

「脱線防止ガード」が外れていた問題で業務委員会開催！

NHK「時論公論」(6/16)

『東海道新幹線"想定外"の重大トラブル』で
会社の安全性が大きく問われた！

4月18日、地本は、「脱線防止レール」のボルトが緩んで外れた事象に関して業務委員会を開始しました。

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、渡辺組織担当部長。会社側業務委員・濱田人事課担当課長、奥村運輸課課長代理、森車両課課長代理、清水人事課係長でした。

2

017 3 18

《 会社の回答 》

1. 今回発生した「脱線逸脱防止レールのボルトが緩んで外れた」事象について、会社が把握している事実経過等について、時系列により明らかにすること。
【回答】平成29年3月3日（金）14時55分頃、付近で作業をしていた関係会社作業係員が、普段聞き慣れない音がしたため、関係保線所に連絡した。
15時41分頃、関係保線所員が線路設備を確認したところ、脱線防止ガード1本が外れているのを発見した。社員が確認したところ、列車走行に影響はないと判断したが念のため17時00分から17時11分で復旧作業間合いを設定し、外れていたガード1本（約4.1メートル、重量120kg）を撤去した。尚、3月22日（水）に新幹線の交番検査においてこの事象に関連すると考えられる打痕がN700A車両（13号車）台車歯車箱下部に発見された。
2. 脱線逸脱防止レールのボルトが緩んで外れた原因について明らかにすること。
2012年4月にも同事象が発生したとの情報であるが、過去にあった同事象をすべて明らかにすること。
【回答】列車通過時の振動によって、脱線防止ガードを固定するボルトの緩みが生じたことで、脱線防止ガードが外れたと推定している。尚、平成24年4月9日に、保線所社員が列車通過時の脱線防止ガードに異常を感じ列車防

護の取扱いを行った事象が発生しているが、その他、同事象は発生していない。

3. 2012年4月にも静岡～新富士間で同様の事故が発生したとの情報であるが、その時の原因と対策を明らかにすること。

【回答】原因は、保守作業のためガードを転換した状態において、横ぬいボルトに列車通過時の繰り返し振動が作用したため対策として保守作業時の点検ルールを整理した。

4. 今回の事象は、発見が遅れたら重大事故に繋がる恐れがあったと考えるが、会社の見解を明らかにすること。

【回答】外れたガード材は、建築限界を支障しないことが確認されおり、列車走行に影響はなかったと考えている。

5. 会社の再発防止対策について明らかにすること。

【回答】対策として、既に設置している脱線防止ガードの増し締めを実施する。また今後、新たに設置する脱線防止ガードは、設置後の初期段階で速やかにボルトの増し締めを実施する。尚、万全を期すため1週間毎に全敷設箇所を巡回して点検する。これに加えて、抜本的な対策として、脱線防止ガードが外れない対策を検討していく。

《 主な議論内容 》

外れた脱線防止ガードと列車が接触！ 重大事故の認識があるのか！

組合：関係会社作業員とは誰のことか。

会社：通常作業する方。

組合：関係保線所員は直営か。

会社：はい。

組合：「社員が確認したところ」の「社員」と保線所所員は同一人物か。

会社：連絡を受けた社員と確認した社員が同じかどうかは分からない。

組合：「列車走行に影響はないと判断した」が、交番検査で影響が発見されてる。影響があったのではないのか。

会社：その場において、その場に保安要員をつけて脱線防止ガードの状態を見て、何かあったら直ぐに列車を止められるような状況を確認した上で、作業間合いで撤去した。打痕は後から発見された。

