

落石警報装置と連動した列車無線システムにして確実に運転士に知らせること！

名古屋地本は6月9日、申14号による5月6日発生した高山線の下油井～飛驒金山駅間において、4729C列車が岩と衝突するという事故は過去にも特急ひだ号が落石と衝突し脱線するという大きな事故も経験していることから、再発防止と安全確保を求め業務委員会を開催した。

申し入れ事項と会社回答

1. 5月6日の4729C列車が岩と衝突した事故概況を明らかにすること。

回答：4729C列車は下油井駅6分遅発、速度75km/hにて力行運転中、63km660m地点の線路内に落石を認め非常停止手配をとるも、これと衝撃した。ただちに指令に報告し車両点検を行ったところ床下機器の損傷を認めたものの運転には支障のないことを確認し運転を再開。飛驒金山駅を63分遅着した。

2. 今回の事故の被害状況を明らかにすること。

回答：車両では車両前部のスノープラウ及びフランジ塗油器ホース等が破損し線路設備では落石検知線の切断や落石止め用の柵の破損が発生した。

3. 落石警報装置が動作したか否か明らかにすること。

回答：落石警報装置は正常に動作した。

4. 衝突した岩が落石ならば、以前から落石する可能性を把握していたか明らかにすること。

回答：石がある事は把握していたため当社の用地内に落石検知線や落石止め用の柵を設置していた。

5. 今後の安全対策を明らかにすること。

回答：引き続き沿線の落石対策を継続するとともに沿線自治体に対しても落石対策を要請していく。

具体的な議論

組合：発生時間と落石した石の大きさは。

会社：20時頃で大ききミリ単位で300×350×150と350×400×300の石が2個、線路内にあった。

組合：特発は動作しなかったのか。運転士は石が落ちるのを見たのか。

会社：落石警報装置の中に入ってからの落石であった。

組合：石はどこから落ちてきたのか。土地の所有者は誰なのか。

会社：一般の方である。

組合：今後も他の線区を含め、このような事は起こる可能性がある。落石が発生した場合は警報装置と連動して防護無線を発信するなど知らせるシステムにするべきある。

会社：技術的には出来ると思うが、今できる対策を行っている。

組合：駅での非常通報、地震、落石などを目と耳で確認出来るように列車無線、防護無線などを活用し列車を安全に止める方法は出来ないのか

会社：趣旨は理解する。

組合：これまでも2年から3年で落石が発生し、止まらない現状である。対策はしているのか。

会社：民間地は対策が出来ない。JRから自治体に要請して自治体から地権者に対して話をして貰っているが上手くいかない時もある。

組合：どの様な柵であったのか。他会社では落石する石の衝撃を吸収して止める方法もとっている。

会社：金属、ワイヤー製である。

組合：JR東海には落石に対する研究する機関はあるのか。

会社：JR総研からデータは貰い、落石した現状を把握し対策を考えている。

組合：石が落ちた原因は分かるのか。

会社：分からない。直近ではイノシシが穴を掘って落ちた例がある。

組合：落石を検知しているけど列車と衝撃している。今までの対策を見直し絶対的な安全を求められている

会社：より良い対策があればその方向で進んでいく。

組合：在来線の安全が損なわれようとしている。会社は在来線の安全対策にも手間と経費を掛け安全の確保に努めること。

以 上