

羽越本線特急「いなほ14号」列車事故を受けて ～当面の対策と今後の対応～

2005年12月25日に発生した羽越本線砂越～北余目間における列車脱線事故により、5人のお客さまが亡くなり、30人のお客さまが負傷されました。この事故によりお亡くなりになられた方のご冥福をお祈りいたしますとともに、事故に遭われた方、ご遺族、ご家族の皆さまに対し、深くお詫びを申し上げます。

事故原因については、国の「航空・鉄道事故調査委員会」による調査が続けられており、当社としましても、社内に「羽越本線事故原因究明・対策検討委員会」を設置し、原因の究明と対策の検討を行っております。現時点では事故原因はまだ明らかとはなっていません。

なお、当該区間については、2006年1月19日より運転を再開しました。事故の要因のひとつとして風が指摘されていることを踏まえ、運転再開にあたり当面の対策として、事故発生箇所および風による運転規制を行っているそのほかの箇所について、以下の対策を実施しました。

【当該箇所への対策】

(1) 風速計の増設

より細かな観測を行うため、事故が発生した第2最上川橋りょう付近の3カ所に風速計を増設しました。

(2) 徐行の実施

気象状況の急変がありうることを考慮して、付近の1.9kmの区間を45km/hの徐行としています。

(3) 規制値の見直し

下表のように運転規制を行う風速値の見直しを行いました。

規制方法	風速値(m/s)	
	これまで (一般規制)	見直し (早め規制)
速度規制 (25km/h以下)	25～30	20～25
運転中止	30～	25～

(4) 特殊信号発光機の新設

風速が運転中止の規制値に達した場合、赤色灯の点滅により運転士に知らせる特殊信号発光機を新設しました。

(5) 気象情報の活用

気象情報に注意を払い、早めの対応を行います。また、鉄道運行への適用について検討を行います。

(6) 防風柵の設置

第2最上川橋りょうおよび前後の築堤部分(約2.3km)に防風柵を設置します。過去の実験結果によると、防風柵を設置することで、強風により列車に作用する風圧を約50%程度とすることができると考えられます。設置工事は冬季前の11月末までに完成させる予定です。なお、防風柵が完成した時点で45km/hの徐行は解除します。

【その他の箇所への対策】

(1) 風速計の増設

風による運転規制を行っている区間について、観測態勢を強化するために在来線と新幹線で合計324基の風速計を増設しました。

(2) 暫定的な規制値の見直し

在来線において風による運転規制を行っている箇所全てにおいて、当該箇所と同様に規制値の見直しを行いました。

なお、

- ①羽越本線事故原因究明・対策検討委員会で結論が得られた場合
 - ②防風柵などの設備上の対策を実施した場合
 - ③気象情報の活用精度が上がった場合
- などにおいて、一般規制に戻すことがあります。

また、2006年2月1日、JR東日本研究開発センター内に「防災研究所」を設立し、気象現象や自然現象全般について社外の有識者や研究機関との共同研究を行うなどして、鉄道の安全性向上に取り組んでいます。

当社といたしましては、事故原因の究明を進めるとともに、さまざまな研究により得られる成果を踏まえ、鉄道の安全性向上に資すると考えられる対策を実施してまいります。

(2006年9月末日現在)