

東海道本線・長時間運転見合わせ事故に対する業務委員会 原因・対策は明らかにされても、 責任の所在は不明のまま

本部が申し入れた東海道本線で発生した長時間運転見合わせに関する申し入れ（『申第28号』）についての業務委員会を2月20日、開催しました。この事故は昨年12月12日、東海道本線で9時間以上にも及ぶ運転見合わせが発生し、マスコミは「パンタグラフの破損」「架線の破損」が原因と報道しました。

この事故を発生させた工事は、幸田駅構内で電車線（架線）の支持方法を変更するために、仮支え用の支持鋼材を設置するというものでした。原因は、仮設工事で計画していた鋼材のサイズが合わず、急きょ別の鋼材を設置したが、縦と横からの荷重により固定してある鋼材がずれ、止めてあったボルトが折れたため、パンタグラフなどを損傷したとしています。施工業者からはJR東海に対して、鋼材の変更を連絡し、JR東海はこれを了承したとの回答がされました。結果的に、使用した鋼材の形状が良くなかったということでしたが、変更した鋼材がどのようなものなのかは知らされないまま、JR東海はGOサインを出したのです。

この事故による影響は、旅客列車運休208本、影響人員約74,700名、4列車9個のパンタグラフ損傷、約3kmの電車線ハンガー162本損傷でした。しかし会社は、ルールには違反していないと回答し、結局責任の所在は曖昧のままでした。

また、対策についても説明がされましたが、JR東海社員による後点検についてはやらないとしています。本部は、安全を重視するため点検は行うべきだと主張しました。

さらに、この事故の情報開示が、労働組合よりマスコミが優先されたことに対して、本部は追及しました。会社は「場合によっては」と繰り返すだけで、苦し紛れの言い訳に終始しました。

※詳細は『業務速報』No.1079を参照して下さい。