

「のぞみ」317号窓ガラスひび割れ事故の会社対応を追及！ 安全対策の推進についての経営協議会

本部は4月17日、安全対策の推進についての経営協議会を開催しました。

会社から、2024年度の鉄道運転事故の発生件数は32件、輸送障害・運転障害の発生件数は6,150件、社員の責任事故は35件（内、安全に関する事象は24件）、関係会社の責任事故は7件（内、安全に関する事象は4件）、熱中症を除く労働災害は社員で29件、関係会社で31件で（内、死亡1件）という説明を受けました。

また、今年度の運転事故防止及び労働災害防止重点実施項目として、①ルール of 全員遵守、②確認の徹底、③異常時における安全最優先、④事前のリスク排除による安全の先取り、⑤実践的で効果的な教育・訓練を行うことが説明がされました。

本部は、3月15日に発生した新幹線「のぞみ」317号の窓ガラスひび割れ事故を中心として、会社の安全姿勢を追及しました。

以下、主な議論です。

個別の事故については回答せず！

組合：輸送障害・運転障害の件数が2023年度より約500件、全ての項目で増加している。増加した事象、要因、理由はどう受け止めているのか。

会社：乗客に起因するもの、社員の取り扱い誤りが増えた。

組合：2021年度から大きく増加している。大きく増加しているのが、グラフから内部原因と鉄道外原因であることが読み取れる。会社としての受け止めは何か。

会社：事象が多々あり、個別については言いにくいですが、社員の取り扱いによるものである。鉄道外原因は、コロナ禍以降の輸送量増加が原因であると考ええる。

組合：会社の問題意識を聞いている。さほど問題意識がないと受け止められる。

会社：問題意識ということではなく、遅延はお客様にご迷惑をおかけしている
ので、それぞれ対策は行っている。

組合：件数が増えていることについて、会社としても分析はしているだろう。

会社：傾向としてはある。

組合：傾向に対しての対策は取っているのか。

会社：お客様に起因する事象に対する対策は取っているが、お客様がどう行動
するのかまでは読めないのが難しい面もある。

組合：具体的な対策について述べられていないので、何もしていないと受け止
めるしかない。部内原因のその他が761件と大きく増加したが、その内
訳は何か。

会社：手持ち資料がない。

組合：会社としては500件まで減らそうと対策は取らないのか。

会社：数字の目標は立てていない。

組合：今の回答では、対策らしいものはない。増え続けている障害・阻害件数
に対する会社としての真剣さを感じられない。

組合：責任事故で30件から35件に増加した。増加した5件の中味は何か。

会社：どれが何件というわけではない。質問の趣旨が分からない。

組合：何が増えたのか聞きたいだけだ。

会社：ルールの不遵守とか、確認の不徹底による事象と言えば良いのか。

組合：事象について回答してくれと言っている。種別について答えてくれれば
良い。分類しているなら、分類を回答せよ。

会社：制限速度違反が5件、……出っ込み引っ込みがあり、トータルで2件増
えた。

組合：会社としては、分類して対策を取るでしょう。

会社：増えた分だけを取ってということにはならない。事故撲滅のための対策
を取るものである。

組合：傾向は分析しないのか。

会社：この事象だけが増えたという顕著な例はない。

組合：「顕著に増えた事象がないので個別的な対策は取っていない」というの
が最終的な回答か。数字的以外のことは回答しないことを確認する。

窓ガラスが割れても車体は確認しなかった？！

組合：3月15日に発生した「のぞみ」317号の窓ガラスひび割れ事故につ
いて、我々はマスコミ報道しか情報を知らない。事象、原因、対策、その

時の取り扱いについて説明すること。

会社：3月15日10時32分、「のぞみ」317号の16号車でお客さんから窓ガラスが割れていると申告があった。16号車に乗車されていたお客様には、別の号車に移席していただくと共に、移席が完了するまでは速度を落として運転した。お客様にはケガはなかった。設備点検を行った結果、豊橋～三河安城駅間の坂の坂トンネル内の信号通信ケーブルを収容している側溝の鉄板の蓋が外れていたことから、蓋が窓ガラスに当たった衝撃でヒビが入ったものと推定した。今事象は、管を留めていたボルトや管の蓋そのものの構造に問題はなく、蓋の取り付け作業を行った際、工具を使ってボルトを締め付けるべきところ、仮締めであった。その後、振動や風圧により、ボルトが外れたと考えられる。

