

申第17号に対する業務委員会開催 あわや脱線転覆 二度と起こさない対策を！ 東海道線の岡崎、西岡崎駅間における 線路陥没に対する申し入れ

本部は、1月11日に起きた東海道線の岡崎、西岡崎駅間における線路陥没事故に対して、1月24日に申第17号で会社に申し入れを行いました。会社は、自治体が絡んでいる事故であるため、調査に時間を要していることを理由に労使協議を開催しませんでした。申し入れから4か月後の5月24日に、ようやく業務委員会を開催しました。今回の陥没事故は、発見が遅れば列車が脱線転覆という大惨事を引き起こしたかもしれない重大な事故でした。本部は、今後このような事態を招くことのないよう強く対策、対応を求めました。

申第17号(1月24日申し入れ)

東海道線の岡崎、西岡崎駅間における線路陥没に対する申し入れ

1月11日1時25分頃、東海道線の岡崎～西岡崎駅間において陥没が見つかり、15時間以上運転を見合わせる事態が発生した。

報道等によれば、現場は西岡崎駅から東に約700メートルの鹿乗川にかかる橋の手前部分で、線路脇の陥没は長さ約8メートル、幅約7メートル、深さ最大1メートルにわたり、川の方に向かって敷石と盛り土が流失し、線路の下に空洞ができた。鹿乗川では県事業で河川の改修工事が行われており、線路の土台部分に水が流れ込んだ可能性があるとして発表されている。

今事態は、あわや列車の脱線、転覆もあり得た重大な事故であり、徹底した原因究明と今後の再発防止と安全対策が求められる。従って下記の通り申し入れるので、早

急に労使の協議を開催すること。

記

1. 事故の状況、復旧作業の状況について時系列で明らかにすること。
2. 発生原因を明らかにすること。
3. 事故当時は川の増水もなく、自然災害とは考えられない状況である。マスコミの発表にあるように、自治体による河川改修工事が陥没に影響を与えたのならば、工事に対する許可、工事の監視、安全対策の実施などに不備がなかったのか明らかにすること。
4. 発生から正常運行に至るまでの経過時間、影響人員、列車遅延状況、運休本数を明らかにすること。
5. 今後の再発防止対策、安全対策を明らかにすること。
6. 本件に対する名古屋地本の申し入れに対し、東海鉄道事業本部が労使の協議の開催を拒否した理由を明らかにすること。

【会社回答】

1.

＜事故概況＞

東海道本線岡崎駅から西岡崎駅間の鹿乗川橋梁改築工事において、ボックスカルバート（函体）を構築するために、角形鋼管（85cm×85cmの四角形）の推進作業を行っていた。1月9日16時に少量の出水を認めたため、止水のための追加の薬液注入作業を開始したが、出水量がさらに増加し1月11日1時23分に線路脇が陥没。さらに電柱の傾斜を認めたため、直ちに列車を停止する手配を行い、豊橋駅から刈谷駅間の上下線で列車の運転見合せとなった。

＜応急復旧の概況＞

復旧工事のため河川と立坑の水位差を解消したのち、バラスト留めの設置、バラストの投入、盛り土のりじりへの大型土嚢設置、仮電柱の建て込み、既設電柱の撤去、軌道の突き固めを行い、15時57分、徐行により運転再開となった。

＜本線復旧概況＞

新設中のボックスカルバートの両端を鋼矢板で遮水し薬液注入による地盤の改良を実施した。現在は護岸部の復旧工事を進めている。

2. 構築中のボックスカルバートを構成する角形鋼管を牽引中に、鋼管先端部より出水し、土砂流入、線路脇地盤の陥没、道床バラストの流出に至った。

出水、土砂流入の原因として、薬液注入の計画や効果の確認が地下水流への配慮不足により十分でなかったことなど、工事の計画、施工上の不具合が複数重なった上に、当該箇所においては、工事を着手する前々年度から上流側の一部が河川拡幅され、また、工事でも立坑土留めを施工するなど、地下水の流速や流向の変化が予想されるような特殊性を有していたことから、所要の止水効果が得られずに発生したものと考えられる。

3. 薬液注入において所要の止水効果が得られなかった理由の一つとして、当該箇所においては、工事を着手する前々年度から上流側の一部が河川拡幅され、また、工事でも立坑土留めを施工するなど、地下水の流速や流向の変化が予想されるような特殊性を有していたこと。

今回の事故に踏まえ、河川や地下水の影響は目に見えない部分を含め広範囲に及ぶと考え、止水を目的とした調査では流向、流速測定を必ず行う。また、周辺の環境に変化があった場合は流向、流速測定などの追加調査を行う。この調査のもと、工法や補助工法の選定を行う。

4. 運転再開は15時57分、影響人員について、旅客列車運休162本（この内、部分運休66本）。遅延状況は20本が132分から4分。貨物列車については遅延19本、1055分から3分。影響人員は74000人である。

5. 河川近傍の同様な工事では、地下水の流れや河川水の影響の可能性を十分想定した事前調査のもと、工法や補助工法の選定を行い、確実に対策を施した上で慎重な施工に努める。

6. 地方で労使協議を開催しない理由は、すでに地方で伝えている通りである。

《主なやり取り》

組合：鹿乗川の川幅はどれくらいなのか。

会社：10m弱である。

組合：川から立坑の距離はどれくらいか。

会社：10mから12mである。

組合：出水は近かったのか。

会社：出水の影響はないと考えていたが、結果影響が出てしまった。今後は流向や流速を見て対応したい。

組合：回答を聞く限り、責任の所在が曖昧みたいだが。

会社：愛知県が事業主体で工事をJR東海が請け負い、委託した業者が工事を行っている。費用は自治体が負担している。工事のゴーサインが出て、現地を確認し、水はあったが薬液注入で大丈夫と判断した。しかし水を止め

られなかった。

組合：出水は事前に分からなかったのか。

会社：水はあったが、水が流れていることは分からなかった。

組合：ボックスカルバートの長さはどれくらいなのか。

会社：40mである。

組合：立坑の大きさは。

会社：横40m、縦は発進が16mで到達が12m、深さは10mである。

組合：過去に同じような事例はなかったのか。

会社：陥没自体はあるが、ボックスに水が来るような事例はない。

組合：上流では川幅がかなり拡げられたのか。

会社：そのようである。

組合：運転再開時の速度は何キロか。

会社：30キロである。今は水を止める薬液注入で地盤を固めたので50キロの徐行である。

組合：いつまで徐行するのか。

会社：まだ、いつまでとは言えない。

組合：今回の事故の責任について、上流の川幅の拡大が原因だとしたら、復旧工事の費用は自治体が持つのか。

会社：今調査中であり、これからどうするか話し合うことになる。

組合：鉄道総研が調査に入ったと聞いているが、対策については鉄道総研の指導なのか。

会社：対策はJ R東海が立てたものを鉄道総研に示し、それで大丈夫とのことであった。

組合：今回は早く分かったから良かったものの、遅れていたら大変なことになっていた。水が出た段階でもっと早く対応する必要性も問われている。

会社：当時は人を配置するなど、必要な対応は行っていた。

組合：危険な状態であったことは間違いない。教訓化して今後このようなことのないよう強く申し入れる。

以 上