

「東海道新幹線豊橋駅～三河安城駅間における保守用車同士の衝突・脱線」に関する業務委員会開催！

10月15日、地本は「東海道新幹線豊橋駅～三河安城駅間における保守用車同士の衝突・脱線」に関する申し入れについて、関西支社と業務委員会を開催しました。参加者は、渡邊副委員長、下茂副委員長、梶田運輸担当部長、今田運輸担当部長、田川運輸担当部長。会社側は、熊谷人事課課長代理、三浦運輸課課長代理、紫牟田車両課課長、川村人事課係長でした。

「申」第1号「東海道新幹線豊橋駅～三河安城駅間における保守用車同士の衝突・脱線」に関する申し入れ（2024年8月9日申入）

1. 当日の保守作業の工程及び事故概況を詳細に明らかにすること。

【会社回答】

2024年7月22日（月）3時37分頃、豊橋駅～三河安城駅間の上り線で、日比津保守基地から豊橋保守基地に回送で向かっていた途中の碎石運搬散布車編成が合流するために待機していたマルチブルタイヤパンパに衝突し、モーターカー及びマルチブルタイヤパンパの一部の車軸が脱線した。

2. 当日の保守作業の工程に時間的な無理はなかったのか明らかにすること。

【会社回答】当日の作業工程は適切であったと考える。

3. 碎石運搬散布車のブレーキシリンダーのストローク量を確認する際、最大圧力でブレーキをかけた状態で行うという保守用車メーカー想定の確認を採っていなかった理由を明らかにすること。また、いつから採られていなかったのか明らかにすること。

【会社回答】

メーカーの取扱説明書に記載がなく、また、当社からも具体的なブレーキ圧での測定を指示していなかったためである。

4. ストローク量の調整要否の判定について、当社から保守用車メーカーに対して判定方法の確認を行わなかった理由を明らかにすること。

【会社回答】

ストローク量はテープの左端の位置を指すもののため、テープの左端で判定するものと当社は認識していた。

5. ストローク量の調整要否の判定方法について、メーカーの説明書にその旨の記載がなかったため、誤った方法で判定した理由となるのか明らかにすること。

【会社回答】

ストローク量はテープの左端の位置を指すもののため、テープの左端で判定するものと当社は認識していた。

6. ストローク量の調整要否の判定方法について、当社の誤った方法で判定していたのが原因で衝突・脱線したのか明らかにすること。

【会社回答】

碎石運搬散布車のうち少なくとも3両について、ブレーキ力が適正か否かを確認するための指標となるブレーキシリンダーのストローク量が、本来ならば当該保守用車を使用停止すべき状態となっていたにもかかわらず、使用前にそのことを認識できなかったことが今回の事象の原因である。

7. 仕業点検において、ストローク量の確認を行う作業は作業員一人で行うのか明らかにすること。

【会社回答】1人で実施する。

8. 軌道モーターカーの運転従事者の職歴を明らかにすること。

【会社回答】経験年数0年9ヶ月。

9. 事故当日、接近警報装置等の保安装置は動作していたのか明らかにすること。

【会社回答】新幹線保守用車接近警報装置は動作していた。

10. 運転従事者の保守用車運転に関する、定例の教育・訓練等を実施していたのか明らかにすること。

【会社回答】必要な教育は適切に行われていた。

11. 坂野坂トンネル（下り線）の下り勾配の運転取扱いの注意する点などがあるのか明らかにすること。注意点があるとするならば、どのような教育・訓練を実施していたのか明らかにすること。

【会社回答】

下り勾配であっても、ブレーキ力が正常であれば、十分に止まることができる。

12. 碎石運搬散布車にはブレーキ力を確保する「コンプレッサー」「増圧シリンダー」等の器機が備わっていたのか明らかにすること。

【会社回答】

必要な機器類は備わっていたと考える。

13. 会社は、保守用車の仕業点検におけるストローク量の確認時にルールが不明確であるなど、管理体制が不十分であった反省を踏まえ対策を発表しているが、今後この種の事故が今回の対策でなくなるのか、会社の考えを明らかにすること。

【会社回答】

今回公表した対策を実施し、再発防止に努めていく。

以上

【若干のやり取り】

組合：なぜ、坂野坂トンネルの下り勾配で待機していたのか。

会社：下り勾配だから駄目ではなく、ブレーキが効いていれば何ら問題なかった。

組合：今回の地点での作業は、マルチブルタイタンパは、いつもこの待機場所で待機するのか。

会社：今回、マルチブルタイタンパの作業が終わった地点がこの地点であった。

組合：碎石運搬散布車のブレーキシリンダーのストローク量の誤った確認は、導入してからだと思うが、いつの時点からなのか。

会社：・・・・。

組合：いつからとか答えられないのか。

会社：導入されてからとしか答えられない。

組合：2015年12月10日にも静岡で保守用車の衝突事故を起こしているが、この時はどうだったのか。

会社：この時の車両とは違うので、答えられない。

組合：車両メーカーの取扱説明書になかったからとか、説明がなかったで済まされるのか。

会社：双方の認識が違ったとしか言えない。

組合：新幹線でも、ブレーキ圧力の確認をシリンダーで確認するが、同じような確認をしていないのか。

会社：最大圧力でブレーキ動作の確認をしなければならない認識でなかった。

組合：必要な教育は、適切に行われていたとの回答であるが誰が教育を行っているのか。

会社：専門知識を持った方が行っている。

組合：その教育の中で、ブレーキ動作の確認の教育はしなかったのか。

会社：実際にどういう教育をしているかはわからない。

組合：運転士の教育は、誰が行っているのか。

会社：外部の方が行っている。

組合：特殊車両の教育は、メーカー側が行うのか。

会社：日本鉄道施設協会という特殊車両の協会があり、そこで行っている。

組合：今回下り勾配でマルチブルタイトンパを待機させていたが、レベル箇所待機させるなどの対策が必要である。

会社：マルチブルタイトンパの作業内容にもよるが、今回下り勾配だったから事故が起きたのではない。

組合：しかし、実際にブレーキ動作から下り勾配により速度は41キロから46キロに増して衝突している。

会社：原因は、止めなければいけないところ走らせてしまったのが原因であり、今回の事故で双方の認識の違いが明らかになった。

組合：2時間くらいで復旧出来るとの見込みであったが、どうだったのか。

会社：最初は午前中の見込みであったが、脱線していたので当初の見込みとは違った。

組合：今回のようなケースでの復旧訓練はやっているのか。

会社：復旧訓練をやっているかは、わからない。

組合：西日本でも同じような保守用車事故が起きている。いずれも人為的なミスによる事故であり、二度とこのような事故が起きないように対策を取ること。

以上