



港区新橋5-15-5
交通ビル3F
国労東日本本部
発行責任者 伊藤秀樹
編集責任者 伊藤隆夫

2006年2月5日
第637号
定価 20円
組合員の購読料は
組合費に含まれています

もう一人の仲間を国労に
**国労加入を
大胆に訴えよう**
アドレス <http://www.e-nru.com>

羽越本線、脱線・転覆事故

国労東日本がJR東日本会社に対し

申し入れ

－ あってはならない事故の撲滅に向け仕事総点検運動に集中を －



2005年12月25日に発生した羽越本線・砂越～北余目間の脱線事故は、死者5名・32名もの負傷者を出す大惨事となってしまった。国労東日本本部としては、翌26日の「事務連絡」にて、現地に対策本部を設置するとともに、山根執行委員を派遣し事故の情報収集などを指導、また、2006年1月8日には本部・東日本本部・東京地本による現地調査と亡くなられた方々への献花を行い、労働組合として事故の再発防止に向け全力傾注することを誓い合った。こうした事を踏まえ、2006年1月20日に本社に対して、以下の内容にて申し入れを行った。



橋本元総理大臣

「ものすごく後悔している(産経新聞 12月22日付)」と吐露

昨年12月22日付「産経新聞」で、橋本元総理大臣は「・・・国鉄民営化をほめてくれる方がいるが、JR西日本の福知山線脱線事故が起きてものすごく後悔している」と多方面に衝撃を与える発言を行っています。そのわずか3日後に羽越本線での重大事故が発生してしまいました。



事故の起きた現地で献花をした伊藤委員長

過去の事故の教訓が生かされていたのか？

これまでに強風による事故は、国鉄時代の余部鉄橋・列車転落事故や平成6年の三陸鉄道・列車転覆事故、JR根室線脱線・転覆事故など相次いで発生しています。しかし、過去の事故の教訓が本当に生かされていると言



事故の現地(調査団に同行した組合員が撮影)

えるでしょうか。

余部事故以降、当時の国鉄は風速25m/s以上で運転中止の取扱いを20m/s以上に改める速度規制を行いました。JR発足以降は国鉄が定めた速度規制は引き継がれず「各鉄道会社任せ」となりました。JR東日本の場合「一般規制」と「早目規制」の2本立てとなっています。何よりも安全を最優先にすべきことが、結果として曖昧となっていないでしょうか。

東日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 大塚 陸毅 殿

国鉄労働組合東日本本部
執行委員長 伊藤 秀樹

羽越本線、脱線・転覆事故に関する申し入れ

2005年12月25日19時45分頃、羽越本線・砂越～北余目駅間において「特急いなほ14号」の脱線・転覆事故により5名もの尊い命が奪われ、30名を超える負傷者が発生するという「あってはならない痛ましい事故」が発生しました。

JR東日本として、何よりも5名もの尊い命をなくされた方々の遺族及び被害者への迅速かつ誠実な補償、対応を行うこと、事故原因の徹底究明、再発防止のための万全な対策の確立を図ること、鉄道輸送の総点検と輸送の完全確保、信頼確保に全力を尽くすことが求められていることは言うまでもありません。二度とこのような重大事故を起こさないために、下記の要求を申入れ致します。速やかに団体交渉を開催し、誠実な回答を強く求めます。

記

安全に対する基本理念について

1. 運転安全規範を廃止し、「運転の安全の確保に関する省令(運輸省令第55号)及び国鉄の「安全綱領(職員管理規程、安全確保に関する規程)」などを踏まえ、「安全確保に関する規程(仮称)」等に集約し、義務化すること。

安全・安定輸送確保について

1. 運転取扱実施基準第461条及び第462条を見直し、「風速25m/s以上の場合は、列車の運転を見合わせる指示を行う」ことに改めること。
2. 災害時運転規制等手続(規定)第2条(気象異常時の警戒体制)に基づき、従来支社長判断とされていた「早目規制区間」「一般規制区間」の取扱いを改め、今後、すべての区間で「早目規制区間」として統一した適用を行うこと。
3. 羽越本線「三瀬・酒田間」の高性能列車の「高性能優等列車の最高運転速度」の見直しを行うこと。
4. 当面、222箇所を設置されている風速計の設置状況の総点検を行うとともに、1箇所しか風速計が設置されていない箇所については風速計の増設を行うこと。なお、鉄道総研の実証実験や列車に計器を取り付け観測する等、科学的データに基づき風速計設置箇所の全体的な見直しを行うこと。
5. 今回の事故を教訓に、気象庁の発表する観測情報等に迅速に対応するとともに、「瞬間風速の測定を基準」に運行管理規制を行うこと。なお、過去に風による事故が発生していた箇所やこれまでの気象庁の気象データを基礎に風速20m/s以上の強風が吹く橋梁等には「暴風柵」「特殊信号発行機」を設置すること。
6. 人間によるダブルチェック体制を確立するため、必要な要員を配置するとともに、乗務員が危険、異常、疑念を感じた時には、躊躇なく列車を停止させる手配を行うこと。また、運転再開にあたっては、100%安全を確保した上で行うこと。

安全に関する体制の強化について

1. 既にJR東日本は、「羽越本線事故原因究明・対策委員会」の設置及び「防災研究所」の設立を明らかにしていますが、「羽越本線事故原因究明・対策委員会」と併行して関係労組代表者が参加した「事故撲滅委員会(仮称、労使委員会)」を本社・支社において設置すること。

失った信頼を取り戻すため 安全第一の企業へ!!

