

# 若井 やすひこ



衆議院議員  
元国土交通大臣政務官

## 交通基本法と安全のコスト — JR北海道の連続事故を機に —

### ■ 大沼駅構内貨物列車事故現場にて

JR北海道で事故が続いている。2011年5月の特急列車のトンネル内脱線火災事故はあわや大惨事寸前だった。その後も輸送トラブルが絶えない。

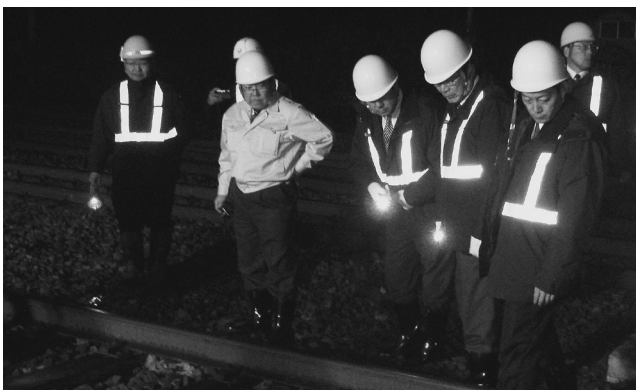
10月21日、民主党の国土交通委員で現地調査を行った。北海道運輸局、JR北海道本社を訪ねてヒアリング。さらに大沼駅構内の貨物列車脱線事故現場を視察した。現場保線区の担当者からも事情を聞いた。事故原因についての最終判断は安全調査委員会の

結論を待たねばならないが、軌間変位が整備基準値を超えていることが一因のようだ。(鉄道の線路幅は列車通過の度に少しずつ広がる。基準値を超えないことを目安に不断に整備する必要がある。現場は副本線から本線に入るポイント上で、横向きの力がかかる。大きな重量のかかる貨物列車が機関車を先頭に、4両目まで通過したが、その間にさらに軌間が拡がり、5両目が通り抜けられずに内側に脱線、そのまま引きずられて後続車両が次々、脱線したのではないだろうか)。

### ■ なぜ事故が続くのか

この間の調査でも多くの欠陥が見つかった。ヒアリングでは270箇所の基準値オーバーが事故後のチェックで見つかったという。(また、その後の報道によれば、2,900箇所に及ぶポイント部分の軌間チェックがなされていないことも分かっている)。単なるミスではすまされない事態だが現実それが起きてしまっている。

東北六県に等しい広大な広がりを持つ北海道に約2,500kmの路線延長を有するJR北海道。(ウラ面へ)



大沼駅構内事故現場を視察(10月21日)