

2005. 12. 25発生 東日本旅客鉄道株式会社

## 羽越本線列車横転事故調査報告



2007年12月2日  
安全問題研究会

<表紙写真>事故現場に建てられた慰霊碑（2007. 11. 24 筆者撮影）

## ◇はじめに

2005年12月25日午後7時過ぎ、東日本旅客鉄道（株）（以下、JR東日本と略）羽越本線砂越（さごし）～北余目間で起きた列車横転脱線事故について、2007年11月24日、以下のとおり現地を訪れ、直接現場を見て調査を行った。

大阪から日帰り圏内にある尼崎事故の現場と異なり、ここは首都圏からも関西からも遠いため、まだ本格的な事故調査に訪れた人はおらず、私たちは手探りの状態だった。とりあえずJRで酒田に着いたが、駅からどうやって現地に行けばいいか全くわからず、右往左往した挙句、タクシーを呼んで走ってもらった。事故のことには触れず、ただ「第2最上川橋梁に行きたい」と告げ、現場に着くと運転手が「ここが例の事故現場なんですよ」と言う。それを聞いて、地元ではこの事故現場がよく知られているということがわかった。

既に事故1周年の慰霊祭を経たせいも、現場にはJR東日本によって慰霊碑が建てられており、慰霊碑のすぐ脇には建物の建設工事も進んでいた。工事関係者によれば、ここには毎日平均5～6人が慰霊に訪れているらしく、JR関係者が多いそうだ。タクシー運転手がここをよく知っている理由が理解できた。建設中の建物は慰霊祭に必要な物資を収納するための資材置き場だという。

慰霊碑に手を合わせ、黙祷した後、私たちは調査を開始。橋梁や盛り土区間の状況、風速計や事故後に設置された防風壁などを調べた結果、事故の概略はつかむことができた。

これから、その調査結果を写真を添えて報告することとするが、本稿をお読みいただくに当たり、いくつかご注意いただきたい点がある。国土交通省航空・鉄道事故調査委員会（事故調）はこの事故についてまだ調査中であり、中間報告すら出されていないため、本報告が政府の事故調査報告書に先行することになるが、この報告は一鉄道ファンによる個人的な原因調査であり、政府の調査委及び関係当局とは無関係であること、今後の調査委による調査の状況によっては一部変更される可能性を含んでいること、この調査は、執筆者が鉄道ファンなりに鉄道の将来を考え、同様の事故の再発防止を願う観点から事故の原因を突き止めようとするためのものであり、決して興味本位によるものではないことである。これらの点にご注意いただいた上で、以下の報告をご覧ください。

調査員 特急たから  
aichi200410@yahoo.co.jp

# 羽越本線列車横転事故調査報告書 目次

1. 事故の概要	・・・ 4
2. 事故現場の概略	
(1) 第2最上川橋梁及びその構造	・・・ 6
(2) 盛り土区間の状況	・・・ 7
(3) 風速計の設置状況	・・・ 8
3. 事故原因の考察	
(1) 事故現場の気象条件	・・・ 9
(2) 速度と摩擦係数、運動エネルギーの関係	・・・ 10
4. 事故の背景要因	
(1) 庄内地方の交通状況	・・・ 11
(2) 交通整備から取り残された陸の孤島で ～「減速せよ」と言うけれど	・・・ 11
5. 結論	
(1) 直接の原因～突風と不十分な減速	・・・ 12
(2) 背景要因〔1〕～投げ捨てられた強風監視体制	・・・ 12
(3) 背景要因〔2〕～緩和された風速規制	・・・ 13
(4) 1986年の余部鉄橋事故との酷似	・・・ 14
(5) 背景要因〔3〕～交通網整備の遅れがJRにもたらした重圧	・・・ 14
6. 再発防止のために～調査結果をふまえて、本報告書筆者の所見	
(1) 鉄道事業者（JR東日本）に対する意見	
①風速監視体制を復活させ、鉄道会社の本務である鉄道運行の現場 に要員を配置せよ	・・・ 15
②余裕のあるダイヤ編成を	・・・ 16
③慰霊碑のそばの建物を「羽越線事故資料館」として有効活用せよ	・・・ 16
(2) 行政（国土交通省）に対する意見	
①地方鉄道整備予算を増額し、直ちに地方幹線鉄道の強化を	・・・ 16
②国鉄改革の見直しを	・・・ 17
◇終わりに いま、地方は死んでいる～すぐそこにある夕張	・・・ 19

## 1. 事故の概要（当時の報道から）

2005年12月25日午後7時15分ごろ、山形県庄内町のJR羽越線砂越（さごし）～北余目（きたあまるめ）間の最上川にかかる「第2最上川橋梁（きょうりょう）」付近で、秋田発新潟行き特急「いなほ14号」＝鈴木高司運転士（29）、6両編成＝の全車両が脱線、うち3両が転覆した。この事故で乗客5人が死亡、乗客31人と運転士の計32名が重軽傷を負った。JR東日本管内で乗客が死亡する事故が起きたのは、88年12月に東京・東中野駅構内で運転士と乗客1人が死亡した電車追突事故以来である。

