ＪＲ東海労働組合　名古屋地方本部

業務ニュース名古屋

2019年９月６日　NO344

発行責任者　荻野　隆一

編　集　業　務　部

９月４日、名古屋地本は申20号「中央線・島田トンネル火災に関する申し入れ」に対して東海鉄事内において業務委員会を開催しました。

６月29日4時20分頃、中央線・島田トンネルにおいて火災が発生し、工事作業員2名が重軽傷を負うという事象が発生し、火災の影響で、中央線中津川～野尻間で運転を見合わせ、列車の運休や大幅な遅延が発生したという火災事故でした。以下の通り議論を行いました。

【申し入れと回答】

1　事象発生の経緯と原因を明らかにすること。

【回答】軌道工事管理者他１７名は、島田トンネル内にてスラブ軌道のレール高さを調整する可変パット化の作業に従事していた。4時13分頃、作業に用いた溶剤を片付けている際、火災が発生し作業員2名が受傷した

（注釈）可変パットは、現場で調合した注入剤によりレール高さを調整する軌道パッド。

（原因1）作業員が残した原液の種類を十分確認しなかったため取り違え、硬化促進剤の原液を硬化剤の容器に戻して、蓋をした事で急速に化学反応が進み発火した。

（背後要因）注入作業責任者が、正しい処分方法を作業員に周知しなかった。作業員が残った原液の種類を名称を用いて相互確認せず、暗所で色から判断した。

（原因2）JRと元請け会社は、注入作業の詳細な安全管理を専門業者に任せており、三者とも取り扱い誤りによる発火のリスクを認識していなかった。

2　今後の対策について明らかにすること。

【回答】（1）発火の恐れのない注入液の作成方法に変更する。

（注釈）硬化促進剤の原液を現場で取り扱わない（フレミックス方式）。

（2）特殊材料を用いる作業や専門業者による作業に関する取り扱いを新たに定める。

JR・元請け会社・専門業者で事前にリスク管理に重点を置いた入念な打ち合わせを実施する。

（役割）JRは、施工者全体の安全管理の確認

元請会社は専門会社の安全管理指導。施工全体の安全対策の策定。

専門業者はリスクの抽出と対策の実施方。資格者の配置・教育訓練の実施など。

3　今回の事象における乗客への対応について実施状況と考え方を明らかにすること。

【回答】6月29日は長時間の輸送障害が想定されたため、中津川駅～野尻駅間に加えて中津川

駅～塩尻駅間で直通の代行バス輸送を実施した。

お客様の救済については運転再開までの見込み時間、発生した時間帯、抑止となっている列車の車内状況、代替輸送手配の準備時間など多くの要素を総合的に勘案して対応している。

【議論】

組合：軌道工事管理者１名と他１７名の内訳はどうなっているのか。

会社：18名中、元請け会社が2名。列車見張りが4名。作業員が6名。注入専門業者が6名（コウワ化成１名その下請け5名）であった。

組合：その作業員の中で、間違えたのは誰か。

会社：注入専門業者である。

組合：作業員が基本的なミスをしたということなのか。

会社：専門業者の中では混ぜると危ない事は想定されていた。このような火災までつながるとは想定していなかった。

組合：今回の作業は特殊な作業だったのか。

会社：一般的に行っている作業である。スラブ軌道では多く用いられている。今後はこの方式になっていく。

組合：設備の損傷はどうだったのか。

会社：ケーブルが損傷した。

組合：現在レール高さ調整の作業はどうしているのか。

会社：この方式での作業は安全確立できるまで作業を中止している。

代行バスが運転されることが周知できなかったようだ！

組合：他の駅員への代行バス運転の連絡がうまくいかなかったと聞いている。

会社：現地では課員を派遣して対応させた。

組合：他の駅で代行バスが運転されているかのお尋ねに対して回答できなかったとの話を聞いている。駅への連絡はどうなっているのか。

会社：指令伝達等で行っている。

組合：休憩時間、旅客対応など放送が聞けない場合もある。ネットでの広報は行っているのか。

会社：ケースバイケースである。

組合：他の現業機関に対して、繰り返し情報を流すことが大切ではないか。

会社：了解した。

以　上