

会社と車両製造メーカーとのストローク調整での基準値の違いが原因だった！

申第3号「東海道新幹線保守用車衝突、脱線事故に関する申し入れ」業務委員会を開催

本部は11月18日、「申第3号、東海道新幹線保守用車衝突、脱線事故に関する申し入れ」で会社と業務委員会を開催しました。

この事故は7月22日、3時37分頃、東海道新幹線、豊橋駅～三河安城駅間の上り線で、保守用車同士が衝突し脱線するという事故が発生しました。この事故により、作業車2名が負傷し、更に東海道新幹線は浜松駅～名古屋駅間で終日運休となったことで、多くの旅客に多大な影響を及ぼすこととなりました。本部はこの事故を受け、申第3号を作成して7月26日に提出しました。過去にも、2015年12月10日には新富士駅～静岡駅間で保守用車の衝突、脱線事故が発生しています。この事故の教訓が活かされていないのです。業務委員会の中、本部は原因究明はもとより、対策について会社に強く主張しました。

1. 事故の概況を時系列で明らかにすること。

【地方回答】

2024年7月22日（月）3時37分頃、豊橋駅～三河安城駅間の上り線で、日比津保守基地から豊橋保守基地に回送で向かっていた途中の碎石運搬散布車編成（MOモーターカー3両、BDバラストダンパ6両）が合流するために待機していたマルチプルタイタンパに衝突し、モーターカー（1両）及びマルチプルタイタンパの一部の車輪が脱線した。衝突したBDとマルチプルタイタンパを分離させ脱線復旧機材にてレール上に載線させた。その後救援用台車（搬送台車）を使用し救援保守用車と連結して豊橋保守基地に收容し、復旧作業は22時06分に完了した。

2. この事故により負傷された2名の作業員の負傷程度及び回復状況を明らかにすること。

【地方回答】

砕石運搬散布車を運航する作業員2名及びマルチ運行作業員2名がケガを負い病院に搬送し、命に別状はなかった。さらに、脱線復旧に従事していた作業員2名が体調不良になり病院を受診した結果、熱中症と診断された。

3. 事故による保守用車及び線路等の被害状況、旅客への影響を明らかにすること。

【回答】

モーターカー及びマルチプルタイタンパは自走出来ない状況であった。衝突後脱線した状態、枕木上を走行したことにより、一部枕木と締結装置が損傷したため、昼間交換を実施している。枕木は計20本、締結装置は200個交換した。当社が把握している限り、7名のお客様が豊橋駅にいて、体調不良となったがいずれも軽い熱中症疑いであった。

4. 衝突した保守用車の保安装置の使用状況について明らかにすること。

【地方回答】

新幹線保守用車接近警報装置は正常に機能していたことを確認した。発生の原因は、軌道モーターカーに牽引された6両の採石運搬散布車のうち少なくとも3両について、ブレーキ力が大きく低下した状態で走行し、20パーミルの下り急勾配区間において、十分に減速することができなかったため。砕石運搬散布車のブレーキ力が大きく低下した状態で走行したのは、ブレーキ力が適正か、否かを確認するための指標となるブレーキシリンダーのストローク量が、本来ならば使用停止すべき値となっていたにもかかわらず、使用前にそのことを確認できなかったため。

5. 当日の保守用車の操縦者とそれに関係する作業員の体調および労働条件に問題はなかったのか明らかにすること。

【回答】

特段の問題はなかったと考えている。

6. 事故原因を明らかにすること。

【地方回答】

砕石運搬散布車のうち少なくとも3両について、ブレーキ力が適正か否かを確認するための指標となるブレーキシリンダーのストローク量が、本来ならば当該保守用車を使用停止すべき状態となっていたにもかかわらず

ず、使用前にそのことを認識出来なかったことが今回の事象の原因である。

7. 組合は過去の同種事故の教訓が生かされていないと考える。見解を明らかにすること。

【地方回答】

平成5年8月6日に掛川駅～浜松駅間で停車中のレール削正車に道床運搬散布車が衝突した事象を契機に、EB装置を、その後平成18年に保守用車接近警報装置を導入した。これらの事故防止装置について今回の事象においては問題なかった。

