

## 高山線・落石衝撃事故について 業務委員会を開催！

今年8月23日、高山線白川口～上麻生間に於いて落石と衝撃する事故が発生しました。一步間違えば列車は脱線し崖下へ転落、或いは、トンネルへ激突という大惨事となっていたことも危惧される事故です。

地本は、再発防止、及び、速やかな安全施策の実施を求め、申2号「高山線・落石との衝撃事故についての申し入れ」を行い、10日9日、東海鉄事内において業務委員会を開催し以下の通り議論を行いました。

### 【申し入れと回答】

1. 事故発生の経緯について明らかにすること。

### 【回答】

発生日時：令和元年8月23日20時51分頃

発生場所：飛水峡～上麻生間44k519m付近

事故概要：1218Cは、上麻生～飛水峡間走行中、44k519m付近の線路内において岩塊直径70cm程度を発見したため、非常ブレーキ手配を行ったが、これに衝突した。脱線はしておらず乗客16名に怪我はなかった。

運転再開：8月24日6時00斜面の状況確認の上、線路設備の確認を実施し異常がないことを確認するとともに線路内の岩塊を撤去。

8月24日9時57分に15km/h徐行で運転再開した。

応急対策：落石検知線を設置。

被害状況：列車影響は8月23日旅客運休5本、遅延1本(137分)

8月24日旅客運休14本、遅延1本(13分)

影響人員：1200人、キハ25形落石衝撃車両の損傷は排衝装置、電気連結器、燃料タンクなど。

2. 発生場所について、落石警報装置は設置されていなかった。しかし、危険な岩が多くある場所であるとも聞く。発生前における当該箇所での落石の危険の有無についての見解を明らかにすること。

【回答】当該箇所については、直近の斜面調査において岩盤の状況が安定していたことに加え、斜面と線路の間にポケットとなる道路とガードレールがあり検知線の対象ではない箇所になっていた。

3. 当面の措置として、落石警報装置の設置を急ぎ実施し、防護柵等、落石を線路に流入させない対策を実施すること。

【回答】該当箇所については8月24日に落石検知線を設置済。発生原因である民地斜面の対策については岐阜県と七宗町と協議を実施し、現在県、町により対策が進められている。

4. 事故前には断続的な降雨が認められる。雨量規制のあり方について明らかにすること。

【回答】今回の落石は降雨が誘因となって発生したものではないと考えている。風化した岩盤が継続的な劣化の進行により安定性が低下し崩壊につながったと推測される。

5. 高山線沿線は、自治体作成のハザードマップによると危険地域の多くある線区と認識する。会社の知得している危険箇所について明らかにし、それらに箇所に対する防護施策を明らかにすること。

【回答】落石については定期的な調査により危険場所を把握し、その結果を活用して順次対策を行ってきており今後も必要な対策をとっていく。

6. 高山線はもちろん、管内における同様危険箇所について緊急に点検を行い安全を確保すること。

【回答】当該箇所と同様な箇所においては落石検知線を設置で進めていく。

7. トンネル付近は、トンネル側から進行すれば乗務員からの視界が悪く、逆に、トンネルに向かい進行する場合は、脱線した列車がトンネルに激突する恐れのある危険箇所である。トンネル前後の安全策を充実させること。

【回答】トンネル前後に限らず、計画的に対策を進めている。

#### 【主な議論】

組合: 2の回答において岩盤の状況は安定していたとしながら、4の回答では風化した岩盤として

いる。話の整合性はどうなっているのか。

会社: 専門家に調査してもらっている。安定していたものが、いつ不安定になったかはわからない。専門家でもわからない。

組合: 専門家とはどのような人を指すのか。

会社: 業者である。斜面全体を確認・調査している。

組合: 直近ではいつ調査したのか。

会社: 平成29年10月である。

組合: 2年前ということか。高山線はそのような箇所が多い、より慎重に対応してもらいたいと思っている。会社が行った検知線設置の対応は迅速と思っている。

会社: その通りである。他の箇所も見直した。

組合: これにより対策が見直されたということか。

会社: 安定していても検知線を設置していく。

組合: それはどのぐらいの箇所か。

会社: 20カ所である。

組合: 検知線を増設すると共に、特殊発光機括ももっと増設すべきではないか。さらに、防護柵の造成とか、土砂を流入させない対策をJRとしては行わないのか。

会社: 今は調査の段階である。防護柵は調査の結果で町と県が設置を考える。JRとしては検知線をはることを考えている。

組合: 民有地について、県や町の対応を待つのは分かるが、会社の所有地で、会社として防護する手立ては考えていないのか。

会社: 検知線を設置していく。

組合: 会社としてできることをもっと積極的に行うべきである。

組合: 代行バス運転は考えなかったのか。

会社: 運転再開が早かったので影響はそこまでないと考えた。

組合: ハザードマップを活用した対策は行わないのか。

会社: ハザードマップを見たが、住民用に作られた物で、線路用には作られていなかった。

組合: 今の車両は運転台が低く乗務員の怪我也考えられる。いざという時にはワンマンでは旅客の誘導もできず大きい事故になる可能性もある。働く者を守る対策も必要ではないか。実際運転をいっていて恐怖を感じる時もある。

落石に対して、迅速確実に運転士に知らせるために特殊発光機だけではなく、更に進化した装置が必要ではないか。自然が相手で予測できないことがあるが、科学も進んでいる。様々な発想から、従来にはない柔軟な対策やビジョンを考えて必要もあるのではないか。

1年に1回はこのような事故が発生している。今後もしっかり対応してもらいたい。

以上