異音を感じて「監視していた」だけ！ 安全最優先なら即、徐行・停止するべき！

組合：発見された時に編成が分かった時点で、どの列車が走行していたか分かるはず。点検の指示は出したのか。

会社：外れたタイミングが分からなかった。列車の特定は難しい。

組合：14時55分に音を聞いている。

会社：日々の仕業、交番検査で報告が上がってきてるものはなかった。

組合：発見されるまでに仕業は何仕業こなしただのか。

会社：打痕が何の打痕跡かが分からない。

組合：打痕を見つけたのは3月22日。会社が脱線防止ガードの打痕跡と判断したのはいつか。

会社：見つけてから直後。

組合：発表が3月31日なので、確定したのが3月22日から31日の間。

組合：14時55分に大きな音を聞いて、復旧作業が17時00分。その時間の間にその区間を通過した列車の数は何本か。

会社：分からない。

組合：この間の時間帯に通過した列車の編成は特定出来る。入念な作業指示は出したのか。

会社：音がしたその瞬間に落ちたのではない、音がした直近のどこかで外れていたのかどうかは分かっていない。

組合：2月24日に脱線防止ガードを設置されて3月3日の17時までには何本の列車、どの編成が通過したのか特定出来るはず。

会社：調べれば分かる。

組合：言ってるように、会社は入念な点検の指示はしていない。

組合：他の列車にもぶつかった可能性がある。

会社：通常の作業でも見てるので、その中で特段何も影響なかった。

「入念点検」って何を点検するねん！？

19日間以上、仕業検査で発見できず！

検査体制に問題ないのか！

会社：仕業で入念点検をしてる。

組合：先ほどの質問時にはしてないと言った。

会社：3月3日に走った編成全部に入念点検してる。それ以外は認められなかった。

組合：入念点検をする場合、この事象についての説明はあったのか。「入念点検して下さい」だけではないのか。より集中して検査する場合は、ちゃんと事象を説明すべき。だから、交番検査の22日まで発見されなかったのではないのか。そんな検査体制は問題ありだ。

会社：仕業検査では見てるが、なかなか見えずらい箇所。

組合：現場の社員にはより分かりやすい作業が出来るように説明するべき。

会社：どなたに開示するのももある。

発見しなかったら社員には分からない。会社の隠蔽体質だ！

組合：このまま見つからなかったら社員には隠しておこうという姿勢になる。

組合：14時55分から15時41分の関係社員が現地に行くまでの間、緊急徐行はしたのか。

会社：その場にいた社員にレールを見張ってもらった。通常運行に支障がないことを確認したのでそのままいた。

組合：支障がないと判断するまでの間、通常で走らせたのか。

会社：徐行のことは聞いてない。

組合：安全最優先なら徐行である。

会社：レールの状態を聞き取って判断した。

外れていること自体が、異常時だ！徐行するのが当たり前！

組合：外れていること自体、正常ではない。その時点で徐行するのが当たり前。

組合：「15時41分に線路を確認したところ」と回答したが、調査したら当日の15時40分に線路設備点検のために一旦運転を見合わせるといふ一斉情報が流れてい

る。「見合わせる」ということはそれ以前に発見して判断してるということではないのか。

会社：確認しないと判断できない。指令情報はタイムリーに出る。今日の回答は調べてきたもの、プレスでも同じ。

組合：組合でも4WDの情報出してる。中日新聞の静岡版に掲載された記事を載せてるもの。3月4日の朝刊に外れたと出てる。地方紙にはプレス発表したものが載るが、社員には明らかにしていない。

組合：対策として回答してるが、この2時間のタイムラグが問題。保線の点検の時に直営の社員が立ち会うということにはならないのか。2時間走らせたままで外注で判断できないということなら、直営の社員が立ち会いで判断する体制の見直しが必要である。

会社：直営も歩いている。保安要員も付けて状態監視した。

組合：回答を聞いていても、この事故が重大な事故であったと感じられない。

会社：重大な事故だと思ってる。

組合：何本のボルトで止まってるのか。4本のボルトのうちの1本が外れたと。ボルトが4本共緩んでレールが外れていたのか。

会社：トルクが担保されていなかったのがガードが外れた。

会社：4本のボルトで止めてる。1本がナットが取れていて、3本が緩んでいた。締結部は挟み込むようになってる。だから緩んでいて抜けてしまった。

組合：4. 1メートルが立ち上がったなら新幹線の車両をぶち抜いてしまう。

組合：振動で外れるなんていうことは想定出来てないのか。

会社：ボルトとナットは鉄と鉄が接する部分は目に見えないなじみの部分が、初期に敷設した時にうまくかみ合わなかった場合に緩む方向に働くと初めて分かった。これにふまえて敷設直後の脱線防止ガードについては、初期段階の点検を初めてしたということ。

組合：ボルトは緩むものと思ってる。新幹線の部品には回り止めがある。今回の対策で増し締めだけでは過信があるのではないのか。

会社：増し締めをしてしまってることを担保し続けることである。一番手っ取り早いこと。

組合：平成24年4月9日にあったということだが、この時の原因は何か。

会社：脱線防止ガードは転回するが、その時に緩みが発見された。転回する時に緩んだことが発見されたので、転回中でも緩まないように脱線防止ガードの枕木にも固定する治具を取り付けた。

組合：排油栓がぶつかったのは当たって落ちたのか。

会社：振動で跳ねる可能性はある。

組合：跳ねる可能性があるというなら何故、徐行しないのか。当たって落ちたということになるはず。

組合：建築限界を出ていないという判断だけだ。

会社：結果的にはそうである。

組合：異常を感じたら徐行しないと危険である。徐行するべきだった。

以上