

業務速報

NO. 1079

2018. 2. 26

J R 東海労働組合

発行 小林 光昭

編集 加藤 光典

申第28号「東海道本線で発生した長時間運転見合わせに関する申し入れ」に対する業務委員会開催 業者による仮設鋼材変更を標準 品以外だと把握せず会社も了承 会社は施行後の点検を徹底せよ！！

本部は2月20日、申第28号「東海道線で発生した長時間運転見合わせに関する申し入れ」について会社と業務委員会を開催しました。昨年12月12日、東海道本線で9時間以上に及ぶ運転見合わせが発生し、「パンタグラフの故障」「架線の破損」が原因だと報道され、事故の詳細や影響、発生原因、対策等を明らかにするよう求めたものです。

会社は、事故の原因について、前日に幸田駅構内で行われた架線工事で、計画した支持鋼材のサイズが合わず、変更して別の鋼材を設置したことが固定ボルトを破損させ、パンタグラフを損傷させたと説明しました。しかし、計画に不備があったことや、別の鋼材が不適切な標準品以外だったこと、変更の詳細を会社が把握していなかったことなどについて、ルール違反はなかったとして責任の所在を曖昧にしました。対策に対しては、本部は施工後のJ R 東海社員による点検を徹底するよう主張するとともに、事故の情報開示について労働組合よりマスコミを優先したことについて抗議しました。

『申第28号』申し入れと会社回答

1. 運転見合わせから運転再開までの状況を時系列で、関係列車名、関係者等を含めて詳細に明らかにすること。

【回答】平成29年12月12日（火）7時59分頃、東海道線枇杷島～名古屋駅間走行中の2504F運転士は異音を感知し防護無線を発報して停車した。確認したところ、101Fのパンタグラフおよび名古屋から枇杷島間の電力設備の一部が損傷していたためお客様の救済を実施するとともに、電力設備の復旧作業を行った。13時50分頃、岐阜駅停車中の2900Fのパンタグラフの損傷を認め

た。14時40分頃、幸田駅構内にて電車線の支持方法を変更するために仮設していた支持鋼材が破損していることを認め、再度、車両点検を実施、114Fと301Fのパンタグラフの応急処置と電力設備の復旧を行い、17時29分に運転再開した。

2. この事象による列車への影響、旅客への影響、設備損傷の詳細、沿線の施設や住民の方への被害の有無、等について明らかにすること。

【回答】旅客列車への影響は、運休208本、遅延8本（587～76分）、影響人員は74,700名、設備の損傷は4列車のパンタグラフ9個が損傷したほか、名古屋駅から枇杷島駅間の下り線で約3kmにわたり電車線を吊るハンガー162本などが損傷した。本事象に伴う沿線の被害はない。

3. この事象が発生した原因を詳細に明らかにすること。

【回答】幸田駅構内にて、電車線の工事で仮設していた支持鋼材のボルトが折損したため鋼材が垂下し、パンタグラフに衝撃した。また、変形したパンタグラフにより名古屋駅から枇杷島駅間の電力設備の一部が損傷した。

4. 運転再開までに、9時間以上の時間を要した理由を明らかにすること。

【回答】事象の発生箇所と原因箇所が離れており、原因の究明に時間を要したため。

5. 今後の対策について明らかにすること。

【回答】電車線工事においては、ボルト穴が長く空いた仮設鋼材は使用せず、必ずボルトのサイズと適合しているボルト穴の空いた仮設鋼材を使用する。
電車線に横方向の力が働く引き上げ箇所では、十分な強度を有する2点支持の固定方法とする。

計画変更しても大丈夫と判断したのは誰なのか？

会社：予定した工事のためのコの字型の仮設鋼材が合わなかったので、直線型の物に変更した。それが標準品以外の物でボルト穴が長かったため、垂直方向および横方向にボルトが押し上げられ破断した。

組合：大きさが合わず計画を変更したとのことだが、ありえることなのか。

会社：一般的にありえることである。

組合：計画の変更は現場の業者が判断したのか。

会社：施工の前に気がつき、支持方法の変更は建設部で了解を出している。

組合：会社が、一点支持で大丈夫だと判断したのか。

会社：他にも一点支持の箇所があるので、了解をした。

組合：ボルトの固定にダブルナットや平座金を用いていなかったのか。

会社：必要な部品は確実に施工したとのことである。

組合：変更した仮設鋼材が標準品でなかったことが原因ではないのか。なぜ標準品を使用しなかったのか。

会社：直前の変更だったため、用意していなかった。安全を担保できると判断して使用した。

組合：普段から標準品以外の物を使用することがあるのか。

会社：ルール違反ではない。

組合：いままでよくトラブルが発生しなかったものである。

会社：このような使い方をしなかったからだと思う。

組合：破断したボルトには問題はなかったのか。

会社：ボルトには問題はなかった。

事故の責任の所在が「会社にない」とはいえない！

組合：今回の事故の責任の所在はどうなるのか。

会社：適切な工事を行わなかった業者も、ＪＲ側も不適切であった。

組合：工事について、ＪＲ側はどのように関わっているのか。また、施工後の確認点検はどのように行ったのか。

会社：停電の手配を取るような時には工事に立ち合う。また作業の規模によって必要な時には立ち合って確認点検を行う。今回は立ち合っていた。

組合：施工時は確認点検をＪＲ社員によって確実に行うべきである。プレス発表では、業者側に責任があるような印象を受けるが、計画の変更を了解してゴーサインを出した会社側の見解を明らかにされたい。

会社：どのような材料を使うかまでは把握していなかった。

組合：計画を変更しなければならないような場合、中止することはしないのか。

会社：今回はちゃんとやれば問題ないと承諾したが、今後は直前の変更があった場合は中止させることとする。

組合の申し入れには、誠意をもって説明すること

組合：プレス発表では182本運休となっているが、本日の説明では208本となっているのはなぜなのか。

会社：プレス発表後に精査したところ、208本であった。

組合：組合が早くから申し入れを行っているにもかかわらず、なぜ組合説明よりプレス発表のほうを優先するのか。

会社：プレスのスケジュールも労使のスケジュールもあり、近接してできるように努力はした。

組合：組合のほうが多いこともあるとの理解で良いか。

会社：場合による。

組合：組合の申し入れに対しては、誠意をもって説明をされたい。

以上