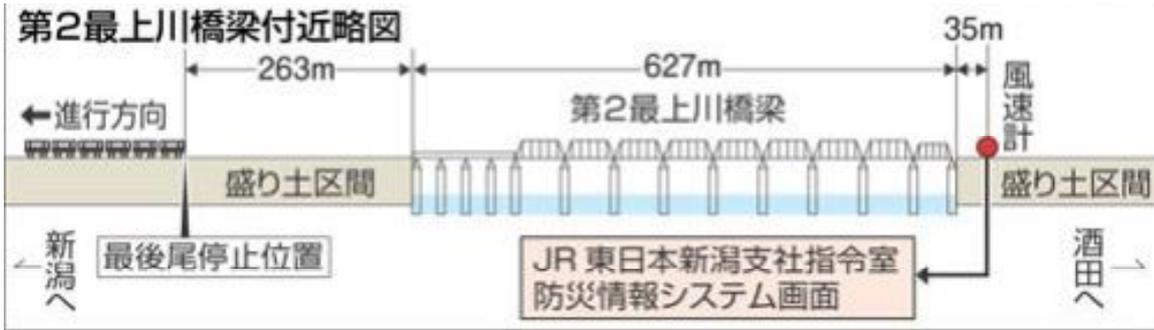
JR東日本新潟支社などによると、列車は1～4号車が指定席で、5、6号車が自由席。指定券を購入した乗客だけで約30人が乗っていた。現場は鉄橋の約100～200m南の地点で、6両編成のうち先頭の6号車から2号車まで5両が脱線。うち6～4号車が転覆、土手から数メートル下に転落して車両同士が折り重なった状態になった。JR酒田駅によると、同列車はポイント故障のため、同駅を1時間8分遅れて発車。山形県警の調べに運転士は「突風で車体が左側に浮き、そのまま脱線、転落した」と説明した。

同社の事情聴取に対し、運転士は「鉄橋を時速約100kmで通過した」と説明。その上で「鉄橋を越えたところで、突然雪を伴った突風が右から吹き、車両が左に傾いた。車内が暗くなり、自分の位置が分からなくなった。すき間を見つけて脱出した」と話した。

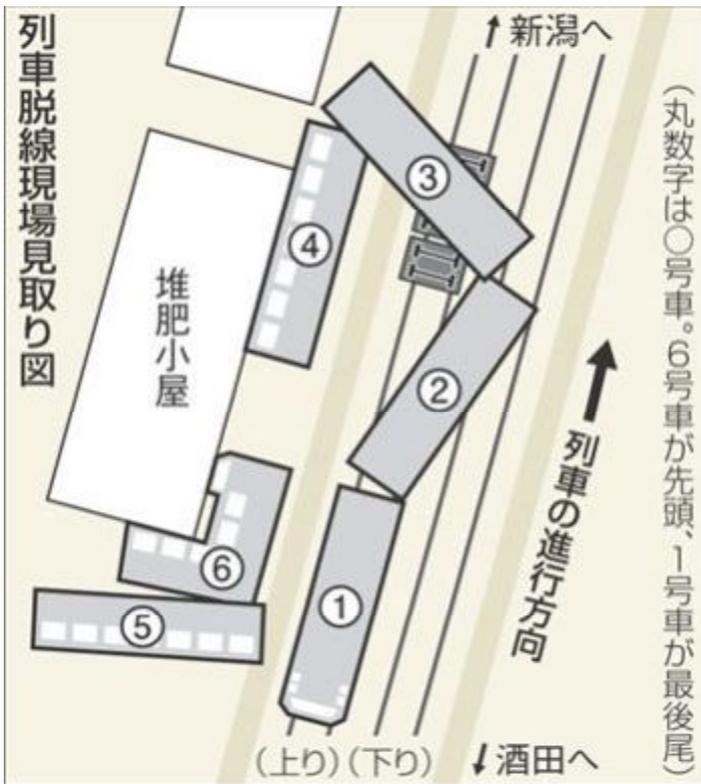
### <資料1>事故現場の地図



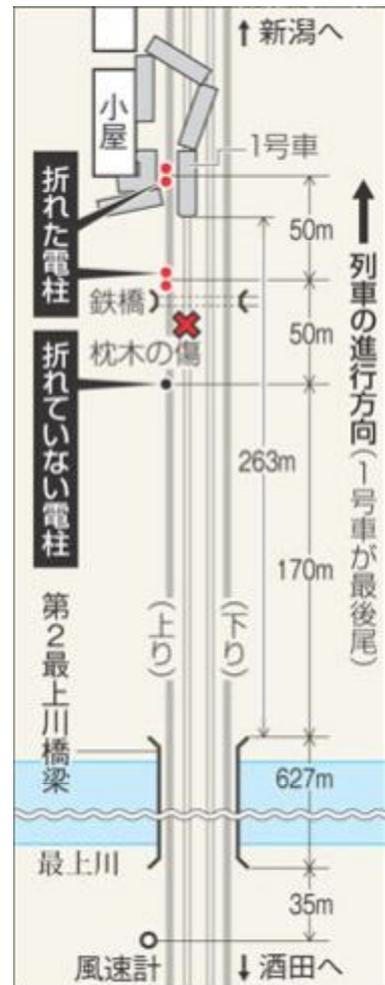
＜資料2＞第2最上川橋梁付近の略図



＜資料3＞列車脱線現場見取り図



＜資料3-2＞列車脱線現場見取り図



## 2. 事故現場の概略

### (1) 第2最上川橋梁及びその構造

第2最上川橋梁は、直接の事故現場とはならなかったが、運転士が「突風で車体が浮いた」と証言していることから、橋梁の構造を分析することは事故原因解明の大きな手がかりとなる。事故調も橋梁真下からの突風の影響に注目しているとみられる。

在来線鉄道の鉄橋の大部分は、「開床式」(かいしょうしき)と呼ばれる構造を採り入れており、第2最上川橋梁もこれに該当する。文字通り床面が開放式になったもので、強風時は線路上から線路下へ、また線路下から線路上へ風が吹き抜けやすい構造を持っている。強風時はとりわけ風の影響を受けやすいため、運転には他の方式の橋梁に比べて細心の注意を必要とする。

#### <資料4>開床式橋梁の写真



第2最上川橋梁を真下から撮影したものの。床面が開放式になっており、枕木とレールのすき間から空が見える。日本の在来線鉄道で最もよく使われているものであるが、風が吹き抜けやすく、突風の影響を受けやすい。今回の事故でも真下からの突風が車体を浮き上がらせた可能性が指摘されている。

