

申し入れ!

## 「東海道新幹線沿線で発生した通信ケーブル火災」

## 「531A、緊急ブレーキ動作」

## に関する業務委員会開催!!

8月28日に支社会議室において、申第2号「東海道新幹線沿線で発生した通信ケーブル火災」・申第35号「531A、緊急ブレーキ動作」に関する申し入れに対しての業務委員会が開催されました。業務委員会の出席者は組合側業務委員・浦谷副委員長、下茂業務部長、宮内組織部長、笹田法対部長、渡邊組織担当部長。会社側業務委員・濱田人事課担当課長、出口運輸課課長代理、塩崎車両課課長代理、清水人事課係長でした。

201

### 《 会社回答 》

1. 7月9日の「通信ケーブル火災」の詳細、原因を明らかにすること。  
(回答) 10時29分巡回中の係員が通信ケーブルからの発煙を確認した。その後乗務員による消火作業を行い発煙が収まったため10時51分、運転を再開した。また、当日の夜間に復旧作業を行った。原因に関しては、通信ケーブル(LCX)が風等で揺れることによって、支持金具付近に応力が集中し、外部導体が亀裂に至り、スパークまたは発熱から発煙したものとみられる。
2. のぞみ103号の乗務員による消火活動の詳細を明らかにすること。  
(回答) 指令より中乗り車掌へ名古屋から岐阜羽島の通信ケーブルが発煙しているため消火するよう指示があった。車掌は運転士と打ち合わせの後、乗務員室海側出入扉から降車、約50メートル大阪方の発煙箇所まで消火作業を行った。
3. 沿線や線路設備等の火災の消火活動は、本来、所轄の消防士が行うことが適切である。乗務員に消火活動を命じた理由と責任者を明らかにすること。  
(回答) 線路設備及び沿線での火災については、発生状況が様々であるため、指令が状況に応じて対応方を判断して適宜関係社員へ消火を指示している。
4. 消火活動を行っている間の、当該の列車と乗客の安全確保はどのように実施したのか。明らかにすること。  
(回答) 運転士は、指令より移動禁止の指示を受領し、列車を停止させた後は状況把握に

努めていた。

5. 線路設備等の火災を発見した場合の消火活動マニュアル（巡回係員、乗務員）を明らかにすること。

（回答）マニュアルに線路設備などの火災に特化した記載はないが、線路設備及び沿線の火災については、発生状況が様々であるため、指令が状況に応じて対応方を判断して適宜関係社員へ消火を指示している。

6. 線路設備等に火災が発生した場合の運転取扱いを明らかにすること。

（回答）線路設備等に火災が発生した場合については、異常を認めた関係社員、関係箇所が直ちに指令に報告する。指令は発生状況を確認後、適切な運転の取扱いを指示する。

7. 平成30年3月に実施提案の「新幹線車内業務の見直し」では、車掌の乗り組み基準を3名体制から2名体制にしようとしている。新幹線の乗客・乗務員の安全を守るために「新幹線車内業務の見直し」を中止すること。