組合：割れた窓ガラスは何ヶ所か。

会社：1ヶ所である。

組合：窓ガラス以外に、傷などはあったのか。

会社：11～16号車にかけて、海側の外板の損傷があった。

組合：何ヶ所か。大きさは。

会社：手持ちの資料はない。

組合：窓ガラスのひび割れと車体の傷はどこで分かったのか。

会社：確定的なことは言えないが、車両所に入ってからではないか。

組合：移席するまでは160km/hで良いか。

会社：そうである。

組合：京都以降は所定速度で間違いないか。

会社：手持ちの資料はない。

組合：マスコミ発表の会社資料はそうになっている。

会社：書いてあることは事実だろう。

組合：所定運転に戻す根拠は何か。走っても大丈夫だという根拠は。

会社：移席し、16号車に誰も乗車していないことである。

組合：車体の傷は確認したのか。傷がどのくらいのダメージなのかという確認。

京都駅でも確認していないだろう。乗客の移乗だけを確認しただけで、車両の安全は確認していないことで良いか。

会社：……、あの一。

組合：確認したかどうかを答えよ。していないということでしょう。

会社：どこで確認したかは分からない。走行に支障がないことを関係社員で指令を含めて確認した。

組合：判断基準は何かを聞いている。

会社：ケースバイケース。

組合：ケースバイケースはあり得ない。車体に傷が付いているのだ。

会社：何cmという基準はない。

組合：まずは、車体を見るだろう。この傷は、パンタは、碍子はと。見ていな

いだろう。なぜ見なかったのか。

会社：見ていないとは言っていない。

組合：見ているなら見たことを教えろ。京都駅で何分間見た、ということがあれば言ってくれ。

会社：必要な確認は行っている。

組合：確認したのだな。誰が確認したのか。

会社：関係社員だ。

組合：車掌か。

会社：指令を含めて。問題ないと判断した。

組合：どこで確認したのか。

会社：どこかは意味がない。

組合：285km/hに速度を上げたのだ。160km/hならまだ話は分かる。上げた根拠は何か。回答しないから聞くのだ。

会社：手元に資料がない。どこで、いつ、何分やったのかという詳細な資料はない。そこまで回答する必要はない。

組合：安全経協の場合だ。車体の確認は分からないとの回答は、していないことで良いか。正確に回答せよ。確認したかしないかは分からないということで良いか。

会社：いやー。

組合：分からないのなら、分からないで回答すれば良い。

会社：手持ち資料はないが、関係者で協議したことは行った。

組合：何をもって協議したのか、突っ込みどころがある回答ばかりだ。検査もしていない、外形も確認していない、それでなぜ285km/hにしたのかを聞いている。判断材料の情報をどうやって収集したのか。

会社：後程、幹事間で話をする。

組合：285km/hに上げた根拠と、傷の大きさと深さと数を詳細に回答すること。

会社：会社が判断する。

組合：安全に関わることだ。しっかり回答せよ。

組合：3月21日、「こだま」736号が浜松駅で、車イス用スロープがホームから線路に落下した。状況と原因は何か。

会社：事象は承知しているが、手元に資料がない。

組合：この間、スロープについて、車両とスロープの構造上の問題を提起してきた。浜松駅の事象は、これが原因ではないのか。この事象について、会社から状況と原因を教えてもらいたい。それを受けて、労働組合として安全対策の申し入れを行いたい。「のぞみ」317号の問題と併せて、会社としての説明責任を果たしてもらいたい。

会社：この2点については、持ち帰る。

組合：1月21と22日、東京駅と新大阪駅で、11号車のホーム嵩上げに対

する検証が行われた。その後、国交省が入って意見交換会が行われた。どんな意見や要望が出されたのか。知っていればお聞きしたい。

会社：21、22日の後の具体的な承知していない。主催はどこなのか。

組合：新大阪駅については障がい者団体、東京駅については国交省が来られた。ガイドラインに基づいて嵩上げを行ったと思うが、それが基準に合っているのかの検証である。高さは3cm、隙間は7cmが基準だ。新大阪駅は隙間は7.5cmである。ガイドラインに沿っていないことがハッキリした。JR東海はどのような意見を求められたのか。「改善に向けて取り組む」と言ったのか、それとも「隙間は7cmではなく7.5cmで、ウソをついていました」と言うのか。安全に関わることである。

