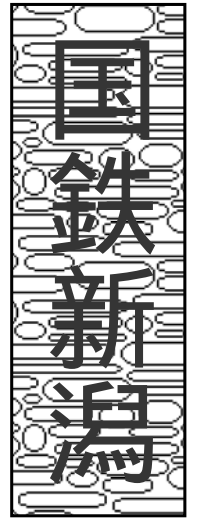


その2～羽越線事故と竜巻

シリーズ「JRの安全を考える」



NO. 584
発行
06・11月10日
国鉄労働組合
新潟地方本部
発行責任者
守橋久仁雄
編集責任者
教宣部

『竜巻でこの1年17人が死亡』

今月7日、午後1時過ぎ、北海道佐呂間町若佐、新佐呂間トンネル工事の現場事務所付近で竜巻と見られる突風が発生、プレハブ事務所が吹き飛ばされ、工事関係者の男性9人が建物の下敷きになるなどして死亡した。

昨年12月に発生した、羽越線の事故、今年9月には宮崎県延岡市で死者3人、重軽傷者143人を出す被害、そして北海道佐呂間町。この1年、突風や竜巻が原因と見られる災害が相次ぎました。

気象庁などによると、突風による死者はこの1年で17人。竜巻の発生回数は過去と比較しても特に増えているわけではないとしています。



鉄道の強風対策は??

では、鉄道の強風対策はどうなっているのでしょうか。

羽越線事故をきっかけに『航空・鉄道事故調査委員会』に設けられた『鉄道強風対策協議会』の『鉄道における強風対策に係る中間とりまとめについて』が9月12日に発表されていますが、それによると、鉄軌道事業者においては、これまで152事業者1009箇所風速計を設置していたが、『風の通り道』等の強風発生箇所の再確認を行い、新たに370箇所について、風速計を新設・増設する。この新設等については、JR・大手民鉄及び光栄地下鉄の場合、今年の11月末までに措置することになっています。

さらに、協議会において、暴風設備の調査・計画の手順、設計・施行の考え方、設備効果等をまとめた『防風設備の手引き』を作成。これに基づいて、第二最上川橋梁に防風柵が設置されることになっています。



運転規制と突風対策は先延ばしにされた

しかし、最も重要な『運転規制』と『突風対策』については関係機関及び鉄軌道事業者等が連携を図りながら、『引き続き検討を進める』とし、結論は先延ばしにされました。

今年9月17日、台風13号のさなかに発生した竜巻により、九州の日豊本線で『特急にちりん』が脱線・転覆。乗客6人と運転士が軽傷を負うという事故が起きました。

『いなほ』と同様、485系の重い車両が転覆したのですから、思わず羽越線事故を想起してしまいました。



生死の境目の差

『特急にちりん』と『いなほ』、生死の境目はスピードの差。

この二つの事故を比較したとき、その人的被害の差が際立っているのに、誰しも気づくはず。

生死の境目を分けたのは何だったのでしょうか？それは事故当時の運転速度の違いだといえます。『特急にちりん』は二十五キロ以下の徐行速度。『いなほ』は一〇〇キロを超えるスピードで走っていたのです。

もしも、あの時、『いなほ』が徐行していたら、最悪の事態は免れていたのではないのでしょうか。運転規制のあり方の重要性をあらためて認識した事例でした。



JR発足20年間の係争事件 全面和解

昨年十二月から協議されていた『出向・配転』、『国労パツジ関係事件』及びその他事件の不当労働行為救済申し立て事件について、十一月六日、中央労働委員会で和解が成立しました。

勧告書

当委員会は、東日本旅客鉄道株式会社、ジェーアールバス関東株式会社及びジェーアールバス東北株式会社と国鉄労働組合とが、正常かつ良好な労使関係の確立が不可欠であることを深く認識し、労使関係の健全な発展に努めることが重要であるとの観点から（中略）不当労働行為救済申し立て事件を最終させ、左記により和解することを適当と認め、和解勧告とする。

記

（一部抜粋）
 会社は、本件和解の趣旨を踏まえ、公平・公正な人事・労務管理を行う。

会社と組合は、今後、労働組合法及びその他関係諸法令を遵守し、労働協約の精神に則り、相互の権利を尊重し、誠実に義務を履行して、労使紛争が生じないように努める。

会社と組合は、本件和解の趣旨及び内容について、十分に周知徹底を図る。



貨物協会

日程

十一月十九日（日）

一〇時開会式

場所

高崎倉賀野緑地公園

国鉄闘争 年末集会

日程

十二月二日（土）

十三時三〇分から

場所

新潟市『ユニオンプラザ』

講演

海渡雄一弁護士

（国労弁護士団）