

申第14号・15号で業務委員会開催
身延線列車のトイレ使用停止を止めろ！
保守用車脱輪事故の責任を現場社員に押しつけないこと！
台風15号による身延線の被害等に関する申し入れ（申第14号）
保守用車の脱輪事故に関する申し入れ（申第15号）

11月10日、本部は台風15号による身延線の被害等に関する申し入れ（申第14号）、保守用車の脱輪事故に関する申し入れ（申第15号）についての業務委員会を開催しました。

本部は、身延線を運行する乗務員の労働条件の改善と、身延～甲府間の折返し運転に使用する車両のトイレが使用停止のため、旅客からの苦情が絶えない現状を踏まえ、会社が旅客の立場に立っていないことを強く主張しました。

また、保守用車脱輪事故に関して本部は、事故原因の究明と再発防止について議論をしました。

会社回答と主な議論は以下のとおりです。

申第14号に対する会社回答

1. 台風15号による身延線の被害状況の詳細を明らかにすること。

【回答】

身延線においては、橋りょう、橋台裏洗掘や身延駅構内冠水、土砂流入、盛土崩壊など、計95ヶ所に被害が発生した。

2. 当日、身延線で駅又は駅間に取り残された列車及び乗務員の数、抑止時間等を明らかにすること。

【回答】

中間駅における抑止列車は2本で、抑止時間は約8時間30分であり、駅間で抑止となった列車はない。

3. 被害にあった箇所への復旧計画及び全線開通の予定を明らかにすること。

【回答】

身延線について現在、富士駅から西富士宮駅間と、身延駅から甲府駅間で折返し運転を行い、不通区間の西富士宮駅から身延駅間は代行バスによる輸送となっているが、西富士宮駅から内船駅間の約70ヶ所に渡り流入した土砂の撤去、沿線の山林等の斜面の成形等を実施しているところである。11月14日には、同区間が運転再開できる目処が立ったため、富士駅から内船駅間の折返し運転とする。残る内船駅から身延駅間については、内船駅から甲斐大島駅間で盛土が崩壊し、線路が宙吊りになるなど、内船駅から身延駅間の5ヶ所で被害が出ているが、県の治山・治水対策の協議を進めていると共に、現在流出した土砂、宙吊りとなっていた線路の撤去等、できるところから順次作業を進めている。

当該箇所については、県による治山・治水対策が必要であり、その実施内容を踏まえて、施工に必要な通路の確保などを踏まえて設計を行う必要がある。そのため、復旧までに相当時間がかかることが予想されるが、来年春には何とか復旧させたいと考えている。

4. 身延線の一刻も早い全線開通のために、復旧のための対応については、国や自治体に対して協力をする事。

【回答】

すでに県と治山・治水対策について協議を進めるなど、必要な協議は当然ながら行っていく。

5. 今回の被害を鑑み、今後の防災対策について考えていることを明らかにすること。

【回答】

沿線各箇所に風速計、雨量計、水位計、地震計を設置し、その測定値が基準を超えた場合は、沿線警備態勢を整え、沿線の巡回、点検などを実施し、さらに運転を中止又は、列車を徐行させるなど適切に対応し、事故の未然防止に努めている。今後とも風水害による事故の防止に万全を期する。

6. 身延線は、西富士宮～身延駅間で運転が不通となっている。そのため、乗務員の行路変更が発生している。乗務員の運用・行路における変更点について説明すること。

【回答】

乗務割交番作成規程に基づき、適切に行路を指定している。

7. 運転士に渡される時刻表や行路票は、指定された行路に乗務する運転士自身が運転日誌と照合し、自分の時間で間違いがないかを確認している状況である。時刻表や行路票は、従来通りあらかじめ万全に確認されたものを乗務員に渡すこと。