会社：乗客の乗降に関わることで、確認する。

組合：後程説明をすること。検証結果を発信していないのはJR東海くらいで、あとは発信している。

休日出勤は事故のリスクが増す！

組合：ダイヤ改正後、在来線では、熱海や米原以外の駅で、発車時刻が今まで起動開始時刻だったものを、発車時刻になってからドアを閉めるようにされた。理由は、発車時刻が「00秒」としたら、10秒前にドアを閉めると前の分の「50秒」となり、「早くドアを閉めた」と苦情があったという説明だ。扱いが変わって、現場では複雑な扱いになり、混乱している。車掌によっては、発車時刻に促進チャイムを鳴らす人もいれば、ドアを閉める人もいる。運転時分を15秒延ばすと言われたが、区間によっては延ばしていない区間もあり、列車遅延も発生している。前の扱いに戻すべきだ。

会社：取り扱いを変えたことは承知しているが、現場で大変だという意見は聞いていなし、問題ないと聞いている。まだ1ヶ月なので、時間をかけて評価すべきだと考える。

組合：一番良くない点は、発車時刻に起動開始すれば早発にされることだ。一方、車掌はドア扱い不良にされる。これだけはやめるべきだ。「発車時刻に起動開始すれば問題ないです」とすれば、目をつぶる。鉄道100年以上の歴史を、この扱いで変えてしまった。

組合：休日出勤が、新幹線は勿論、在来線でも多くある。停車駅通過をした運転士は休日出勤だった。本人は大変な思いだ。休日出勤しなくても良い要員配置にすべきだ。

会社：要員については、要員計画の業務委員会で話をする。

組合：新幹線運輸所では、10日連続出勤もある。疲労が蓄積し、事故に繋がるリスクがある。適正要員を確保せよ。それから、発車時刻の取り扱いを急に変更したことは、輸送障害・運転阻害を増やす原因になることを危惧

する。

組合：大井車両基地の第二検修庫は、築50年は経過していると思うが、庫内は悪臭が酷すぎる。建て替えを要求する。異臭は本社として聞いているのか。

会社：聞いていない。幹鉄では承知していると思う。

組合：建築年数は承知しているのか。

会社：当然承知している。不備があれば、その都度修繕は行っている。今のところは、大きな修繕は予定していない。

組合：幹鉄から異臭があり対策が必要だという報告はあるのか。

会社：ない。

組合：第二検修庫内で電気火災が発生した。これは把握しているか。

会社：事象があったことは承知している。

組合：老朽化が原因だと考えられる。対策としても建て替えが必要だ。

会社：幹鉄には伝えておく。

以 上

※以下、会社資料です。

2025年4月17日
東海旅客鉄道株式会社

安全対策の推進について

I はじめに

2025年度も、これまで取り組んできた「安全最優先の行動」の実践と「もっと安全！運動」をさらに強力に推進することで、重大な不安全事故および四大災害を根絶し、より安全な仕事の実現に向けて全社一丸となって取り組む。