なお、1986年12月に回送列車転落事故が起きた余部鉄橋(兵庫県・山陰本線余部～鎧間)も開床式である。

## ＜資料5＞第2最上川橋梁の全景



向かって右が秋田方面、左が新潟方面。単線区間の多い羽越本線だが、この区間は複線である。

### （2）盛り土区間の状況

盛り土の上も風が増幅されやすい。盛り土で進路をふさがれた横風が圧縮されて強まるため、京都大大学院の松本勝教授（橋梁工学）は「その影響があった可能性もある」と推測する。94年に北海道の根室線と岩手県内の三陸鉄道で起きた脱線事故も、同様のメカニズムだったという。

## ＜資料6＞盛り土区間の状況



向かって右が新潟方面、左が秋田方面。事故列車と同じ上り列車（新潟方面行き）が第2最上川橋梁を渡り終えた直後の地点（写真の左側に第2最上川橋梁がある）。

事故当日、「いなほ14号」はこの付近で突風に煽られバランスを崩し始めたとみられる。盛り土の上に防風壁が写っているが、これは事故後に設置されたものである。

### (3) 風速計の設置状況

資料3-2をもう一度ご覧いただきたい。驚くことに事故当時、風速計は第2最上川橋梁の秋田方、1カ所しか設置されていなかった。JR西日本が関西国際空港連絡橋で6カ所を設置したのと比較して、あまりに少ないのではないだろうか。

国土交通省は今回の事故を機に、JR東日本など鉄道各社に設置位置の検証を求めているが、一方では「(風速計は)1カ所しかないのが一般的」などとJR東日本を擁護するような発言をしている(2005.12.27「時事」)。呆れた安全意識の低さというしかない。

#### <資料7>現在の風速計設置状況



〔風速計①〕 風速のみを計測する羽根だけのものと風向も計れる飛行機型のものが併置。



〔風速計②〕 羽根式で風速のみ計測。風向は計測できない。



左が新潟方面、右が秋田方面。赤い丸で囲んでいるのが風速計の位置。左の赤丸が風速計①、右の赤丸が風速計②。いずれも事故後に設置されたとみられる。

(写真右側が第2最上川橋梁)

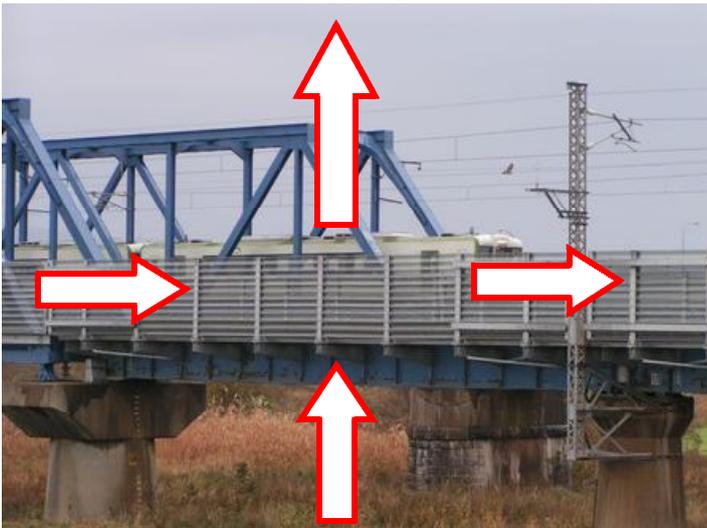
### 3. 事故原因の考察

#### (1) 事故現場の気象条件

事故当日、酒田地方は夕方ごろから西寄りの風が強まり、酒田地方に午後3時24分に暴風雪波浪警報が発令。事故が起きた午後7時過ぎの積雪量は、転覆現場に最も近い酒田で28cm、庄内町狩川で61cm。酒田では同7時10分から10分間の最大瞬間風速は西南西の風21.6mであり、事故現場でもほぼ同程度の風が吹いていたものとみられる。

鉄橋などの風速計のデータはJR東日本新潟支社輸送指令に伝わり、数値が規制値を超えた場合、アラームで駅や列車の運転士に徐行や停止の指示を行う仕組みになっている。同鉄橋には風速計が設置されているが、事故発生直後の午後7時16分に計測した風速は約20mで、アラームは鳴っていなかった。JR秋田輸送指令室は、事故を起こした「いなほ14号」が秋田駅を出発する前の午後4時58分、秋田県の雄物川の風速計が規制値の20m以上を観測したため、羽後牛島～新屋駅間を25kmの徐行運転にした。このとき「いなほ14号」は規制に従って運行したことが確認されている。

#### <資料8> 突風及び気流の状況



第2最上川橋梁に羽越本線の列車がやってきた。矢印は風の状況を示したものである。事故当日もこのような風が吹いたと推定される。開床式橋梁の真下から真上に吹き抜ける風、海から吹く強い横風、盛り土区間を斜めに駆け上がる強風が複雑に入り乱れ、列車はバランスを失った。このような場所はここだけではなく、日本中至る所にある。



## (2) 速度と摩擦係数、運動エネルギーの関係

「いなほ14号」の運転士は、事故現場を突風の中、時速100kmで走行したと証言している。事故現場に認められている最高速度は120kmだから、確かに通常より減速していたとは言える。しかし、事故を防ぐためにはもっと思い切った減速をする必要があったことは間違いない。

互いに触れ合う2つ以上の物体の摩擦による抵抗力を表す指数…摩擦係数は、速度が上がれば上がるほど小さくなる。金属繊維（鉄）である場合、そうでない場合に比べて速度による差はより大きくなる。レールも車輪も鉄でできている鉄道は、アスファルトとゴムタイヤが接触している自動車と比べても、高速域での摩擦係数の減少はそれだけ大きくなり、結果的に車輪がレールから逸脱する危険性は格段に大きくなるのである。

$$E = \frac{1}{2}mv^2$$

$E$ :エネルギー[J(ジュール)]  $m$ :質量[kg(キログラム)]  $v$ :速度[m/s(メートル毎秒)]

