

再発の恐れあり 2300枚の鋼板を直ちにに取り替える！

「豊橋駅におけるあわや大惨事の事態について」業務委員会開催

本部は本日、申第17号（豊橋駅におけるあわや大惨事の事態についての申し入れ）について業務委員会を開催し、会社の回答を受け議論を行いました。

当該箇所のステンレス鋼板は、平成元年に取り付けられて以降取り替えられていませんでした。そして、緊急点検により交換した4枚のステンレス鋼板にはクラック（亀裂）が入っていたことが明らかになりました。組合はステンレス鋼板の破損原因は経年劣化であり、直ちに豊橋駅、小田原駅付近に設置されている約2300枚のステンレス鋼板を取り替えるよう主張しました。また、お客様にケガを負わせることも十分予想される事態であることから、破損したステンレス鋼板が飛散しない対策も考えるべきであることも主張しました。

会社回答と主な議論は以下の通りです。

申第17号による説明項目

1. あわや大惨事であった今事態に対する見解を明らかにすること。また、事故概況と現時点の原因と対策を明らかにすること。

【回答】

平成22年9月30日（木）12時15分、豊橋駅の輸送主任が下りホームの1号車付近の窓ガラスが割れ、ホーム上に鋼板が落ちているのを発見した。スラブ区間を点検したところ、上り線274km443mの右レール下に設置してあるステンレス鋼板がないことを確認した。また、事象発生時に通過した512A 列車の床下点検を実施した結果、13号車の汚物タンクに打痕キズが認められた。

原因としては①ロングレール可動区間において、レール温度の変化に伴いレールが伸縮、②ステンレス鋼板とレールの滑りが悪く、レールの伸縮につられてステンレス鋼板が移動し、折り曲げ部に応力が集中、③列車通過時の繰り返し加重で叩かれ亀裂が生じる。④列車振動により折り曲げ部が損傷し、徐々にステンレス鋼板が抜け落ちたと考えている。

その後通過時の風圧により巻き上げられ、車両に接触し、飛んだものと推定した。

同様の事象を二度と発生させないよう、再発防止策として、以下を定める。更なる安全確保に万全を期す。

- ①全線の緊急点検により、発見された不良箇所は交換した。

- ②ステンレス鋼板は、ロングレール交換に合わせ、交換する。
- ③ステンレス鋼板は、変形等について綿密に検査を行う（検査マニュアルに編入）とともに、伸縮継ぎ目前後の可動区間では、年2回潤滑剤を塗布する。
- ④検査時に鋼板の不良を発見しやすくするため、視認性の良いステンレス鋼板への変更（全長延伸、折り曲げ部のR拡大など）を検討する。

2. このような重大な事態が発生しているにも関わらず、なぜ会社から労働組合に事故状況の説明等を行う協議の場を設けようとししないのか、その考え方・見解を明らかにすること。

【回答】

必要な事柄については、随時業務委員会等を開催しており、現行の扱いで問題ないと考えます。

3. 豊橋駅では、過去にも高速運転に伴うバラスト巻き上げ事故が発生し、ホームにいた乗客が負傷する事故が発生している。その時も、まさにあわや大惨事の事態であった。しかし今回、その教訓が何ら活かされず、また もや重大事故が発生した。そのことに関する会社の見解を明らかにすること。

【回答】

過去の事象と今回の事象は直接の関係はない。今回の事象については、再発防止策を講じて適切に管理していく

4. 今回の事態に対する、当該乗務員への対応はどのようになっているのか明らかにすること。

【回答】

特段の対応は行っていない。

5. 利用者・乗客など、特に豊橋地区の利用者などに対する「お詫びと説明」を具体的にどのように実施するのか明らかにすること。

【回答】

マスコミ等を通じて必要な情報公開は行っている。今後は再発防止に努めていく。

具体的説明項目

組合：ステンレス鋼板の個々の製造年月日、当該箇所にはステンレス鋼板を取り付けた時期を明らかにすること。

会社：個々の製造年月日はわからない。当該箇所には平成元年に取り付けた。

組合：ステンレス鋼板の製造メーカー、製造方法を明らかにすること。

会社：個別のメーカー名公表は差し控える。製造方法は「曲げ加工」と思われるが正確には把握していない。

組合：ステンレス鋼板の取り付けは、直営か外注か明らかにすること。

会社：平成元年当時は不明。現行は軌道業者が作業して社員が検査している。

組合：交換した4枚のステンレス鋼板の劣化状況を明らかにすること。

会社：「耳」の部分にクラック（亀裂）が入っていた。
組合：レール締結装置の検査周期を明らかにすること。
会社：年に1回検査を行い、月に4回巡回を行っている
組合：ステンレス鋼は錆びにくいですが、列車通過時にかかる応力と、破断までに応力がかかる回数が考慮された検査体制だったのか明らかにすること。
会社：検査時に異常があれば交換する体制をとっていた。これまでは定期交換する必要はないと考えていた。
組合：なぜ豊橋駅と小田原駅付近にスラブ軌道があるのか、明らかにすること。
会社：他にもあるが、豊橋は国鉄時代高速試験のために導入したと聞いている。小田原は新幹線開業前からスラブで造られていた。

主な議論

経年劣化が破損の原因だ！直ちに新品に取り替えろ！

組合：取り替えた4枚のステンレス鋼板が設置されていた箇所の特徴はあるのか。
会社：特段伸縮量が多いところではない。設置場所から原因を究明するのは難しい。
組合：何らかの原因でレールとステンレス鋼板の摩擦係数が大きくなり、ステンレス鋼板がずれたと考えるが、原因は何か。
会社：現時点では判明していない。
組合：レール締結装置の図を見ると、ステンレス鋼板の上にレールを載せてボルトで締結している。「耳」が破損したステンレス鋼板がずれて線路上に落ちるまでには時間がかかるはずだ。月に4回巡回していたのではないのか。なぜ事前に発見できなかったのか。
会社：発見できなかったことは真摯に受け止めなければならないと考えている。
組合：当該箇所のステンレス鋼板は平成元年に取り付けて以降、取り替えていないのか。
会社：取り替えていない。
組合：とすると、既に22年も使用している。経年劣化である。ロングレール交換を待たず、直ちに2300枚を新品に取り替えるべきである。
会社：まず、ずれた時点で発見して取り替えることが対策である。
組合：会社の対策は、鋼板の不良を発見しやすくするものだ。当該箇所の次のレール交換時期は平成25年だ。その間にまた破損し飛散するかも知れない。直ちに2300枚を新品に取り替えるべきだ。

鋼板が飛ばない対策も必要だ！

組合：過去に豊橋駅ではバラスト跳ね上げ事故があった。会社は、過去の事象と今回の事象とは直接関係ないと主張するが、間接的には似たような原因があると考えられる。列車速度が速くなったり、列車本数が増えたことにより、以前より増してレールや道床に負担がかかっている。このことも考えて対策を立てないと真

の対策にはならない。

会社：列車速度向上や列車本数増加が原因とは考えていない。

組合：破損したステンレス鋼板が飛んで窓ガラスを割ったのは事実である。時間帯等によってはお客様にケガを負わせる。破損したステンレス鋼板が飛散しない対策も考えるべきである。

会社：貴側の意見として聞いておく

労使でしっかりと議論する場をつくること！

組合：会社は業務委員会の開催について、現行の扱いで問題ないと回答した。この間、組合が申し入れても業務委員会等が開催されない。しっかりと労使で議論すべきである。申し入れの第2項については対立を確認する。

以 上