II 2024年度鉄道運転事故等及び労働災害の発生状況

鉄道運転事故の発生件数は32件で、内訳は踏切障害事故が14件、鉄道人身障害事故が18件であった。インシデントの発生はなかった。

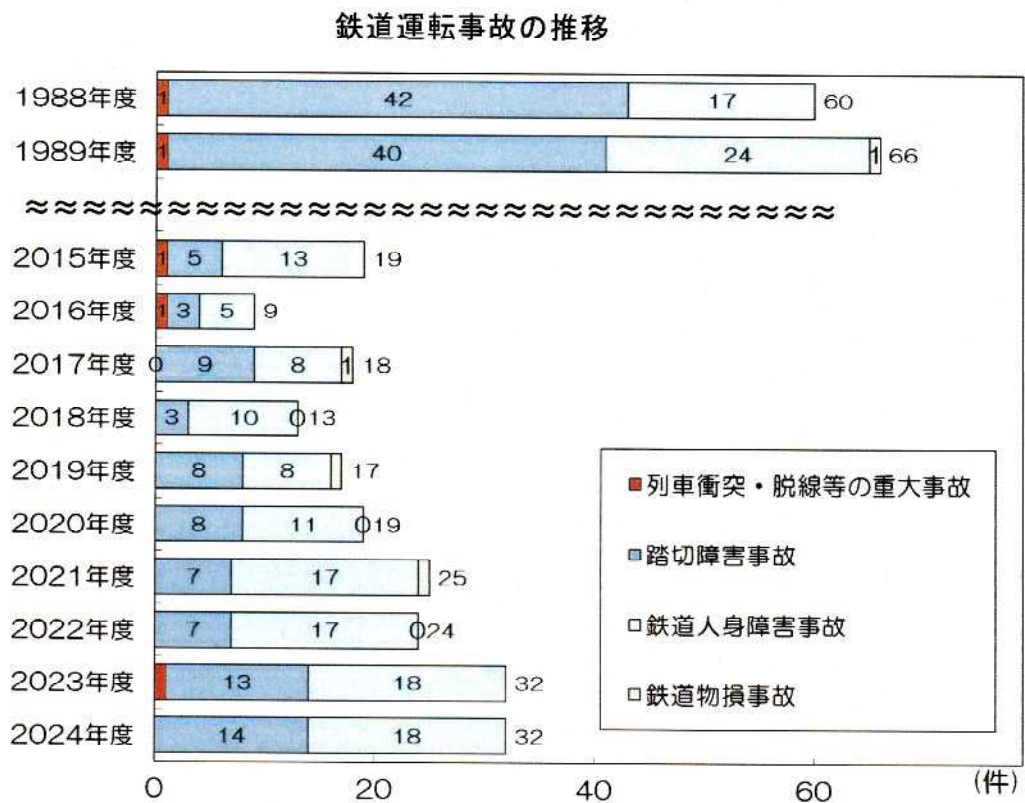
輸送障害・運転阻害の発生件数は6150件であり、部内原因、鉄道外原因、災害原因が前年度を上回った。

社員の責任事故の発生件数は35件（内、安全に関する事象は24件）、関係会社の責任事故の発生件数は7件（内、安全に関する事象は4件）であった。

労働災害では、熱中症を除く発生件数は、社員は29件で過去10年間では最多、関係会社（有休）は31件で前年度より増加し、うち死亡災害が1件発生した。なお、四大災害は、触車・待避不良4件、感電1件、墜落3件が発生した。

1. 鉄道運転事故

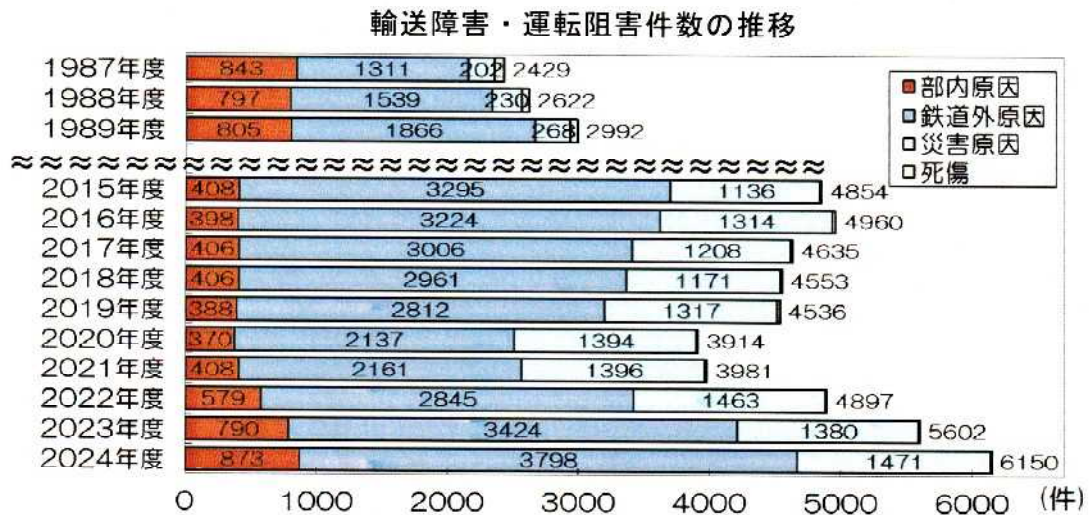
2024年度は、鉄道運転事故の発生件数は32件であり、内訳は踏切障害事故が14件、鉄道人身障害事故が18件であった。