（回答）そのような考えはない。

### 【若干の議論】

## 消防局の現場検証もなしで、安全が確保されたと確認できるのか！？

組合：今回の通信ケーブル火災は、一報を入れた関係社員が消火作業を行わず、乗務員に消火を指示したのは何故か。

会社：乗務員による消火作業が最も的確・適切であると判断した。

組合：火災が発生した時間は10時29分であるが、乗務員による消火作業が始まったのはいつか。

会社：10時35分から10分間に指令が車掌に指示し、現地に急行した。

組合：通信ケーブル火災が起きてから、現地を通過した列車は何本か。

会社：分からない。

組合：のぞみ103号の車掌が消火作業を行う間、上り列車の運転取扱いはどうしたのか。

会社：当該区間を臨速70徐行をかけている。103Aが臨速70徐行で名古屋駅を発車しその後現地で消火活動をしている。その間何分かは抑止をかけていると思う。

組合：指令の判断で103Aに消火活動を指示したが、その間上り列車に現地を通過させた判断は良かったのか、悪かったのか。

会社：当然、危ない状況であれば抑止をかけるし、いけるなら70徐行で通過させる。何分かは遅れが生じているので、影響は受けている。現地の安全は担保している。

組合：車掌が降車して消火作業をした前例はあるのか。

会社：過去にも今回の火災のような発生はしているが、当時の消火活動がどのように行われたかは分からない。

組合：車掌は何名で消火活動をしたのか。

会社：1名である。

組合：乗務員の安全確保のためには、2名でも良かったのではないか。

会社：規模、状況を含め今回は1名である。

組合：車掌に消火活動を行わず前に現地の係員に消火活動を指示する判断は出来なかった

のか。

会社：係員は見つけて直ぐに報告し、乗務員による消火作業が早く終わると判断した。

組合：今回の原因は、通信ケーブル（LCX）が風等で揺れることによって、支持金具付近に応力が集中し、外部導体が亀裂に至り、スパークまたは発熱から発煙したとのことだが、消防局の立合いにおける現場検証は行われたのか。

会社：分からない。少なくとも外部による立証は必要なかった。

組合：今回の火災は、消防署には連絡していないのか。

会社：分からないが、初動では通報する可能性は高い。そのうえで初期消火で終わることもあるので、連絡しないということはないと思う。

組合：今回のことで聞いている。

会社：今回は分からない。

組合：沿線上での火災なら、勿論連絡する。

会社：そうである。

組合：現場検証をしたのか。

会社：分からない。

組合：今回の火災の原因は、消防局の現地確認後の運転再開等、消火作業のマニュアルはないのか。

会社：マニュアルがあるかは別で基本的に巡回の係員が発煙を認めた場合など、警察、消防局等関係所轄には連絡する。連絡をしたうえで指示を仰ぐようにしている。

組合：今後、そのようなマニュアルを作成する考えはないのか。

会社：乗務員マニュアルでも指導をしている。

組合：我々が反対している車掌の3名体制から2名体制に実施しようとしている中で、マニュアルを作成すべきである。

会社：マニュアルを作ることで起きる弊害も出てくる。必要なマニュアルはある。

組合：風等で揺れることによって、支持金具付近に応力が集中するなら支持金具を改良するなど具体的な対策を考えているのか。

会社：支持金具は応力が集中するので、分散する支持金具に取り替えを推進している。

組合：外部導体が亀裂に至ったということは、外部導体の改善が必要ではないか。

会社：外部導体が支持金具に着いていることで、風で揺れ亀裂が発生した。分散する支持金具に取り替える対策で十分であると判断した。

組合：今回の事象で、対策を含めて国土交通省には報告しているのか。

会社：特にしていない。

組合：報告する事象、報告しない事象とかあるが、今回しなかった判断は何か。

会社：適宜、必要に判断している。今回に於いては報告しない判断をした。

組合：今回の火災では、現地で車掌が消火活動をしただけで運転を再開させているが、安全上問題があったのではないか。現地に消防局や警察の現場検証をしたうえで安全が確認された後運転を再開すべきであったのではないか。

会社：基本的その考え方は賛成である。安全確保の為には当然であるが、今回は心配に至るような事象ではなかった。

組合：当然、火災が発生すれば消防局の現場検証を行うが、今回はやったのか。

会社：必要があればやっている。

組合：通信ケーブル火災の原因は直ぐには分からない。

会社：初動ではバイパスを作るなどの対応が必要である。

組合：火災の原因を把握する前に運転を再開させたのは、運行優先である。  
会社：そのようなことはない。現地の安全を確保した上で運転再開の指示をしている。  
組合：安全確保はされてないというのが、我々の主張である。  
組合：今回の火災による、運転への支障はなかったのか。  
会社：通信ケーブルは二重系であり、障害はなかった。  
組合：乗務員による報告だけで指令は判断し指示したのか。沿線の監視カメラ等の活用はしなかったのか。  
会社：活用したかは分からないが、施設係員も報告はしたのではないかと。

