鰐駅～宿川原駅間の半径190mの右曲線（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。）を速度約25km/hで運転中に後方から異音が生じたため、非常ブレーキを使用して列車を停止させた。停止後に運転士が降車して確認したところ、後部車両の前台車の第1軸及び第2軸が左側に脱線していた。

列車には、乗客18名及び運転士1名が乗車していたが、負傷者はいなかった。

2. 調査の概要

運輸安全委員会は、令和5年8月6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。また、令和6年4月1日、1名の鉄道事故調査官を追加指名した。現時点までに関係者からの口述聴取、運行記録の調査及び分析、軌道及び車両の検査記録の調査及び分析、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

大鰐駅発中央弘前駅行き2両編成(ワンマン運転)の下り第11列車は、大鰐駅を定刻(11時30分)に出発した。同列車の運転士は、大鰐駅～宿川原駅間の半径190mの右曲線を速度約25km/hで運転中に後方から異音が生じたため、非常ブレーキを使用して列車を停止させた。停止後に運転士が降車して確認したところ、後部車両の前台車の第1軸及び第2軸が左側に脱線していた。

(図1 参照)

(2) 死傷者

なし

(3) 鉄道施設、車両の損傷

- ① 左レール(外軌)のゲージコーナー^{*1}側の頭部側面からレール頭頂面に車輪フランジが乗り上がったとみられる痕跡
- ② 左レール(外軌)上に車輪フランジの先端が走行した痕跡
- ③ レール締結装置及びまくらぎの損傷
- ④ 後部車両前台車の第1軸及び第2軸の車輪リム面に擦過痕及び打痕
- ⑤ 後部車両前台車の第1軸歯車箱底部が破損
- ⑥ 後部車両前台車の第2軸主電動機通風口に打痕

(図2、図3 参照)

(4) 気象

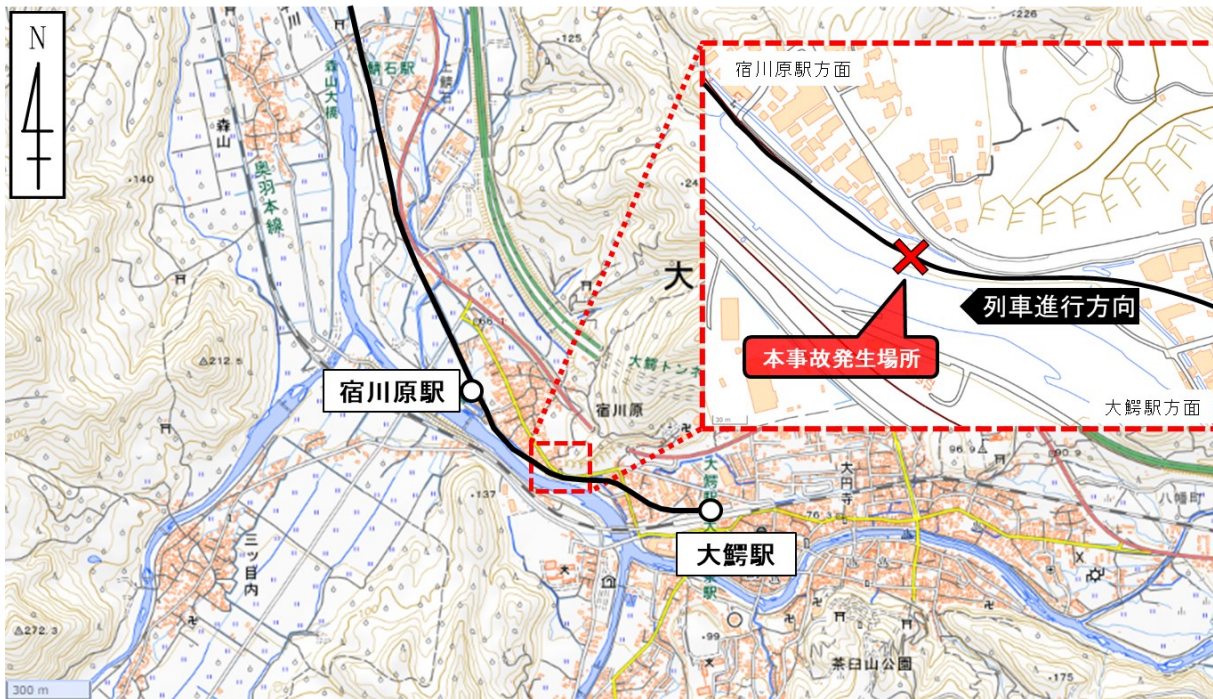
晴れ

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、当該車両と軌道の関連など、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。

*1 「ゲージコーナー」とは、敷設されたレールの頭部の軌間内側で、車輪のフランジと接触する部分をいう。



※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 事故発生場所付近の地形図



図2 鉄道施設の損傷

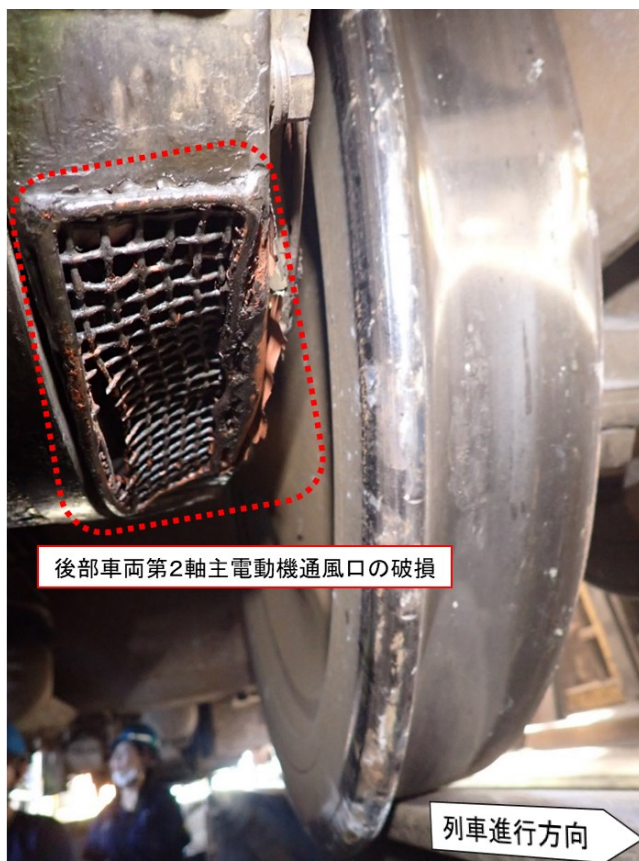
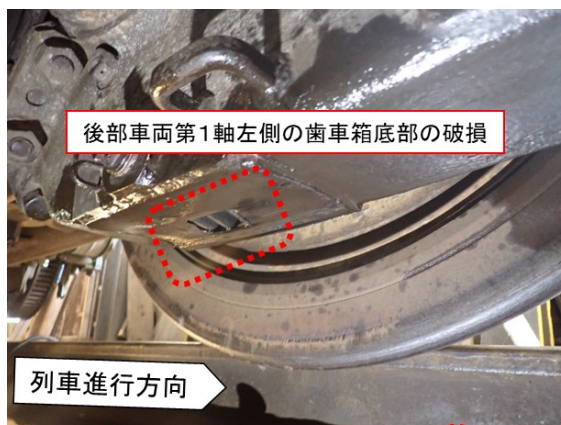


図3 車両の損傷