【回答】

行路表、時刻表、行路別注意表は予め確認したものを渡している。

8. 目的地までのタクシー便乗は長時間を要する。安全に目的地まで到着するために、交通渋滞や交通事故防止対策も含め、ゆとりを持った便乗時間を確保すること。又、

乗務員の行路・交番作成規程にはタクシー便乗時間の基準がない。基準を設け、長時間にわたるタクシー便乗は行わないようにすること。

【回答】

異常時における勤務変更や行路の変更等については、状況を勘案し適切に対応している。

9. 身延線に限らず、災害時に休養や食事がとれないことは、体調を崩し、安全を確保する上で極めて危険である。今回の災害時には、乗務員をはじめとする社員の疲労が極限の状態でありつつも会社に協力した。今後災害時には、乗務員等の体調に十分配慮し、休養の確保及び食事の確保に万全を期すこと。

【回答】

異常時においても、乗務員の食事時間、交代要員手配などについては、可能な限り配慮を行っている。

10. 不通が続く身延線を利用する乗客のために、ホームページやテレホンサービスセンター等においてはきめ細かな案内を行うこと。又、マルス経路検索にバス代行を含めた経路案内を表示すること。

【回答】

代行バスの運行ダイヤをはじめ、すでにホームページ、駅などで適切な情報提供を行っている。また、旅客からの問い合わせについても、テレホンセンター、駅等で必要な対応を行っている。運行不能が発生した場合は、不通区間の情報や乗車券等の取り扱い等については、指令情報や連絡文書等で逐次指示しているところである。

なお、今の身延線の不通を含め、長期の運休が発生する場合は、マルス端末においても、経路検索画面で代行バスによる運転を行っている旨の注意喚起の案内文の表示をしている。

早急に汚物処理の対策を講じ、身延～甲府間の 運転列車のトイレを使用可能にすること！

組合：来春に全線開通するとか、11月に内船まで開通するとか、プレスで情報を得ている。現場社員や労働組合に知らせる必要がある。

会社：必要な時期にお知らせしている。

組合：現場管理者でさえ知らなかったのである。プレス発表と同時に労働組合や職場に知らせるべきだ。

会社：関係箇所と必要な担当者には知らせてある。

組合：知らせても現に知らない。指導すべきだ。

身延駅～甲府駅間の折返し運転で使用している車両のトイレが使用停止となっている。旅客からの苦情が相次いでいる。汚物処理の問題だと思うが、列車内のトイレを使用できるようにすること。

会社：細かいことは確認していないが、できるだけ早く元の状態に戻そうとは努力し

ている。

組合：短時間なら我慢もできるが、長時間に渡っている。お客様の立場に立つべきだ。無人駅にはトイレがない。列車のトイレを使うしかないのである。車両のトイレを使えるように静岡支社に指導すること。乗務員にどうしてトイレが使えないかと苦情が来るのである。

会社：その状態をよしとしてはいない。できることは努力しているが、細かな状況は把握していない。

組合：方法として、JR東日本の設備を借りるなど、汚物処理のできる場所に回送列車として運転することで、処理をすることができるはずだ。

会社：時間もコストもかかる。現実的ではない。やれることをやる。

組合：やらないということか。

会社：やらない。現時点でやれることをやっている。

組合：バキュームカーを使うとか、何らかの対策を取るべきだ。

会社：意見は聞いておく。

乗務員行路のタクシー便乗、災害時の抑止対応など 労働条件の改善をすること！

組合：行路表、時刻表、行路別注意表は予め確認したものを渡しているが、乗務前の照合作業などは今はないということで良いか。

会社：今はない。変更がある場合は、乗務前に指導に呼んで注意喚起を行っている。

組合：今後の災害対策として回答は、沿線各箇所に風速計、雨量計、水位計、地震計を設置し、その測定値が基準を超えた場合は、沿線警備態勢を整え、沿線の巡回、点検などを実施し、さらに運転を中止又は、列車を徐行させるなど適切に対応し、事故の未然防止に努めているとしているが、これまでの対策やソフト面の対策ではなく、山が崩れないようにするとか、新たなトンネルを掘るとか、災害に遭わないようにするための新しい対策はないのか。