運動エネルギーは上のような式で表される。質量に比例し、速度の2乗に比例する。これは動く物体であればなんでも同じだが、速度の2乗に比例するために、速度が2倍なら運動エネルギーは4倍、速度が3倍なら運動エネルギーは9倍になるのである。

これらの事実が教えていることは、列車の転覆を防ぐ最も有効な手段が「減速」だということである。速度が下がれば、鉄と鉄との接触である鉄道の車輪とレールの間の摩擦係数は大きくなって風に対する抵抗力が増し、運動エネルギーは減速した速度の2乗に比例して小さくなるから、転覆の危険も減少する。今回の事故の大きな原因が減速の不徹底にあったことは疑いがない。

### <資料9>風力発電と特急「いなほ」



疾走する特急「いなほ」。写真左上には風車が見える。山形県庄内地方は強風常習地帯であり、この豊かな風を生かして風力発電が行われている。

このような気象条件の中を走る羽越本線の列車は、いつも風の危険と隣り合わせである。

(撮影場所：羽越本線 上浜)

## 4. 事故の背景要因

### (1) 庄内地方の交通状況

筆者はこの日、前日から宿泊していた秋田県男鹿市の旅館を朝7時に出発した。旅館の人に無理を言い、朝食を6時30分からにしてもらった。だが、男鹿線で落ち葉のため車輪が空転するトラブルが起き、大幅な遅れが発生した。遅れは24分にも及び、このために予定していた特急「いなほ8号」に秋田駅(8時51分発)では乗り継ぎができないことが確定した。

このままでは事故調査のための現地入りができないと案じた筆者は、秋田駅でレンタカーを借り、高速道路で直接現地へ乗り入れることを考えついた。しかし、営業所で調べたところ、秋田自動車道は秋田ICから南へ進むとすると内陸に入って横手市方面に向かい、一方、山形自動車道は酒田市より南の区間しか開通していないことがわかった。秋田市～酒田市間の羽越本線沿いには国道が1本だけで、営業所の担当者に聞き取りをした結果、国道経由で所要時間は2時間30分程度と、JR羽越本線の普通列車を利用した場合と大差がないことも判明した。

これらの調査結果を受け、筆者は、季節外れの大雪となった当地で不慣れな国道をスリップ事故のリスクを負ってまで運転するのは得策でないと判断し、羽越本線の普通列車に乗ることにした。このため、当初「いなほ8号」で10時26分の予定だった酒田入りは11時48分と大幅に遅れることになった(仮に自動車を使っても大差はなかったと考えられる)。

この遅れの副産物として、筆者は意外な発見をした。酒田到着の11時48分は、男鹿駅発車(7時45分)から4時間3分後、旅館を出てからだとして4時間48分後である。男鹿～酒田間は営業キロにして144.4km。東京起点だと新富士や沼田(群馬県・上越線)あたりとほぼ同じ距離である。首都圏ならこの程度の距離を移動するのに在来線でも2時間程度だが、ここ秋田では午前中いっぱいかかってしまう。

144.4kmを5時間とすれば、旅館を出てから酒田駅到着までの列車の待ち時間、乗り継ぎ時間も含めた実質平均速度は29km/時となる。男鹿線でのトラブルという予想外の事態があったとはいえ、この数値は、混雑した市街地を走る路線バスと同程度であり、首都圏などの大都市圏と比較した場合、鉄道としての格差は歴然としている。鳴り物入りで開港した庄内空港も、1日あたり東京4便、大阪1便の計5便を数えるのみで、地元住民の日常の足となるにはほど遠い。

### (2) 交通整備から取り残された陸の孤島で～「減速せよ」と言うけれど

いま見たように、鉄道も道路整備も立ち遅れ、空港機能も中途半端なものにとどまっている山形県庄内地方は、地元の人には申し訳ないが「陸の孤島」というべき状況にある。このような状況の中でのJRは、大都市圏の人々が考える以上に地元交通機関の中で大きな位置を占めていると考えられる。

JRが地元交通機関の中に占める位置が大きいということは、すなわち、気象条件等を理由として鉄道を運転休止にすることが大都市ほど容易ではないことを意味する。JRが不通になったら並行私鉄に振替輸送ができる大都市圏と異なり、JRの運休が直ちに「交

通機関全面マヒ」を意味することが多い地方では、たかが強風ごときで列車を止められないのである。

鉄道係員が取扱いに迷ったときは「最も安全と思われる取扱をしなければならない」（運転の安全の確保に関する省令）のであるから、都会の感覚で「風が吹いたら減速すればいい」というのは簡単である。しかし、東京では隣町の感覚に近い新富士や沼田と同程度の距離の場所に行くのに5時間近くかかるのが庄内地方なのだ。これは、たとえば同一県内の病院に入院している親族の危篤の連絡を朝7時に受けた人が、その病院に行くのに公共交通機関を使っても自家用車を使っても午前中に到着できないかもしれない水準であることを意味する。ひとたび強風が吹けば、親族の死に目にすら立ち会えないということになりかねない！

このような不便を強いられている庄内地方の人たちに対し、たとえ安全のためであってもこれ以上我慢せよと要求することができるだろうか？ 残念ながら筆者にはできない。

## 5. 結論

### （1）直接の原因～突風と不十分な減速

既に見たように、転覆の原因を構成する運動エネルギーは質量に比例し、速度の2乗に比例するのであるから、速度を半分に落とせば運動エネルギーは4分の1に減少する。「いなほ14号」運転士は通常、120kmで走る現場を100kmで走ったと供述しているが、120kmを100kmで走っても減速率は17%に過ぎず、運動エネルギー減少率も32%にしかならない。突風を意識したにしてはまだまだ不十分と言わざるを得ない。

今回の事故の直接的原因は、突風のなか十分な減速を行わなかったことにあるが、一方で減速が不十分であることがいつも事故原因になるとは限らないから、なぜ運転士が減速をためらったのか、減速できない背景に何があったのかを考察しなければ、実効ある事故調査とはならない。