2. 輸送障害・運転阻害

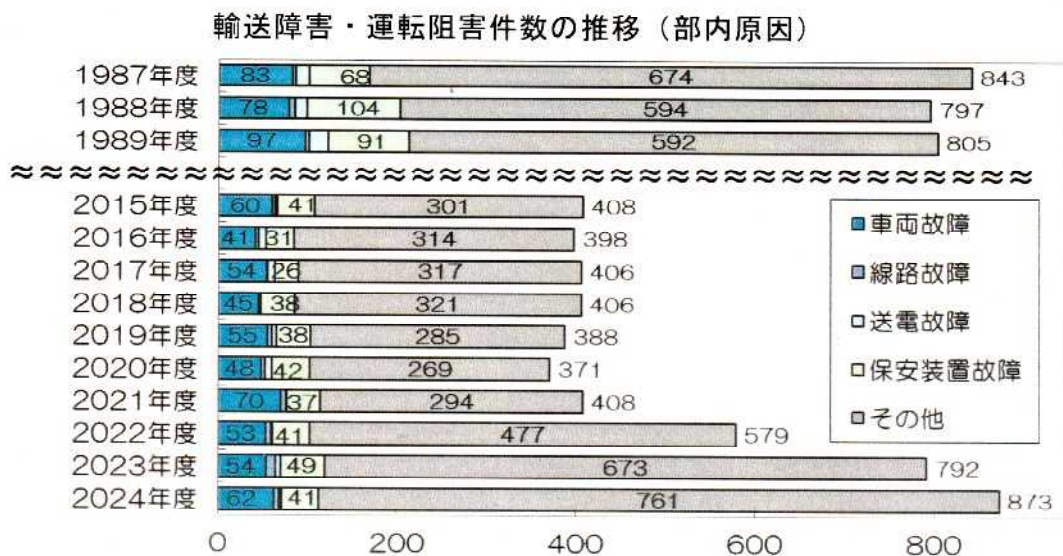
(1) 全体の傾向

輸送障害・運転阻害の発生件数は6 1 5 0件であり、部内原因、鉄道外原因、災害原因が前年度を上回った。



(2) 部内原因

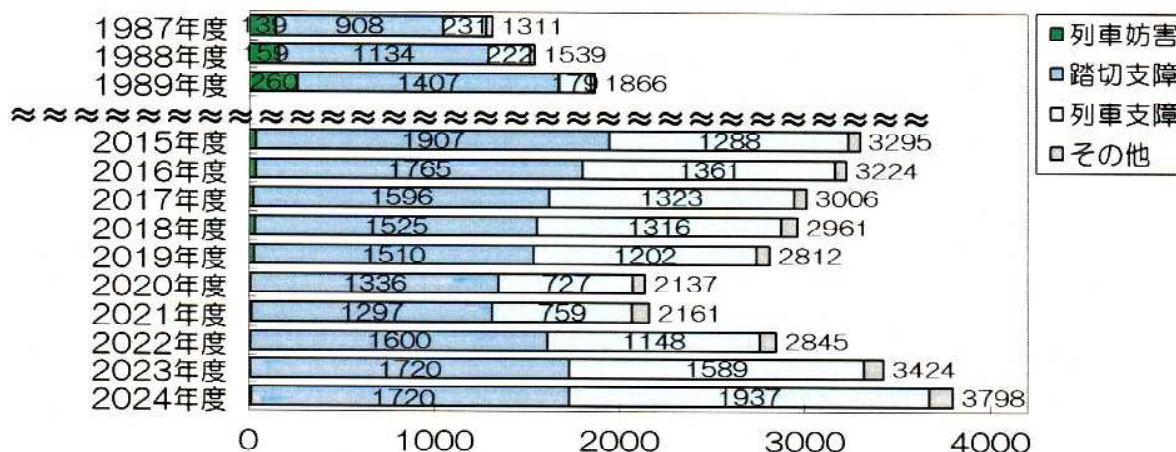
輸送障害・運転阻害全体の部内原因は8 7 3件の発生で、前年度より増加した。



(3) 鉄道外原因

鉄道外原因は3798件の発生であり、列車支障が前年度より増加した。

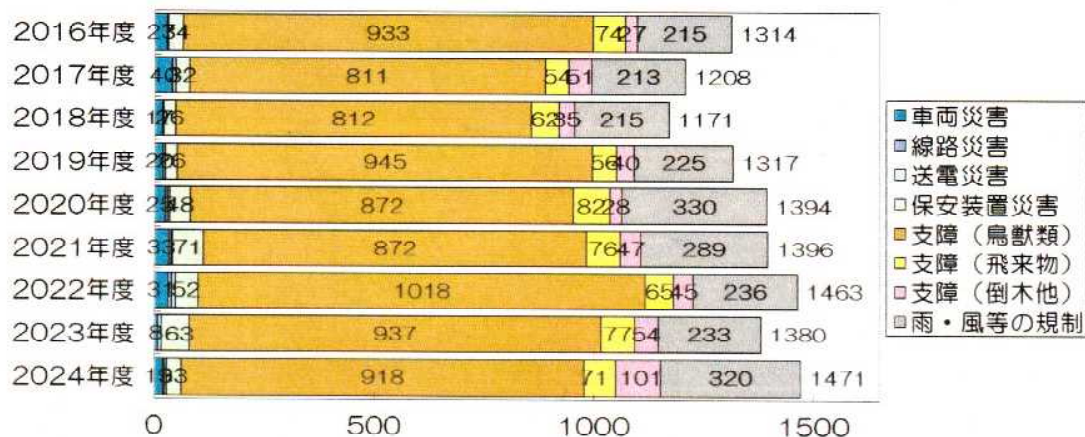
輸送障害・運転阻害件数の推移（鉄道外原因）



(4) 災害原因

災害原因は1471件発生し、鳥獣類によるものが前年度より減少し、倒木によるもの、雨・風等の規制が増加した。

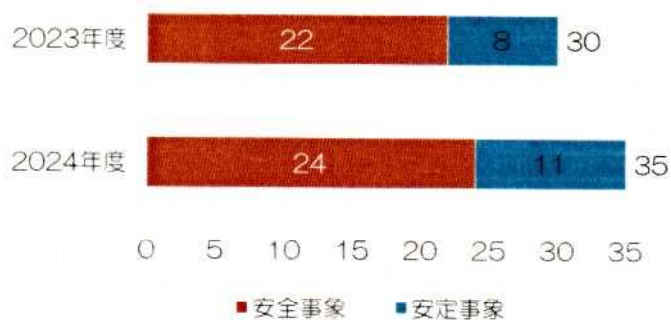
輸送障害・運転阻害件数の推移（災害原因）



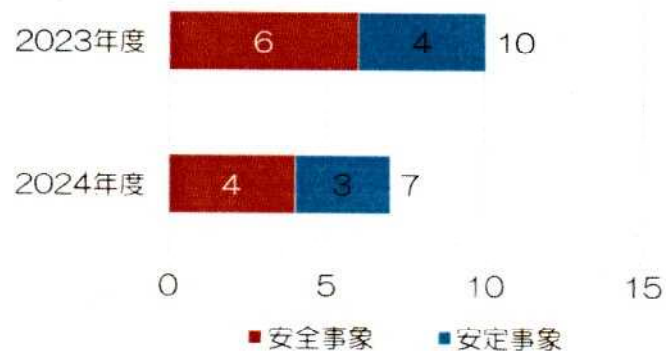
3. 責任事故

社員の責任事故は、35件（内、安全に関する事象は24件）発生した。
関係会社の責任事故は7件（内、安全に関する事象は4件）発生した。

社員の責任事故の推移



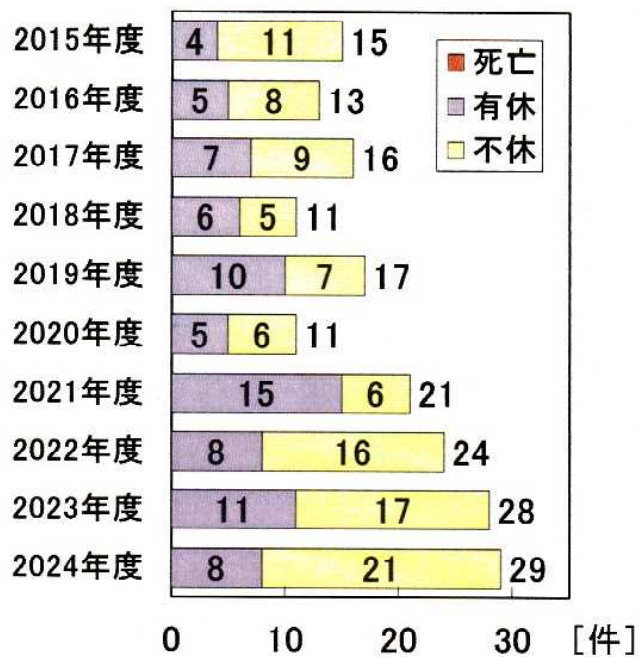
