

## 東海労は安全を追求します!

12月15日、名古屋地本は、申第5号「制輪子落失についての申し入れ」の業務委員会を開催しました。以下、申し入れと回答、やりとりです。

### 制輪子落失についての申し入れ

2017年10月21日、伊勢鉄道内の線路脇に制輪子が落ちていたのが保線係員の巡回により発見された。運用中のキハ75形・25形気動車の車両を総点検する事象が発生した。その後キハ75形車両の制輪子が落失していたことが発見された。

幸いにも脱線等大事故には至らなかったが一步間違えれば列車のブレーキ力不足、制輪子が飛ぶことによる障害事故など大惨事となる事象である。原因究明と今後の対策が求められる。下記のとおり申し入れるので、早急に団体交渉もしくは、業務委員会を開催し誠意ある回答をすること。

### 記

1. 今回の事象についての全容を明らかにすること。

【回答】10月21日土曜日12時30分頃、紀勢本線一身田駅～津駅間において施設点検をしていた巡回係員が車両から落失している制輪子1個を線路脇で発見した。その後、当該区間を走行した可能性のある車両の緊急点検を行ったところ18時30分頃名古屋駅に停車中のキハ75形車両の制輪子1個が落失していることが判明した。本事象に伴い当該車両で運転する予定であった2921D快速みえ21号は名古屋駅～伊勢市駅間を運転休止とした。影響人員は200名、本事象によるお客様のお怪我、車両への損傷は発生していない。

2. 発生原因を明らかにすること。

【回答】10月15日の仕業検査における制輪子取替作業においてシューコッタの差し込み不良があったためである。

3. 今後の再発防止策を明らかにすること。

【回答】現物、教育資料を用いて制輪子取替えとチェック方法の再教育を実施する。

4. 制輪子落失の発覚から列車を止めることなく運転継続させている。安全より運行重視であり問題である。見解を示すこと。

【回答】今回、落失した制輪子は1個でありその他の制輪子に必要なブレーキ力は確保している。

5. JR東海のホームページで今回の事象に対して「制輪子がなくても必要なブレーキ力は確保されているため、安全上の問題はありません」と説明されているがその根拠を示すこと。

【回答】制輪子が1つ無い状態で必要なブレーキ力を確保していることを確認している。

6. 落失した制輪子是何時、どこで、何をしたときに(交検または仕業)、どこの会社の社員が交換したか明らかにすること。

【回答】名古屋車両区において10月15日の仕業検査の際に車両区社員が交換している。

7. 仕業検査・交番検査の延伸が要因の一つと考える。検査基準の見直しを図ること。

【回答】そのような考えはない。

8. 外注化による技術レベルの維持が危惧される。検査態勢の見直しを図ること。

【回答】適宜適切に対応している。

(主なやりとり)

組合：回答で紀勢本線、一身田～津間となっているが伊勢鉄道線ではないのか。

会社：JRと伊勢鉄道の境界は津を出て少し先である。

組合：制輪子を発見した施設点検の係員は何処の社員なのか。

会社：JR関係の子会社である。

組合：制輪子交換は、どの位の周期で交換しているのか。

会社：車両運用で異なるが快速みえの75型は1か月に1回くらいである。

組合：今回は、15日に仕業検査をして何個の制輪子を交換したのか。

会社：全ての制輪子を交換している。

組合：15日に交換して落失した制輪子発見は21日である。その間どの程度走行しているのか。

会社：今回の、運用では名古屋～鳥羽間14往復である。

組合：何日に落失したのか判明しているのか。

会社：判明していない。

組合：早い段階で落失していた可能性もあり問題である。

会社：あつてはならないことである。

組合：落失した制輪子が発見された当日、何故、列車を直ぐに停車させずに運行したのか。

会社：落失したのは、1個でありブレーキ力に問題はない。

組合：何故、1個と断定できるのか。

会社：発見されたのは1個である。

組合：違う箇所での落失は考えなかったのか。

会社：必要なブレーキ力は確保されている。

組合：ブレーキ軸割合が変わらないのか。

会社：制輪子それぞれが単独で機能しているのでブレーキ軸割合は変わらない。

組合：関連会社も制輪子交換作業がある。教育はしているのか。

会社：同じ教育をしている。最後に JR 社員が確認している。

組合：この事象で報復人事があったのか。

会社：ない。通常の変動である。

組合：社員教育だけでは事故は無くならない。余裕のある作業時間を確保して労災防止も含め取り組んでいくこと。

以 上