

鉄道における強風対策に係る中間取りまとめについて

鉄道強風対策協議会（以下「協議会」という。）においては、平成17年12月のJR東日本羽越線事故の重大性に鑑み、鉄道における強風対策について、ソフト・ハードの両面から、当面とり得る対策等について検討を進めてきたが、今般、以下のとおり、中間的な取りまとめを行った。

なお、引き続き、協議会においては、鉄道における強風対策について検討の深度化を図ることとしている。

1. 風速計の新設等

協議会において、国土交通省鉄道局が平成18年3月3日に発出した通達に基づき、以下の通り、鉄軌道事業者において風速計の新設等を行い風の観測体制の強化を行うことを確認した。

<鉄軌道事業者における風速計の新設等>

鉄軌道事業者においては、152事業者1,009箇所に風速計を設置し、風の観測を行い、列車の運転規制の用に供しているが、今般、気象台の助言等を踏まえ、いわゆる「風の通り道」等の強風発生箇所の再確認を行い、新たに370箇所について、風速計を新設・増設し、観測体制の一層の強化を図ることとした。この結果、風速計の設置箇所は、162事業者1,379箇所となる。

なお、設置する風速計については、既設のものを含め、瞬間風速を測定でき、風速計の測定値が運転規制の基準値を超えた場合に運転指令等に音や光で警報できる機能を有するものとする。

これら風速計の新設等については、JR・大手民鉄及び公営地下鉄（16事業者325箇所）においては平成18年11月末まで、中小民鉄等（29事業者45箇所）においては平成19年度末までを目途に措置する。

2. 風観測の手引き

協議会において、風速計の設置地点の考え方、風速計の機能、点検・整備の方法、記録の分析・活用方法をまとめた「風観測の手引き」を作成した。本手引きは、鉄軌道事業者において、今後、風速計の新設等による風の観測を行う際の参考とな

ることを目的としている。

なお、本手引きについては、今後、必要に応じ改訂を行い内容の充実を図ることとする。

3. 防風設備の手引き

協議会において、防風設備の調査・計画の手順、設計・施工の考え方、整備効果等をまとめた「防風設備の手引き」を作成した。鉄軌道事業者において、今後、防風設備の設置を行う際の参考となることを目的としている。

なお、本手引きについても、今後、必要に応じ改訂を行い内容の充実を図ることとする。

4. 引き続き調査・研究すべき事項

以下の事項については、協議会を構成する関係機関及び鉄軌道事業者等が連携を図りながら、引き続き検討を進め、協議会において、適時その成果をとりまとめるとともに、更なる安全確保に向け、必要な調査・研究を推進する。

(1) 運転規制

現在、強風時における列車の運転については、事業者において、線区の地象・気象、施設構造、車両性能等を踏まえ、運転規制に係る風速の基準値を定め、運転中止・速度規制・規制解除等を行っているが、事故の原因究明に係る進捗状況、今回作成した手引きを活用した風観測データの分析等も踏まえ、運転規制に係る風速の基準値、「早め」規制区間、規制解除の考え方や防風設備との関係等について、検討を進める。

(2) 突風対策

突風対策の検討に資するため、関係機関及び事業者の観測情報の共有を目指すと共に、気象分野において、竜巻やダウンバースト等の発生に繋がる激しい気象現象をいち早く検知して、突風等の発生可能性を予測する「突風等に対する短時間予測情報」を開発し、被害を防止・軽減できるよう同情報の利活用の方策を検討することを中期的課題として取組むこととしており、これと連携を図りつつ、鉄道分野における活用方策について検討を進める。

以上