関係会社の責任事故の推移



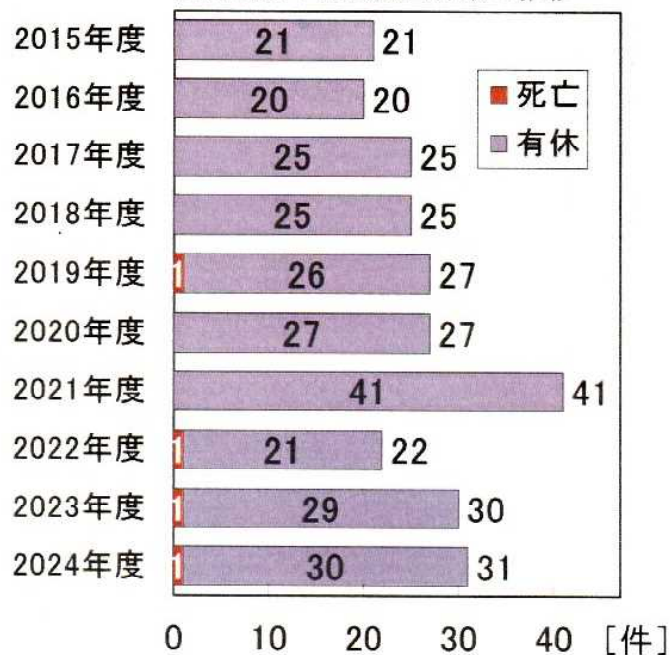
4. 労働災害

熱中症を除く発生件数は、社員は29件で過去10年間では最多、関係会社は31件で前年度より増加し、うち1件は死亡災害であった。なお、四大災害は、触車・待避不良4件、感電1件、墜落3件が発生した。

社員の労働災害件数の推移



関係会社の労働災害件数の推移



Ⅲ 2025年度の安全に関わる取組み

1. 2025年度 運転事故防止及び労働災害防止重点実施事項

2024年度は、運転事故については、当社の信頼が失墜するような重大事象は発生していないものの、「リスク排除不足」に起因した過去に例のない輸送障害が発生したほか、「ルール不遵守」、「確認の不徹底」に起因した事象が発生した。労働災害においては、触車死亡災害、感電、墜落の四大災害などが発生した。

以上を踏まえ、2025年度の運転事故防止及び労働災害防止重点実施事項を下記の通りとする。

令和7年度 運転事故防止及び労働災害防止重点実施事項

「安全最優先の行動」の実践と「もっと安全！運動」を推進することで、**重大な不安全事象および四大災害を根絶し、より安全な仕事の実現に向けて全社一丸となって取り組む**

1. ルールの全員遵守

- ルールの本質理解と体質化
- 意識を持った基本動作の実施

2. 確認の徹底

- 作業の節目の確認、責任をもった最終確認