以上

201

### 《 会社回答 》

1. 当日の531A（X32編成）の緊急ブレーキ動作の詳細について、時系列で明らかにすること。  
（回答）22時14分、531Aは京都駅発車時緊急ブレーキが動作した。乗務員により床下の緊急コック締切、緊急短絡スイッチ引きの処置を行い、ブレーキ試験良好のため23時00分運転再開した。
2. 今回の車両故障の原因と対策を明らかにすること。  
（回答）UBRの接点間に異物が介在し接点構成不良が発生したためと推定している。念のため該当UBRと同ロット品と、2009年以前に製造されたUBRの全数取り替えを実施する。
3. X32編成の運行歴を明らかにすること。  
（回答）当日は、508Aで新大阪から東京まで上り、647Aと668Aで東京名古屋間を往復した後、531Aで東京から新大阪まで下る行路であった。また、検修歴としては、平成29年4月26日に浜松工場で全般検査、平成29年5月31日に大交両にて交番検査、平成29年6月15日に博総にて仕業検査を実施している。

### 【若干の議論】

## 全検・台検周期延伸等効率化実施により、今後目に見えない影響が危惧される！！

組合：乗務員による処置は、運転士か車掌のどちらなのか。  
会社：中乗り車掌である。  
組合：コックの位置、短絡スイッチの位置はどこなのか。  
会社：手元にないので分からない。  
組合：短絡スイッチの位置は配電盤ではないか。  
会社：確かそうである。  
組合：号車は何号車だったのか。  
会社：4ユニット点の13号車である。不足検知の動作である。  
組合：異物の介在とは何か。

会社：粉末と樹脂である。繰り返して動作する中で接点不良になった。  
組合：異物介在で接点不良になるには、余程のことだと思うが目に見えるような状態であったのか。  
会社：粉末が飛んでいるような状態であった。  
組合：浜工で4月26日に全検をやっているが、この時点での確認は出来なかったのか。  
会社：動作試験をやって異常がなかった。  
組合：継電器の目視による検査は勿論やると思うが、その時点では発見されなかったのか。  
会社：そうである。  
組合：全検から今回の事象が発生したのは、期間的に短いと思うがそれ以前に付着していた可能性もある。  
会社：粉末痕は小さなものであり若干着いていたかは、継電器にはカバーが着いているので中を清掃するとかはやっていない。検査では異常は見つかっていない。  
組合：過去に同じような故障・事象はなかったのか。  
会社：緊急ブレーキ動作は別としてリレーの傷とかはあった。  
組合：2009年以前とは何で判断したのか。  
会社：今回の事例は2007年の製造であり、少し余裕を持って2009年以前は取り替えを実施した。  
組合：実施するとの回答であるが、まだ全部終わっていないということか。  
会社：まもなく終わる予定である。  
組合：取り替え作業は何処でやっているのか。  
会社：交番検査、修繕所でやっている。  
組合：職場の社員にも今回の事象を周知しているのか。  
会社：必要な社員については周知している。

## **色々な異常時が発生する中で、乗客・乗務員の安全確保するうえでも車掌の3名体制は必要である**

組合：起きた現象を職場で周知し、作業を指示すべきである。  
会社：必要な社員については周知している。  
組合：仕業検査での今回の報告がないのが現実である。交番検査・仕業検査の社員には最低限報告すべきである。このことは常に言ってきている。  
会社：今回は仕業検査ではやるようにはなっていないので、報告の必要性はない。  
組合：2007年からのリレーの交換をするが、他のリレーも同じように交換はしないのか。  
会社：事象が発生したのは優先的に交換するがその他のものは個別に判断することになる。  
組合：リレーには有効期限とかはないのか。  
会社：有効期限はない。全検の中でちゃんと動作していればいいという考え方である。  
組合：摩耗による樹脂が着いたということで、今後の対策として継電器の寿命も考えるべきではないか。  
会社：原因が経年による摩耗なのか製品によるものか、同一ロットについては今回取り替えた。  
組合：根本的な原因は、調査中なのか。

会社：原因については二つのことを考えている。

組合：交換に掛かっている費用は幾らくらいなのか。

会社：持ち合わせていないので答えられない。

組合：全般検査周期延伸の実施には影響はないのか。

会社：個別のリレーなので、影響はない。

組合：新幹線車内業務見直しを来年3月に実施しようとしている中で、今回の応急処置は誰が担当するのか。

会社：発生した場所による。今回のケースでいうならば後部車掌に行かず可能性が高い。

組合：今回の施策には安全上無理がある。色んな異常時のケースが発生した場合車掌の3名体制は必要である。

以上