### （2）背景要因〔1〕～投げ捨てられた強風監視体制

国鉄時代には労使協議制に基づいて磨き上げられてきた安全基準があった。風速計設置駅の駅長は、毎秒20m以上の風速を観測したとき、風速が20m未満、25m、30m、40m、50mの5段階に変化するごとに列車指令に報告するとともに、指定された駅の駅長にも通告しなければならないと決められていた（「大阪鉄道管理局運転取扱基準規程」（昭和40年4月大鉄達第35号別冊）第281条）。風速が20m以上となったとき、風速板の掲出又は口頭通告により風速を機関士、車掌に通報する義務も課せられていた（同規程第282条）。

第2最上川橋梁では、2002年6月から事故発生までの3年半の間に、強風による運転中止や徐行の運転規制が計98回も出されていた。このうち9割にあたる88回が11月～3月の冬期に集中していたことも明らかになっている（2005.12.27「読売」）。5m～10m刻みで風速が変化するごとに、列車指令や通報指定駅の駅長に連絡し、さらに運転士や車掌にも風速を通報しなければならなかった国鉄時代の基準が羽越本線の事故

現場に残っていたならば、酒田駅には強風観測の専任担当者を置かなければならないほどの事態に違いない。

だが、今のＪＲ東日本がやっていることは国鉄時代の全く逆である。東日本は会社発足時、71,800人でスタートしたが、今、社員数は48,000人。削減率はちょうど33%となる。会社発足時の3人に1人が減った計算になる。今回の事故現場に最も近い砂越・北余目の両駅もまた無人駅だった。最も近い有人駅である酒田駅は事故現場から7kmあまり離れており、事故現場にこまめに人を派遣するなどとても無理である。

そのうえＪＲ東日本は2002年、重大な運転規則の改悪を行い、強風が吹いているときに駅長が運転指令にその事実を報告し、場合によっては現場で運行を中止できる権限を持つとされていた条文（前述）を削ってしまった。安全運転のために要員を配置するのではなく、要員の合理化を強行し、そのことによって規則に定める安全運行のための措置がとれなくなったら、規則のほうを邪魔だからと廃止してしまう。猛烈な人減らし合理化の帰結として、事故は起こるべくして起きたのである。

### （３）背景要因〔２〕～緩和された風速規制

強風時の運行基準に関しては、山陰本線余部鉄橋事故後に国鉄が運転規制を強化、風速20メートルで運行中止と定めたが〔注〕、その後の分割民営化によってこの規制は緩和された。現在、ＪＲ東日本における強風での運行基準は一般規制の場合風速20mで警戒、25mで徐行、30mで運行中止となっている。通称「早め規制」と呼ぶ、より厳しい基準ですら15mで警戒、20mで徐行、25mで運行中止である。ＪＲ東日本管内の風速計は合計222カ所、うち「早め規制」の風速計は41カ所。今回、「いなほ14号」の事故が起きた羽越線では、合計16カ所の風速計が設置されていたが、1カ所が「早め規制」に該当するほかはすべて一般規制だった。運行中止の基準が「早め規制」ですら国鉄時代の余部鉄橋に比べて5m、一般規制に至っては国鉄時代の余部鉄橋より10mも緩和されていたのである。ＪＲ東日本は、事故現場に一番近い風速計が事故当時風速20mを観測していたという。山陰線余部鉄橋事故直後に国鉄が定めた基準を全国に適用し、そのまま緩和しなければ、事故は防げていた可能性もあったと考えられる。

注〕 この規制に関しては、余部鉄橋のみに適用されるローカルルールだったという証言もある。

### （４）1986年の余部鉄橋事故との酷似

今から21年前――1986年12月28日、鳥取県の国鉄山陰本線余部駅付近にある余部鉄橋で、急行「みやび」用の回送車両が日本海からの強風にあおられて転落、鉄橋直下のカニ工場を直撃し、工場従業員5人と車掌1人の計6人が死亡した余部事故があった。事故直前の86年11月、現場に一番近い有人駅である香住駅で、3人いた運転主任が人減らしでいなくなるという合理化が実施されていた。余部鉄橋の風を常時監視する役割を担っていた運転主任の廃止は、余部鉄橋で強風が吹いても100km近く離れた福知山駅で警報が鳴るだけという安全の空洞化をもたらした。

事故以前の16年間で、福知山駅の運転司令室が強風のため列車の運転中止を指令したのはたったの2回に過ぎないと新聞報道も当時あった。それなのに事故が起こらなかつ

たのは現地の駅員たちが気象状況を見て、必要なら列車を止めるなどの措置を採っていたからだといえよう。

国鉄改革関連法案が与野党の間で激しい論議を呼んだ当時の臨時国会で、急激な人減らしが安全性を損なうと主張した野党側に対し、杉浦国鉄総裁（当時）は「人を減らしても、機械化を進めることにより安全性は低下させない」と答弁した。だがその影で、事故が起きた山陰本線の信号機は、風速計が運行中止の基準である毎秒25mに達しても自動的に赤になるようには設計されていなかった。このような状態で人間に代わって機械に安全管理をさせるから大丈夫といわれて誰が信用できるだろうか。

急激な人減らしと駅の無人化、それに伴って脆弱化した駅の強風観測体制。儲けのため運行最優先の空気の中、十分な減速ができなかった運転席。何もかもが20年前の「あの時」とそっくりである。

### （５）交通網整備の遅れがJRにもたらした重圧

筆者は今、「儲けのための運行最優先の空気」を批判した。この事故の8ヶ月前に起きたJR西日本・福知山線事故の際もこの「利潤優先・スピード至上主義」が犠牲者遺族から厳しい批判を受けた。鉄道は公共交通機関であるから、安全のためできるだけ無理な運行をさせてはならず、危険を感じたら停止・減速をためらうべきではないことはもちろんだが、一方では公共交通機関であるからこそ、正確・確実な輸送の確立が求められていることも事実である。JRが運休すれば私鉄で振替輸送が実施できる都市圏と異なり、JRの運休が「交通機関全面マヒ」を意味することが多い地方で、とりわけその要請は切実である。

