

業務ニュース名古屋

夜間の異常時においては、 翌日のB・C運用をしっかりと考えること！ 信号に関わる軌道回路の支障には万全の対策を！

申19号「東海道線、岡崎駅～安城駅間線路点検に関する申し入れ」
業務委員会を開催

9月4日、名古屋地本は、申19号「東海道線、岡崎駅～安城駅間線路点検に関する申し入れ」に対して業務委員会を開催し議論してきました。

これは、6月27日22時39分頃から翌28日始発からの東海道本線、岡崎駅～安城駅間線路点検により、列車の運休や大幅な遅延が発生しものであり、レールに発生した亀裂により列車の運行、安全確保の基本であるところの信号に関わる軌道回路に支障が発生したものです。

それにより、2706F豊橋到着は5:00、380Fは大府到着3:00、376Fは岡崎に到着できず刈谷にて折り返しとなり、乗務員は休憩なしで徹夜を余儀なくされたという事象でした。

組合として、安全の根幹であるレール・信号に関わる今回事象の再発防止はもちろん、乗務員運用についても検証が必要であると考え、以下の通り議論を行いました。

【申し入れと回答】

1 事象発生の際と原因を明らかにすると共に、今後の対策について明らかにすること。

【回答】令和元年6月27日木曜日22時39分、東海道線上り岡崎駅から西岡崎駅間にて起動短絡が発生し上り列車を抑止した。現場調査の結果、329キロ860メートル付近（岡崎街道踏切内）の左レール頭頂部に亀裂を発見したため、所定の手続きに基づき、23時53分、現地一旦停止10km/h以下にて運転を再開した。旅客救済等のため14本の列車を通過させた後、5時06分よりレール取り替えの線路閉鎖工事を開始、6時23分所定速度により運転を再開した。

なお、直近（10日前）のレール検測車による探傷検査では超音波探傷が可能な範囲内にレール傷の発生は認められなかった。

レール折損に至った原因はレール底部端部に発生した電食の影響により、局部的に底部端の厚さが減少し、同箇所微小な亀裂が発生した後、列車及び自動車の荷重により

その亀裂が急速に進展したと推定している。

また背後要因として、接続軌道内に滞留した水により電食が発生しやすい状態だったと推定される。

緊急対策として、接続軌道踏切内のレール底部端に亀裂がないか、優先度の高い箇所から速やかに目視点検を実施する。また恒久対策として踏切内レール底部端の目視検査を定期的にも実施するとともに踏切内レール底部端の新たな亀裂検査方法を検討する。

2 今回事象における乗客への対応について明らかにすること。

【回答】22時39分上り線で運転見合わせを行い、24時08分に運転再開をした。発生した時間帯や車内状況等を総合的に判断し、旅客列車を極力運行させることでお客様救済を行った。

3 今回事象において、乗務員の休憩・睡眠時間は如何に確保されたのか明らかにすること。

【回答】夜間の異常時であり、通常時よりも長時間勤務となった社員がいた事は認識している。引き続き適宜適切に対応していく。

4 休憩・睡眠時間の十分でない乗務員に対しては代替乗務員を確保すること。

【回答】通常時よりも睡眠時間の確保が困難であったと承知している。引き続き適宜適切に対応していく。

【原因と今後の対策について議論】

組合:申し入れ1の回答の中で、所定の手続きで10km/h以下で運転したと回答しているが、所定の手続きが何かに規定されているならば、その内容も説明すること。

会社:レール間の開口量や段差に基準がある。基準以内であることなどを確認し、定められた規程から10km/h以下で通過できると確認した。

組合:この踏切はどのような構造になっていたのか。

会社:コンクリートの中にレールが敷かれている構造で、これを接続軌道という。交通量の多い踏切に使用されている。

組合:もっと頻繁に点検はできないものか。

会社:検査自体はカバーを外せば目視できるものであるが、カバーを外すために踏切通行止め等の手続きが必要である。

組合:梅雨の時期であったが、その影響があったのか。

会社:たまたま6月であったという認識である。

組合:水がたまらない工夫は考えているのか。

会社:今後の点検で発生傾向を掴み対策を考え進めていきたい。

組合:回答で、優先度の高い箇所から速やかに目視点検していくと言っているが、具体的に説明されたい。

会社:16踏切は確認した。今後2年くらいの中に500カ所をさらに確認する予定である。

組合:レールの電食は以前からあったのか。

会社:あったが、今回は踏切内であったために発見できなかった。

組合:新たな検査方法は具体的に何があるのか。

会社:鉄道総研に依頼して相談中である。

組合:在来線にももっとお金をかけるべきだ。新技術を用いた新たな検査方式を確立していくことを要請する。

【申し入れ2. 3. 4について議論】

組合:乗務員の休憩・睡眠時間の確保について議論する。まず、時刻表上の最終列車が出た後に何本も営業列車は必要なのか。

会社:目的地まで届かないお客様の救済は必要である。翌日に正常ダイヤに戻すために車両の移動も必要である。

組合:時刻表上の最終列車が出た後は、基本的には駅にいる旅客以外の旅客はいないと考えられる。あまりにもA運用が優先されて、乗務員のことは考えられていない状態である。

組合:今回、具体的な列車名をいれてB・C運用について聞いているが具体的に回答できるか。

会社:2706Fは翌日豊橋～大垣を運転して入区で終了した。380Fは大府～武豊～名古屋を運転し乗務終了している。376Fは刈谷折り返しとなったが大垣までで終了している。翌日の勤務を差し替えている行路は他にもある。

組合:一定配慮されているようだが、誰が判断したのか。

会社:現場で判断をした。

組合:異常時であり現場も他にもやることもあり大変な状態である。その中で乗務員運用を変更すると乗務員手配をしなければならないとか穴が開くとか非常に判断が要ることである。しかし、乗務員運用を変更しないと、乗務員は1～2時間しか眠れずそのまま昼頃まで乗務を続けるという非常に危険な状態になる。乗務員運用の判断を現場任せにするのではなく、上部機関(鉄事)から乗務員運用も考えろと指示することも必要ではないか。睡眠時間がとれないまま乗務を続けることほど安全に支障をきたすことはない。そうでなければ、乗務員自らが電話をかけ仕事を短くしろと言うようなことがあれば、さらに現場混乱することになる。しっかりと安全を確保するために会社はルールを決め対応することだ。

今回の乗務員運用手配は、一定配慮されているように評価できる。しかし、睡眠時間なしに運転を続けることは危険である。ぜひ今後に生かし、異常時における安全確保を確立してもらいたい。

以上