



Truth ~真実~

第 1 2 号

2 0 1 9 年 1 2 月 2 5 日 発 行

発 行 責 任 者 岡 本 洸 太

編 集 者 教 宣 部

羽越本線いなほ14号脱線事故から14年

◆事故概要

2005年12月25日（日）19時14分頃、羽越本線特急「いなほ14号」（6両編成）が、北余目駅～砂越駅間を走行中、第2最上川橋りょう付近通過後の盛土構造の直線区間において全車両が脱線し、このうち先頭1両目から3両目までが盛土上から転落して横転し、1両目及び3両目は線路左側の建物に衝突しました。当該列車には、運転士1名、車掌1名、車内販売員1名と43名のお客さまがご乗車されており、5名のお客さまがお亡くなりになり、運転士及び車内販売員1名と、31名のお客さまが負傷されました。

◆事故原因

2008年4月2日に航空・鉄道事故調査委員会（現在の運輸安全委員会）が発表した鉄道事故調査報告書では、同橋りょうを走行中に右から転覆限界風速を超える局所的な突風（瞬間風速40m/s程度）を受けたため、車両が左に傾斜して1両目～3両目まで脱線・転落し横転するとともに、4～6両目が脱線したとされています。また竜巻やダウンバーストによる突風を即時的に予測して対処することは、気象現象のメカニズムが十分に解明されていないことや、観測体制や情報提供体制が確立されていないことから現状では容易ではないものと考えられるとされています。しかし私たちは鉄道輸送というお客さまの尊い命を運んでいる以上、「予見できなかった」ということでは絶対に済まされず、事故に真摯に向き合い、二度とこのような事故を起こさないために声をあげていかななくてはなりません。



毎日新聞HPより

◆事故を受けて

この事故では列車防護についても指摘がされています。いなほ14号は6両目3軸と5両目の1軸は脱線せずレールに乗った状態でした。仮に全車両の全軸が脱線していた場合、在線が検知できないという現在のシステムの限界性から対向列車だけでなく後続列車への列車防護の必要性も指摘されています。今後JR東日本においてもワンマン化やドライバレスが進む中において、事故を防ぐためにどうすべきか、そして万が一事故が発生した場合において、被害を最小限に抑える為にどのようにしていくべきか、私たち青年部から議論をつくりだしていきましょう。