会社：線路のり面、防護壁、耐震補強などは行う。

組合：雨量計などの設備は、増設なのか、それとも今までと変わらないのか。

会社：今まで通りである。

組合：それは新たな対策ではない。

組合：予め今回土砂流入、盛土崩壊のあった危険箇所の把握はしていたのか。

会社：個別箇所の回答はできない。

組合：タクシー便乗の時間は最長どのくらいか。

会社：約2時間である。

組合：2時間のタクシー便乗は、山間道路のためタクシー酔いをする。タクシー便乗は甲府駅までではなく、身延駅までとし、身延駅で乗り出して身延駅～甲府駅間の運転行路を終え、身延駅で乗務を終了する効率的な行路は組めないのか。

会社：適切に行路は組んでいる。

組合：乗務員が乗務した列車を抑止された場合、異常時においても、乗務員の食事時

間、交代要員手配については、可能な限り配慮を行っている」と回答したが、可能でない場合があるのか。

会社：場合によってはありえる。可能な限りはやる。

組合：事故や災害が発生した場合、乗務している人は常に乗務、詰所に待機している人は常に待機している。24時間乗務をしたままという場合もある。これは今回だけではなく、災害の都度発生している。何らかの目安をつくって交代を行う態勢をつくるべきだ。

会社：努力はしている。

申第15号に対する会社回答

1. 事故状況の詳細を明らかにすること。

【回答】

10月9日4時35分頃、米原駅から岐阜羽島駅間の上り線から横取り基地に保守用車を取り込む際、通常は保守用車は1両ずつ横取り基地に入れるが、今回は脱輪した保守用車のブレーキに故障が発生したため、別の保守用車と連結し、推進運転により横取り基地に取り込む計画を立てた。後方の保守用車にて推す形で収容作業をしていたところ、連結器を介して前方の保守用車に横方向の力が掛かったため、レールがその圧力に耐えられず、8mに渡ってねじれ、脱輪に至った。

2. 事故の原因を明らかにすること。

【回答】

保守用車の運行については、本線上ではルールを定めてあるが、横取り基地では保守用車の連結に関する明確なルールは定めておらず、当該の保守用車2両を連結した場合は入線できないことを、管理部門、現場作業者とも十分に認識していなかったことが原因であると考えている。

3. 再発防止の対策を明らかにすること。

【回答】

横取り基地において、保守用車の長さにおいて連結して入線することが可能な場合を特定し、それ以外は入線を禁止するルールを定める。

4. 協力会社に対する再発防止に向けた安全教育の徹底を図ること。

【回答】

従来より再発防止に向けた安全教育の徹底を図ってきたが、今後も図っていく。

会社「保守用車同士の連結は危険だという認識もルールもなかった」と主張！

組合：事故ではなく事件性はあったのか。

会社：なかった。

組合：脱輪と脱線とはどう違うのか。

会社：表現の違いで、レールか車輪かのどちらを基準にするのかである。こだわりはない。

組合：事故種別は何か。

会社：保守用車脱線である。規程上、脱線という言葉を使用するから報告は脱線としている。

組合：規程上、脱輪という言葉はないということで良いか。

会社：そうである。

組合：事故を軽く見せるために脱輪という言葉を使っているように思える。

会社：そうではない。

組合：どのような状況で脱線したのか。

会社：横取りのポイントが本線よりカーブがきついため、推進車が保守用車を押して推進運転を行ったため横からの力がかかり、レールが曲がり脱線した。

組合：収容したときの速度は何キロか。

会社：約時速 2 km/h である。

組合：速度が 2 km/h であるのならば普通に入っていくのではないか。

会社：今回事故の保守用車は、連結器の可動範囲が少ない構造になっている。本線からポイント、そして横取り線にかけて S 字状態となる $R=100\text{m}$ 位の曲線となるところに入った時、連結器の可動範囲の限度となり余計に横方向に付加がかかる状態となった。横に押す状態となり力の逃げ場がなくなった。そのためレールを押し倒すこととなった。

