

風速計の増設など、強風対策の 早期抜本的見直しを！

「J R 東日本羽越線の列車脱線転覆事故に関する申し入れ」業務委員会開催

3月31日、本部は羽越線脱線転覆事故に関する業務委員会を開催しました。事故原因の究明と再発防止の観点から申し入れを行い、事故に対する認識と事故を教訓とした対策について会社の考え方を求めました。

会社は、在来線の強風に対する当面の暫定的な扱い（運転規制）について考え方を明らかにしましたが、風速計の増設、危険箇所の防護壁設置など具体的な設備改善については、今後の調査結果など状況を見ていくとし、当面は行わないことを明らかにしました。また、新幹線についても在来線と規格が違い、安全が確保されるという理由から、今回は特に見直すことはしないという考え方を明らかにしています。

本部は、暫定措置ではなく、設備改善を含めて抜本的に見直すことを強く主張しました。さらに、危険と感じた現場社員の判断を第一に反映する風土を築くことの大切を訴えました。

申し入れに対する会社回答

1. 羽越線の列車脱線・転覆事故に対する会社の認識を明らかにすること。

【回答】当該事象は平成17年12月25日、J R 東日本羽越線の砂越、北余目駅間の第2最上川橋梁を通過した付近で秋田発新潟行「特急いなほ14号」（6両編成）が脱線した事象である。

今回の事象に関しては、同じ鉄道事業者として厳粛に受け止めるとともに、職務の重大さを痛感している。

2. J R 東海の現在の強風に対する対策（在来線・新幹線）を明らかにすること。また、羽越線の脱線・転覆事故を受けて以降の対策を明らかにすること。

【回答】在来線では、風速25メートル毎秒を記録した場合、列車の運行を取りやめることとしている。新幹線では、風速25メートル毎秒を記録した場合、時速120キロメートルの徐行を行っている。風速が30メートル毎秒となった場合や30メートル毎秒になると認められる場合は運転を取りやめることとしている。

今回の羽越線の列車脱線原因については、現在航空鉄道事故調査委員会が調査中である。今後原因等が明らかになり、その結果当社において対策が必要なものがあれば対処していく。

一方でこれまでの鉄道総研の研究成果等によると、速度が高くなるにつれ空力的影響が大きくなり転覆限界風速が低くなることから、当面暫定的に風速が20メートル毎秒以上となった場合は時速45キロメートルの徐行運転を行うこととした。

具体的には、①輸送指令員は、風速20メートル毎秒以上、25メートル毎秒未満となったと認められた場合は、運転規制区間の列車に毎時45キロメートル以下の速度規制を行う。②風速計のない箇所において、目測により風速が災害時運転規制等取扱細則別表第3の「8以上」になったことを認めた係員は、その状況を輸送指令員または駅長に通告する。

主なやりとり

規程の見直し、設備改善を！

組合：在来線は暫定的に運転規制を行うという考え方が明らかにされたが、新幹線は現行どおりとするのはなぜか。また、暫定的とは期間を設け、いずれはマニュアルなどの見直しなど何らかの対応を行うと言うことか。

会社：新幹線は、在来線とは規格が違い安全は十分確保されているという認識である。関係箇所のそれぞれの調査の結果によって必要があれば、新たな対策などについて検討していくこととなる。それまでの間、当面暫定的に対応すると言うことであり、規程を見直すということではない。

組合：在来線の速度規制を毎時45キロメートルとした根拠は何か。JR他社などでは毎時25キロメートルとしているがどうか。

会社：強風などについては、いろいろなパターンの設定が考えられる。総合的に判断して安全が確保されると判断して、毎時45キロメートルとした。

組合：風速計の増設、危険箇所の防護壁等の設置など設備改善は検討対象となっているのか。

会社：調査結果などに踏まえて必要があれば検討していくが、現時点では具体案はない。必要があれば検討していくと言うことである。

組合：今回の事故の主要な原因ではないかとされている局地風、ダウンバーストについて、特別な対策など検討課題はあるのか。

会社：強風対策協議会などで予測できない局地風などについて検討している。調査結果を見て判断していくことになる。

組合：暫定扱いではなく規程の見直し、設備改善などを早急に行うことを強く申し入れる。

現場の判断を重視すべき！

組合：今回の事故でも運転士は危険と感じて速度を落としている。現場の運転士、係員などが危険と感じてたら、すぐ対応できる風土を築くべきである。指令の判断が運行優先になることに危惧を抱く。いち早く現場の状況がリアルタイムで伝達されるシステムの構築が必要ではないか。

会社：運転士などが危険と感じたら止めるというのは基本である。強風など現場の状況などについては、細則にそって指令に正しく報告し、指示・判断をおおぐことになる。

組合：現場の判断で、危険と感じて列車を止めて、結果として運転士などの責任が追及されることがあってはならない。現場の判断が第一に反映される体制を構築すること。

以上が主なやりとりです。JR東日本管内の事故とはいえ、同じ鉄道で働く私たちにとっても教訓化していくことが問われています。労組としてのチェック機能をさらに高めていくことで、真の安全を追求していきましょう。