

羽越線列車脱線事故調査報告書（概要）

1. 発生日時 平成17年12月25日（日） 19時14分ごろ
2. 場 所 羽越線 さごし砂越駅～きたあまるめ北余目駅間
3. 概 要 秋田駅発 新潟駅行き6両編成の上り特急電車（いなほ14号）が、第2最上川橋りょうを過ぎ、もがみがわ盛土構造の直線区間を走行中、全車両が脱線し、このうち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た。

列車には、乗客43名、乗務員2名及び車内販売員1名が乗車しており、そのうち乗客5名が死亡し、33名（乗客31名、乗務員1名及び車内販売員1名）が負傷した。
4. 原 因 本事故は、列車が橋りょうを過ぎて盛土構造の直線区間を走行中に、右から転覆限界を超えるような、局所的な突風を受けたため、車両が左に傾斜して、1両目から3両目までが脱線し、盛土上から転落横転するとともに、続いて4両目から6両目までが脱線したことによるものと考えられる。

5. 所 見

① 強風対策についての検討

強風対策については、国土交通省、気象庁、鉄道事業者等で構成される「鉄道強風対策協議会」が検討しており、各鉄道事業者も本事故発生以降、風速計の新設等、取組を強化しているところであるが、さらに、鉄道事業者は、より適切な運転規制を必要箇所で行うため、自ら設置した風速計の観測値以外にも、気象庁の発表する警報等気象情報の有効活用を図ることにより、鉄道線路周辺における強風状況の把握及び監視体制についてより一層の充実を図るべきである。

加えて、列車の走行速度の向上、車両性能の変化、防風柵の設置等、強風下において列車の運行に影響を及ぼす要因を総合的に勘案し、適切な強風対策について検討するべきである。

② 突風対策の研究

強風対策のうち、特に今回の事故のような局所的な突風についての対策を講ずる上でその活用を検討すべきものとして、気象庁が本年3月から開始した竜巻注意情報があるが、その的中率等については未だ技術的な制約があるものと考えられる。しかしながら、鉄道関係者においては、このような気象分野の新しい動きに関心を高めるとともに、気象観測技術や情報処理技術などの進歩にも注目しつつ、広く研究を重ねることにより、実効性のある突風対策の実現に向けて真摯に取り組むべきである。

また、鉄道は安全かつ適確な運行が求められる公共交通機関であることから、気象庁においても今後竜巻注意情報等について、的中率の向上やより細かい格子情報としての提供を行うなど、社会のニーズに適確に応えるよう対処することが望まれる。