今回、事故を起こした「いなほ14号」はポイント故障のため、酒田駅を定刻の1時間8分遅れで発車したと伝えられる。羽越本線は大部分の区間が単線であるが、単線区間ではいったん列車が遅れたら、予定外の駅で対向列車と予定外のすれ違いをしなければならぬため、よりいっそう遅れが拡大する傾向がある。筆者の経験上、単線区間で取り戻せる遅れは10～15分程度が限度であり、これを上回る遅延になると、取り戻すことはまず不可能である。

事故現場で「いなほ14号」が十分な減速をできなかったのは、遅れをこれ以上拡大させたくないという焦りもあったものと考えられる。JR各社の営業規則では、特急列車が定刻より2時間以上遅れた場合に特急料金を払い戻さなければならないため〔注〕、実際、会社に損失が生ずる恐れもあった。だが、そのような異常事態であっても、安全最優先で必要最小限の運行を確立できるようにすべきであり、輸送の安全性・確実性の両立を図っていく必要があることはもちろんである。

また、秋田と山形の都市圏を結ぶ羽越本線の大部分が未だ単線のままであるのは、他の地域に比べても大幅な鉄道整備の立ち遅れと言えるのであり、今回の事故の背景にこの鉄道整備の立ち遅れが大きく影響していることは明らかである。他の交通機関も同様に整備が立ち遅れ、地元公共交通機関に占めるJRの相対的地位が高いとみられるなかで、地元の足を守るといふ大義名分を通じて、おそらく本質的には会社の利益を守るため、遅れの回復が難しい単線区間で無理に遅れを回復しようと焦ったことが大きな事故の背景要因に浮かび上がってくる。地方幹線鉄道の一刻も早い拡充・整備が必要である。

注] 急行（特急）列車が定刻より2時間以上遅れることが確実と見込まれる場合に、遅れても急行（特急）料金の払い戻しを行わないことを条件として、料金を半額に割引して発売する「遅延特約急行券」（通称「遅れ承知」）制度がJR各社に設けられている。最近ではこの制度が有効に活用されている例をほとんど聞かないが、通常の半額の急行（特急）料金で運行し、いくら列車が遅れても払い戻しを通じて会社に損失が生ずる恐れのないこの制度の有効活用によって、「無理をしてまで遅れを回復させなくてよい」という余裕が鉄道運行の現場に生まれ、列車の大幅な遅延という状況の下でも安全性と確実性を兼ね備えた運行体制の確立が可能になるのではないだろうか。なお、遅延特約急行券制度については、旅客営業規則第57条の5を参照されたい。

[[http://www.jreast.co.jp/ryokaku/02\\_hen/02\\_syo/07\\_setsu/05.html](http://www.jreast.co.jp/ryokaku/02_hen/02_syo/07_setsu/05.html)]

## 6. 再発防止のために～調査結果をふまえて、本報告書筆者の所見

### （1）鉄道事業者（JR東日本）に対する意見

#### ①風速監視体制を復活させ、鉄道会社の本務である鉄道運行の現場に要員を配置せよ

今回の事故を通じて見えてきたことは、JR東日本に限らず、JR各社で進行している急激な人減らし合理化である。

遠くの機械より近くの人間…安全の原則は意外に単純である。職人として徹底的な訓練を受けた鉄道職員が五感を研ぎ澄まし、見て・聞いて・感じて・体験して・考えて初めて真の安全は生まれてくる。運転規則の改悪ともあいまって、風速計を頼りに、列車司令員がCTC（列車集中制御装置）の画面を見ながら各列車に指令するのみとなってしまったJRだが、風速計は水平方向の風を計るもので、垂直方向の風の強さは計ることができない。ましてや、真上に吹き上げる風と、盛り土から斜め上に吹き上がる風が複雑に渦巻く事故現場固有の風を観測できるわけがない。これは、いくら最新鋭の機械を導入しても、マニュアルに従って動くだけの機械に不測の事態への対処はできないことを教えている。

20年前の余部事故と同じ教訓からJR東日本は学ばなければならない。最後に安全を守るのは人間であるという認識を持ち、エキナカビジネスに振り向けた人員に必要な訓練を行った上で鉄道の現場に戻すべきである。いまのJR東日本を見ていると、安全や人減らし合理化問題以前に鉄道会社と思えない。

また、改悪した運転規則を元に戻し、きめ細かな風速監視体制を復活させるべきである。もっとも鉄道の運行には、マニュアル化できる部分とできない部分とがあるから、なんでもマニュアル化という対応をすることは、突発的な事態が発生したときの現場対応力を弱めることになるとともに、「規則に違反していないのだから自分たちは悪くない」という意識が芽生え、安全対策が硬直化する恐れもある。風速監視体制の強化は必要な駅要員の配置とセットで実施するとともに、安全を守るためにそれぞれの現場に決定権・裁量権を下ろし、現場のベテラン係員を中心として、経験の蓄積による人間的な判断ができるような社風をトップ以下一丸となって作り育てていく必要がある。

## ②余裕のあるダイヤ編成を

今回の事故の大きな背景要因として、遅れの回復が難しい単線区間で無理に遅れを回復しようという焦りがあったことは既に検証したとおりである。しかし、単線である羽越本線のダイヤは既に増発も限界に来ており、ぎりぎりの状況の中で運転が行われている。しかも、単線区間では既に見たように、いったん列車が遅れると、予定外の駅で予定外のすれ違いが次々と発生するから、列車の遅れが拡大することはあっても、短縮できる見込みはほとんどないのが実情である。