強風による事故で済まされるのか

1月19日付「朝日新聞」は、今回の重大事故の被害者の「天災で終わりにされては困る」という悲痛な声を報道しています。

鉄道総研は2004年12月に第175回月例発表会の中で、「自然風下の実物大車両模型に働く空気力の評価」を発表し、その



中で100キロで走行中の列車が風速約28m/sで転覆する危険性を指摘していました。マスコミからも「今回は風速30m/s程度で転覆した可能性もある」と指摘されています。

このような科学研究やデータが生かされていたでしょうか。事故後に判明したことは、風速計が1箇所しかないため正確な風速が観測できたのか疑問が残ります。また、当日気象庁が暴風警報を発していたにもかかわらず、気象情報を活用する仕組みが未整備のままとなっていました。安全・安定輸送を最優先に必要な設備投資の遅れがなかったでしょうか。JR東日本は、事故対策として新たに風速計を3箇所増設や気象情報の活用を図る等の考え方を明らかにしていますが、以前からこのような対策がとられていたらと悔やまれます。強風による事故だけでは済まされません。

災害時の速度規制は、支社長判断に任せず JR東日本の統一的対応基準を明確に

現在、災害時の「一般規制」「早目規制」による運転規制の取扱いは各支社判断とされています。そのため、各支社によって

運転規制の取扱いが異なる場合も発生します。JR東日本は、事故対策の一環として「別途指示あるまでの間、風速25m/s以上となったときは、一時列車の運転を見合わせる（早目規制）」ことにすることを発表しました。

鉄道総研の研究データ等を踏まえ、今後は現在の2段階による運転規制を「早目規制に一本化」を図り、統一的に取り扱うことが求められていないでしょうか。今後は、気象情報の活用と合わせ列車の先頭部分に風向計を設置しリアルタイムで把握し、運転速度の減速などできるように検討すべきではないでしょうか。

1月22日付読売新聞社説は「失った信頼を取り戻すには、日々の安全を第一にした業務を、愚直に積み重ねていくしかない」と指摘していますが、JR東日本には、「収益第一」から「安全第一」への転換、鉄道で得た収益は職場で働く労働者と安全に還元する、当たりまえの経営方針への転換が強く求められています。



写真は、調査団に同行した組合員が撮影

事故原因究明の徹底を求め 緊急申し入れ 1/6 国労新潟

新潟地本は、事故翌日の26日、守橋委員長を本部長に「いなほ14号脱線事故対策本部」を設置。同日に「組合員みなさんに訴えます」の声明を発表すると共に、2006年1月6日「特急いなほ14号脱線・転覆事故に関する緊急申し入れ」を行った。

1. 運行再開に当たっては、何よりも列車乗務員（運転士・車掌）及び乗客の生命と財産を守るために、安全輸送確保が大前提であり、そのためには風速計を現在の秋田方1箇所ではなく、橋梁の新潟方にも新たに設置すること。
2. 列車運行に当たっては、「気象異常等の取扱い（通達）・平成14年9月18日・新支総安第110号」に基づき、現行の「5（2）一般規制区間における運転規制等の実施」適用を改め、新潟支社管内全線区に対し「5（1）早目規制区間における運転規制等の実施」を適用すること。なお、橋梁付近において突風等が吹いた場合に、直ちに列車を停止できるシステムの確立・導入を図ること。
3. 乗客等に対しては、「早目規制区間における運転規制等の実施により、列車ダイヤが大幅に遅れる場合がある」ことを改札口に掲出し、乗客の理解と協力を訴え、安全運行の信頼回復を図ること。
4. 今回の羽越線での脱線・転覆事故を引き起こした第二最上川橋梁と同じ様な環境に置かれている橋梁及び風速計の設置状況を全面的に見直しを行い、安全設備等の改善計画を確立すること。

僕のがん保険は、病気もケガも保障する。

しかも、保険料が生上らない。保障が一生つく。がん保険を選ぶなら、アメリカンファミリーです。

新健康応援団MAX 終身タイプ

21世紀がん保険 特約MAX

「がん」の生涯保障 <21世紀がん保険>	
BESTプラン・1倍	ご本人の保障
初めて診断されたとき	←一時金として がんの場合 100万円 上皮内新生物の場合 10万円
入院したとき	安心の無制限 1日につき 10,000円
手術を受けたとき	1回につき 20万円
高度先進医療を受けたとき	技術料に応じて 6~140万円
通院したとき	1日につき 5,000円
がんで死亡したとき	10万円

・保険期間：終身・契約年齢：満3歳～満80歳・解約払戻金0コース
 <引換保険会社>
 自信があります。私の医療保険。

AFAC アメリカンファミリー生命

東京第三営業本部 第三支社 ☎03-3344-1889
 〒163-0456 新宿区西新宿2-1-1 新宿三井ビル

がん以外の「病気・ケガ」の生涯保障 <特約MAX21終身タイプ>	
ケガの保障は90歳までとなります。	ご本人の保障【本人型】
病気で入院したとき	1日につき 5,000円 (1日目から)
ケガで入院したとき	1日につき (手術の種類により)
がんを含む病気・ケガで 所定の手術を受けたとき	5・10・20万円

・保険期間：終身(ケガの保障は90歳までとなります)・疾病・災害入院給付金日額5千円
 ・契約年齢：満3歳～満80歳(本人型)・1回の入院については124日まで保障 ※日帰り入院(1日入院)とは、入院日＝退院日の入院で、入院料の支払いの有無で、入院であるかどうか判定されます。

◎詳細はパンフレット、ご契約のしおり・約款をご覧ください。

■専業代理店

アベニール 株式会社

TEL 03-3437-6810 FAX 03-3437-6822

〒1105-0004 港区新橋5-15-5 交通ビル3F

AFN広告-2003-015-0402051 2月21日