- 相互・連携による積極的な声掛け・確実な応答

3. 異常時における安全最優先

- 防護・救護・連絡の徹底
- 異常の知得や予期せぬ事態における適切な行動と報告

4. 事前のリスク排除による安全の先取り

- 「人・仕組み・設備」の弱点、各種変化に伴うリスクの把握と改善
- 設計・計画段階における検証と作業前打合せの充実

5. 実践的で効果的な教育・訓練

- リスクに対する感度を高める教育、現場で直面する状況を想定した訓練
- 人の注意力に依存し、重大な不安全事象を招く恐れのある取扱いに対する教育・訓練
- 目的・到達点の明示と実践できるまでの継続的な取り組み

Ⅳ 安全関連の設備投資

2025年度は、地震対策をはじめ構造物のさらなる強化に取り組む。東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策として脱線防止ガードの全線への敷設を進めるとともに、プラットホーム上家の耐震補強、駅の吊り天井の脱落防止対策、名古屋車両区検修庫の建替、在来線の高架橋柱の耐震化等を進める。また、東海道新幹線の大規模改修工事について、技術開発成果を導入し、施工方法を改善するなど、コストダウンを重ねながら着実に進める。

さらに、ハザードマップ等を踏まえ、鉄道設備の浸水対策を進めるなど自然災害等への対策にも取り組み、安全に関連した設備投資計画は2130億円となっている。

安全関連投資の推移