このような単線区間で安全運行を行おうとするならば、鉄道事業者は運転現場がもっと余裕を持てるようなダイヤ編成にすべきである。具体的には、主要駅で5～6分程度の停車時間を設け、10分程度の遅れなら停車時分をカットすることによって回復できるようにするのがよい。こうすれば、1～2駅分の列車の遅れならば日常的に回復できる。昨今のスピードアップの流れに逆行するが、スピードアップは複線化など施設・設備の改良によって実現すべきである。そして、そのような設備投資のない精神主義的スピードアップは事故を招き寄せるだけだということを、すべての鉄道事業者は知らなければならない。

## ③慰霊碑のそばの建物を「羽越線事故資料館」として有効活用せよ

現在、慰霊碑の隣に建物の建設工事が行われている。工事関係者によれば、この建物は慰霊祭を円滑に執り行うために、各種資材を保管する物置として使われるとのことである。これに対し、筆者は一部を「羽越線事故資料館」に転用することを求める。

近年、日本の鉄道で5人が亡くなる事故は間違いなく大事故の部類に入る。その事故の教訓をJR東日本が生かすなら、少しでも事故を風化させず、語り継いでいくことが必要である。資材置き場のスペースを減らし、事故当時の模様を伝える資料館として有効に活用すべきである。

## (2) 行政（国土交通省）に対する意見

### ①地方鉄道整備予算を増額し、直ちに地方幹線鉄道の強化を

今回の事故の直接的原因は、強風の中で十分な減速ができなかったことであり、その背景要因としては、鉄道事業者（JR東日本）の強風監視体制が不十分であったこと、鉄道事業の現場に十分な人員が配置されていなかったことである。しかしながら、同時に指摘しなければならないのが、当該地域における鉄道の相対的地位の高さと比較してあまりにも脆弱な交通インフラである。

調査当日、男鹿線の空転による遅延という事情があったとはいえ、首都圏なら2時間程度で到達できる144.5kmの距離を移動するのに4～5時間もかかるのは尋常な状態ではない。この地方では高速道路も全面開通を見ておらず、片側1～2車線の国道1本と単線の鉄道1本だけが交通を支えている。このような脆弱な状況にある交通インフラを無理に運用しようとした結果がこの事故に集約されているものと判断すべきである。

類似の事故の再発を防止するためには、第一義的には鉄道事業者が安全監視を行い、過度の利潤追求を戒めながら安全第一の社風を作り育てていくことが肝要であるが、鉄道事業者が脆弱なインフラを運用しなくてすむよう、必要な施設・設備の拡充強化を急ぐことも必要である。

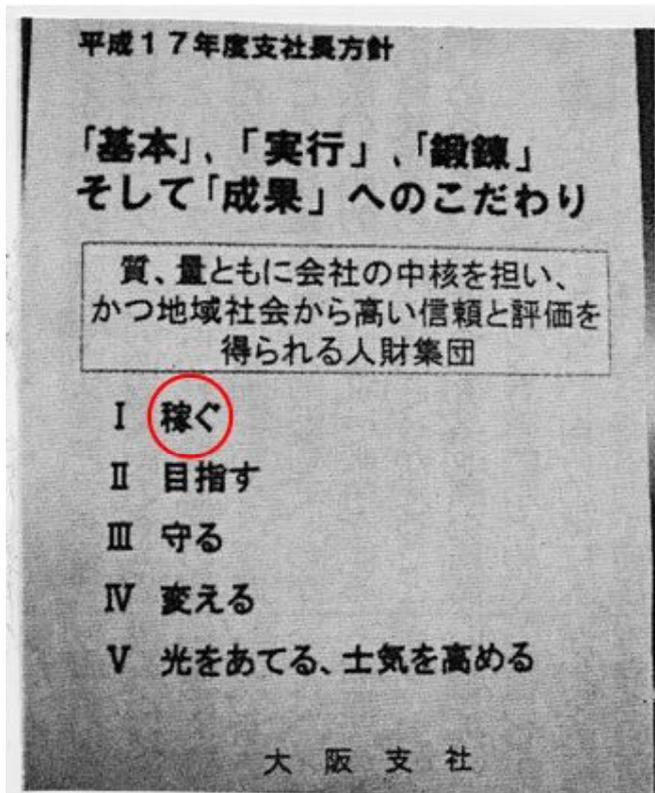
それにもかかわらず、近年の鉄道整備は大都市に偏りすぎている。鉄道事業がもともと大量高速輸送に適した交通機関であることから、ある程度やむを得ない部分もあるが、この結果、本来ならもっと拡充されるべき地方幹線鉄道の整備が大きく立ち遅れる結果となっている。

羽越本線をはじめとする日本海縦貫線各線〔注〕は、関西圏と東北・北海道を結ぶ寝台特急列車や貨物列車にとって中心的役割を果たしており、2007年現在、酒田～秋田間には1日に特急「いなほ」7往復、寝台特急列車4往復のほか、12往復の貨物列車が走っている。面的輸送よりも線的輸送を得意とする鉄道にとって拡充に値する路線である。これらの大動脈を担う日本海縦貫線各線は全線複線化すべきである。

注〕日本海縦貫線とは、関西圏～東北・北海道間の輸送を担う日本海側のJR各線を総称する際に使われる通称である。具体的には大阪～青森間の湖西線・北陸本線・信越本線・羽越本線・奥羽本線を指すことが多い。

## ②国鉄改革の見直しを

### <資料10>「稼ぐ」



尼崎事故を引き起こし、107名の乗客・運転士の命を奪ったJR西日本。事故の年である2005年（平成17年）の大阪支社長方針のトップには「稼ぐ」が掲げられていた。

このような企業にみずからの命の安全をゆだねられるだろうか？

国鉄改革から20年が経過した。20年という年月は、民営JR体制というひとつの「レジーム」に評価を下すにはじゅうぶんな時間といえる。この間、JRは信楽高原鉄道事故、福知山線転覆事故（尼崎事故）、そして今回と大きな事故を起こしてきた。