8. 事故に対する対策を明らかにすること。

【回答】

保守用車の始業点検における、ストローク量確認時のルールが不明確であるなど、管理体制が不十分であった。反省を踏まえ以下の通りとする。

- (1) ストローク量確認時は最大圧力でブレーキをかけること。ストローク量は数値で確認することを調整要否を判定する。基準値と共にマニュアル等に明文化する。また、その内容を関係する全ての保守用車従事員に教育する。
- (2) 要調整範囲に入った後の運用方法が不明確であったことから、始業点検時にストローク量の要調整入ったことを確認した場合は、ストローク量の調整完了するまでは、当該保守用車を使用しない運用とする。
- (3) 保守用車の使用について全ての保守用車従事員に対する、ルール遵守の再徹底を及び履行状況の確認を行う。なお、ストローク量の調整が必要なブレーキ機構を有する他の保守用車（在来線の保守用車も含む）に対しても、上記全ての取り組みを行う。

9. マスコミによると東海道新幹線の回送列車で乗客を輸送したと報道されているが、この判断に至る経過、目的及び理由を明らかにすること。

【地方回答】

回送列車として当初予定されたいた車両を急遽営業列車として運転を行い、駅に滞留していたお客様を救済したものである。したがって、法令等には抵触しない。これらの理由から駅構内で、滞留されたお客様には放送等によりお知らせした上でご利用を案内した。

10. 長時間にわたり東海道新幹線が運行できない場合は、在来線列車の増発及び、増結などによる代替輸送を速やかに実施すること。

【回答】

必要に応じて適切に対応する。

＜主なやり取り＞

組合：新幹線車両においては検査形態として、全般検査・交番検査・・・仕業検査がある。保守用車についても各検査があると思うが、何故、今回の事故でストロークが足りなかったとなるのか。

組合：各検査履歴はどうなっているのか。何故ストローク量が足りなかったのか。

会社：碎石運搬車の6両のうち、事故後に3両はストローク量が測定できたが、残りの3両ストローク量は測定できなかった。測定の結果ストローク量が足りず、ブレーキが効きにくい状態であった。残りの3両は衝突の影響でストロークは測定できなかったということである。

組合：事故前の検修履歴はないのか。

会社：点検をいつやったかの資料は持ち合わせていないが、運行前に始業検査をしているが、7月21日の段階で点検するすることになっていたが、点検確認を省略していた。何故かと言うと前日の7月20日の点検時に、ストロークが少し減ってきていることを確認した。そして調整の連絡をした。21日の段階でそのことを周知していたので、21日は点検を省略した。

組合：21日の始業点検を省略したのか。

会社：ハイ、省略については7月20日に点検をしてストロークが少し減ってきていることを周知されているので、7月21日の点検は省略してしまった。

組合：ストローク量が減っていることが7月20日に判明した。

会社：その時にすぐに運用できないわけではないが、20日の時点でストローク量が少し減っていることを認識して要調整の連絡をしている。

組合：20日は運用しなかったのか。

会社：運用している。

組合：21日にストローク調整しなかったのか。

会社：すぐに調整できるものではない。業者の手配や限られているから、すぐにできるわけではなく、7月22日は調整はできていなかった。

組合：7月20日に調整の必要が判明し、未調整のまま7月21日に使用した。

会社：プレスを通り、調整の必要が分かっていたが、そのまま使用してしまった。要調整範囲があり、今すぐ調整ではなかったと認識していた。運搬車製造メーカーと運搬車従事員の認識の違いがあった。その違いにより従事員は運行不可のにんしきではなく、運行可能の範囲であったので運行をしてしまった。メーカー側からすると運行不可の状態であった。要調整範囲に入った段階で運行不可になるものではないと認識していた。

組合：20日に点検したのは誰か。製造メーカーなのか。

会社：委託している協力会社社員である。

組合：20日にそろそろ調整が必要と判断して、どう連絡が伝わったのか。

会社：メーカーには連絡している。ブレーキのストローク値測定方法がメーカーと委託している協力会社社員の認識の違いがあった。メーカーの言い分として非常ブレーキをかけてストロークを測定するものとしていた。委託している協力会社社員は非常ブレーキでなくてもいいだろうとの認識であった。そこで相違があった。あと判定方法についても相違があった。委託会社に過少評価が存在した。

