

新幹線保守用車衝突、 脱線事故に関する申し入れ 申第16号に対する会社からの窓口回答

12月10日 4時50分頃、東海道新幹線の保守用車が新富士駅～静岡駅間において、停車していた他の保守用車に衝突し脱線する事故が発生しました。本部は安全に関する重大なこの事故について、こと問題があると考え、12月17日会社に申し入れ（申第16号）を行いました。

会社はこの件について1月14日と1月27日に、幹事間において説明を行いました。以下その申し入れ内容と回答です。

1月14日

会社：申16号については、地方からも申し入れがされており、地方で議論すべきこと考えるので、本社、本部では労使協議は行わない。

組合：安全問題は極めて重要なことであり、地方だけがやれば良いという問題ではない。地方と本部、本社の両方で協議を行うべきである。

会社：安全問題は重要であるが、会社としては地方で協議を行う方が良いと考えるので、本社、本部では行わない。

組合：安全軽視である。対立を確認する。具体的な項目についての回答はどうか。

会社：地方で同じ内容のものが出されているので、地方で説明することになる。

組合：本部が本社に出した申し入れである。地方で説明すれば良いとはならない。

会社：今回回答がないので、後日行う。

1月27日

1. 事故の概況を時系列で明らかにすること。

【回答】

4時51分 事象発生（レール運搬保守用車がトンネル点検保守用車に追突）

5時45分 救援用保守用車現地到着

5時51分 復旧作業開始・着手

6時24分 脱輪した10トントロの載線完了
6時48分 復旧作業、安全確認終了
6時50分 運転再開

2. 事故による保守用車および線路等の損害、旅客への影響を明らかにすること。

【回答】

この事象により16本が2～48分遅延した。事故により追突されたトンネル点検車のフロントガラスと分岐器割出し防止装置が損傷し、追突した10トントロの車体下部が1部損傷した。

3. 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。

【回答】

保守用車には保守用車接近警報装置が搭載されており、事故時も正常に動作していた。

4. 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】

当該保守用車の運転者、責任者の体調には問題はなかった。又、勤務前に休憩を取っていた。

5. 事故原因を明らかにすること。

【回答】

当該レール運搬用保守用車は13両編成で、進行方向から9両目のモーターカーで運転していた。責任者と運転者の前方不注意により、前方に停車していたトンネル点検車に追突し、レール運搬保守用車の1両目（10トントロ）が脱輪した。また、施行計画段階において、推進運転時のトロ延長は運転台より50メートル以内と定められているが、今回の保守用車編成では61メートルあり、トロ延長の超過に気が付かなかった。

6. 過去の同種事故の教訓が生かされていたのか明らかにすること。

【回答】

過去に、駅構内での入換作業中における保守用車の追突脱輪の事象は発生していない。

7. 事故に対する対策を明らかにすること。

【回答】

再発防止策として、保守用車責任者、運転者に対し、ルール of 遵守を再徹底すると共に、施行計画段階において保守用車編成の確認を徹底する。

組合：警報がなっているにもかかわらず、それで衝突するなど、何のための安全装置か。自動的に停止するような装置に改良すべきだ。

会社：入換で、先の車両と接近しながら車庫に引き上げるなど、時間の短縮が必要な

場合もある。

組合：会社の対策は人頼りのものでしかない。

会社：今回の件は不注意が原因である。

組合：人のミスで衝突したですましてはならない。人頼りの対策ではまた事故は繰り返される。この事故は極めて重要な安全問題であり、改めて本部、本社間で議論すべきだと言っておく。

会社：組合の意見は分かったが、本社、本部での議論は考えていない。

組合：対立である。