これらの事故に共通して言えることは、儲けのため、「走れ走れ主義」とでも形容すべき利潤原理主義型精神主義が蔓延していることである。信楽高原鉄道事故は、赤字のため

特定地方交通線（廃止対象線）を切り捨てたＪＲが、世界陶芸祭という儲けイベントのために切り捨てたはずの信楽高原鉄道を徹底的に利用しようとする過程で発生した。尼崎事故は、大阪支社長の平成１７年度経営方針のトップに「稼ぐ」が掲げられる中で起きた。そして、今また羽越線事故は単線という制約の中、強引な高速走行をすることで発生したものである。

国鉄分割民営化以降のＪＲは利潤追求が全てに優先している。安全のため、会社の利益に反しても鉄道人が気概を持って行動する基盤は完全に失われている。これらの現象は、民営化から２０年を経て、稼ぐことだけを目的としてきた暴走のツケが巡ってきたものといえる。

利潤追求を目的とする株式会社制度のもとで、利潤以外の要素を経営に持ち込めば深刻な矛盾が発生するから、高度の公共性を持ち、巨額の資本投下を必要とする鉄道の経営は利潤以外を第一目的に据えることができる新たな組織体制の下で行われなければならない。少なくとも鉄道の安全確保の観点からは、国鉄改革を失敗と総括しなければならないし、公共性と安全を復活させるため、この巨大な全国鉄道ネットワークを新しい時代にふさわしい経営形態に再編成しなければならない。

今こそ国鉄改革の見直しは急務である。

## ◇終わりに いま、地方は死んでいる ～すぐそこにある夕張

筆者が羽越線事故の調査のため山形県酒田市を訪れたのは11月24日のことであった。酒田駅を降りてすぐ、私たちが迎えてくれたのは地方の死とでもいべき世紀末の光景だった。

駅前通りを歩くと、果てしなく続く主のいないオフィスビル。「入居者募集中」の張り紙が空しく響く。かつてその光景はシャッター通りと形容された。しかし今やその言葉さえ生ぬるいように思えるのだった。なにせ私たちが訪れたこの日、酒田駅の駅前通りで開店していたのは喫茶店が1店のほか、文具屋とパチンコ屋（写真下）だけだったのだから…。

人口10万人を超える地方中核都市の駅前通りで、開店しているのがわずか3店、そのうち1店はギャンブル場という衝撃の事実が、筆者にカメラのシャッターを押させた。地方の荒廃が尋常でないということは新聞等で知っていたが、現実ここまで凄まじい荒廃を見たのは初めてである。財政破綻した夕張の出来事は他人事ではない。これを「死」と形容せずになんと言えればいいのだろうか。

失われた10年は地方を直撃し、弱肉強食の新自由主義的「構造改革」がそれにとどめを刺そうとしていた。今年7月の参議院選挙のとき、この「構造改革」を推し進めてきた自民党が東北地方の1人区で全滅した理由を理解できた。選挙結果を見て慌てて農業政策を見直し、小手先の所得補償を施したくらいで地方の票が戻ってくると考えているなら、それこそ認識が甘すぎるというものだ。

地方をこのような状態にした者たちの責任を問わなければならないと筆者は思う。今、特に地方の人たちは思い出してほしい。高度成長時代に誰が東京の発展を支えたのかということ。地方の貧しい農家の二男、三男が農業を長男に任せて離農、大量に東京に流れ込んだことで、歴史上まれに見る高度経済成長は達成できた。地方から吸い上げた人材を



安く使うことで東京は発展していったのである。支えてくれた地方の人たちに感謝しなければならないのは東京のほうではないのか。それなのに、恩知らずの東京人たちは地方への恩を忘れ、後ろ足で地方に向けて砂を蹴っているのである。

50年間日本を支配し続けてきた自民党政権が、800兆円を超える天文学的借金を作りながら、潤ったのは土建屋だけで庶民には何も残らなかったという事実がはっきりした。今回の参議院選挙の結果は、目先をはぐらかされていた地方の民衆がその事実気づいただけのことである。半世紀にわたってこの国を支配してきた自民党政権は今度こそ本当に終わりではないか…この惨状を見て、筆者はそんな確信を持った。

東京から吸い上げられた税金が地方の使われもしないインフラ整備に流し込まれているという新自由主義者たちの主張は誤りである。一部にそういう事例はあったかもしれないが、それが正しいというなら、50年間にわたって東京から吸い上げたカネで恩恵を受けてきたはずのこの庄内地方で高速道路もなく、鉄道は1日12往復の貨物列車が走る幹線区間でさえ単線のまま放置されている事実をどのように説明するのか？ 東京も地方も均等な国土の発展を目指してきたというなら、東京で2時間程度の距離を移動するのになぜここ庄内地方では午前中いっぱいかかるのか？ JRで幹線として扱われている鉄道ですらこの状況なのである。ローカル私鉄や国鉄廃止線転換第三セクター鉄道がどれほど苦境かはもはや説明するまでもないだろう。

今回の羽越線事故調査ツアーが私たちに教えてくれたのは、ひとり鉄道の惨状ばかりではなく、壊れ、今まさに死に絶えようとしている地方の断末魔だった。これらの事実は、日本で根本的な政治の転換が求められていることを意味する。庶民に恩恵をもたらさず、地方から受けた恩を忘れ、東京さえ栄えれば国際競争を生き抜く上で足手まといになる地方など死んでも構わないという政治の結果が、この未曾有の格差社会なのだ。

私たちは今こそ政治を転換しなければならない。そして、それを実現できるかどうかは、これからの私たちひとりひとりの行動と選択とにかかっている。この報告書を手にした皆さんから、政治を根本的に転換させる行動力と、政治を選ぶ正しい眼を持ってほしいと筆者は思っている。

===完（ただし調査は未完）===

## 羽越本線列車横転事故調査報告書

発行日 2007. 12. 2

発行者 公共交通安全問題研究会（旧・鉄道安全問題を考える有志の会）

URL：闘争団とともに 人らしく <http://www.geocities.jp/aichi200410/>

E-mail：aichi200410@yahoo.co.jp