組合：20日は7ノッチのブレーキ力で確認したのか。

会社：従来の確認方法でやった。

組合：それでそろそろ調整が必要と判断し、メーカーに連絡をしたことでいいか。

会社：直接メーカーに連絡したのか、JRを介して連絡したのかはこの場では分からない。

組合：メーカーに連絡が行かず、20日の運用となったのではないか。

会社：認識の相違のため調整範囲に入ってきているとの認識であった。まだ大丈夫であると考えていた。

組合：始業点検者は委託している協力会社社員なのか、メーカーなのか。

会社：委託会社社員である。JR本体から委託している会社である。JRが保守車のストローク測定方法が間違っていれば、委託会社社員も間違ったストローク測定方法を行っている。車両製造メーカーとの測定方法に相違があった。

組合：調整する場合はメーカーが行うのか。

会社：そうである。

組合：JR・委託協力会社・メーカーの関係だが、JRが直接関わって今回の事故に関して、JRとメーカーとの相違の把握していないのか。碎石運搬車に関して、JR東海は管理責任はないのか。

会社：管理責任はあるが、直接車両には携わっていない。

組合：事故後、JR東海がメーカーと話をして相違が初めて分かったことなのか。

会社：そうである。協力会社にJR東海が相違について話をした。

組合：業務委託をJR東海がしている。そうであるならばJR東海の責任である。

会社：そうである。JR東海が管理責任を負う立場である。協力会社社員はJR東海から委託を受けているので協力会社は責任はない。JR東海が責任を負うものである。21日の始業点検省略はさておき、ストローク測定方法を含めたマニュアルはJR東海が協力会社に指導したもののなので、管理体制が不十分なのはJR東海側にある。

組合：大変お粗末な話である。

会社：納車を受けた時に言った言わないになるが、JR側は調整範囲と認識していたが、しかし、メーカー側は違っていた。

組合：今回は保守用車追突脱線事故だが、乗客を乗せた新幹線車両で起きたら大変な事態となる。

組合：保守用車の最高速度はいくらか。

会社：今回は40キロであったが、最高速度は分からない。

組合：改装であったが、バラストは積んでいたのか。

会社：分からないが、とにかくブレーキ力が不足していた。

組合：復旧運転再開について、一時「お昼頃に復旧運転再開」の放送があり、駅に旅客が殺到し大混雑が起きた。脱線は事故直後から分かっていたのだから、復旧は半日ですむ問題ではない。

会社：脱線は分かっていたと思うが、在来線で何件か脱線は発生している。復線させ復旧しているが、今回は衝突していたこともあり、クレーン車を横付けしようとしたが、場所的に狭窄した場合で横付けできなかった。状況的に厳しいこともあり、時間がかかった。再開情報について旅客に期待を持たせてしまった。

組合：旅客に期待を持たせる情報の発信するな。

会社：大動脈に担う使命感で情報発信をしてしまったところもあったと考えている。

組合：的確な情報発信をせよ。

組合：調整範囲になったら、まずJRへ調整依頼の連絡し、JRがメーカーへ連絡する流れでいいのか。

会社：細かいところは分からない。

組合：調整するのはメーカーがするのか。委託会社社員なのか。

会社：分からない。

組合：誰がストローク調整するのか。

会社：ストローク調整するのはこの場では分からない。今までの話の中で訂正する。20日の調整範囲になっていたことも定かではなく、21日に点検省略したとしていたが、その時調整範囲になったことが判明したのかもしれないことに訂正してほしい。いずれにしても測定方法の相違があったことは事実である。

組合：JR東海が委託会社に伝えていなかったことが根本問題である。

会社：そうである。JRが間違った認識で、その認識で委託会社に伝えていたことである。

組合：何年も前から相違の存在を考えると大変怖いことである。

組合：JRと委託会社とメーカー3者で話し合いの場をものではないのか。

会社：やっていないことはないと思う。

組合：マルチの待機場所について、下り勾配で待機しないことに変更しないのか。

会社：正常なブレーキ力を得られていれば止まっていたので、作業効率もありレベル待機に変更はしない。

組合：今回の事故でＪＲ東海の責任は重大である。

会社：管理体制にに対して責任がある。

組合：大変お粗末な事象である。２度とこの様な事故を起こさないよう万全な体制確立せよ。

以 上