組合：ブレーキが故障した保守用車のブレーキは緩んでいたのか。

会社：脱線した時点では緩んでいた。

組合：レールの固定方法はどうなっていたのか。

会社：犬釘とプレートの部分がある。

組合：鉄道車両は半径 $R=100\text{m}$ を通れるように設計されているはずだ。

会社：保守用車は本線も走れるが、普通の車両とは構造的に違う。

保守用車の改良と横取り線を改善をすべきだ！

組合：会社は保守用車の連結部の可動範囲が少ないためと説明したが、車両に問題があったということか。

会社：保守用車同士を連結したことが問題であった。

組合：そもそも 1 両で横取り線に入線させるのか。

会社：1 両で入線させる。

組合：このような事故を発生させないために連結器の改良は行うのか。

会社：考えていない。連結した車両を入線させないことにした。

組合：保守用車の連結に関する明確なルールは定めてなかったのか。

会社：横取り基地での明確なルールは定めてなかった。

組合：保守用車2両を連結した場合、入線できないルールはあったのか。
会社：そのようなルールはなかった。認識もなかった。今後、今回の事故を契機に検証をしてだめなケースは取り扱いをしないとした。トロやモーターカーの入線は従来もやっているので入線はさせる。保守用車によって構造が違うため、連結して入線できる保守用車と入線できない保守用車を決める。

組合：過去に2両で収容したことはあるのか。
会社：あると聞いている。以前にはマルチやバラスト整理車が小型であった頃には連結して入線はしていた。現在のように保守用車が大型化していなかったからである。

組合：横取り基地の線路の改良は行うのか。
会社：考えていない。

組合：横取り基地の線路は弱いのか。
会社：本線よりは弱い。

組合：通常横取り基地には大型保守用車は入線はさせるのか。
会社：1両ならば入線はさせる。

組合：推進運転ではなく、けん引状態ならば脱線はしなかったのではないのか。
会社：現在、検証中なので分からない。

組合：作業員は協力会社の人か、それとも直営の社員か。
会社：基本的に、全て協力会社の社員である。

組合：作業員に横取り基地に入線させた経験はあったのか。
会社：経験はあった。

組合：作業員は、作業が遅れて営業列車に影響が出てはいけないという焦りがあったのではないのか。
会社：時間がないというよりも、過去に入線させた経験があったから今回の作業を行った。

組合：ブレーキ故障の原因は何か。
会社：電磁弁のリレーの接点の故障である。

組合：よくあることか。
会社：よくあることではない。

組合：車両全部のブレーキが緩解不良となったのか。
会社：分からない。

組合：今後このようなブレーキ故障が発生した場合には、どうするのか。
会社：保守基地まで回送とする。

組合：そうすると、本線列車に影響が出ることが想定される。保守用車を改良する等の対策を講じるべきである。
会社：今回の事故は、保守用車だけの話ではない。連結器の問題だけでもない。保守用車の台車の軸距離等もある。どれだけ車両が傾くかということもある。現在検証しているところである。

組合：推進運転する場合の輪重の問題は明らかになっているのか。
会社：それまでの、資料は持ち合わせていない。

組合：レールのねじれと言われたが、ねじれる前に犬釘やプレートは外れなかったの

か。

会社：内側の犬釘は外れた。

組合：横取り基地のレール交換はいつ実施したのか。

会社：資料を持ち合わせていないので分からない。

脱線事故の責任を現場社員に押しつけてはならない！

組合：この事故の責任は誰が取るのか。

会社：この場の議論ではない。

組合：現場社員に責任を押しつけてはならない。

この事故を踏まえての教育は行うのか。

会社：行う。

組合：台風15号による身延線の被害と、保守用車脱輪事故に関して、今後何か問題が発生すれば申し入れを行う。

会社：了解。

以 上