

「豊橋～名古屋間吊架線切断」に関する業務委員会開催！

2月9日、地本は「豊橋～名古屋間吊架線切断」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、組合側は、柳楽副委員長、下茂業務部長、渡邊組織部長、細田車両担当部長、梶田運輸担当部長。会社側は、足立人事課課長代理、辻井運輸課課長代理、紫牟田車両課課長、深谷人事課係長でした。

「申」第17号「豊橋～名古屋間吊架線切断」に関する申し入れ（2023年1月18日申入）

1. 今回、豊橋～名古屋間下り線の補助吊架線切断の原因を明らかにすること。

原因は、トロリ線を吊るための金具であるハンガの下部が金属疲労により折損し、エアークッション内でトロリ線と吊架線が短絡し、吊架線が切断したもので、ハンガの金属疲労の原因は調査中である。

2. 架線切断後の運行に関して、新大阪駅では電車が入線してから、乗務員の手配が遅れて、営業列車では乗客をホームに30分以上待たせた列車が複数発生した（252A, 9468A等）。なぜ、乗務員手配が遅れたのか明らかにすること。また、乗務員手配が遅れた全ての列車を明らかにすること。

乗務員運用については、列車の運転計画や運行状況などを勘案して適切に対処している。

3. 当日、大阪第一車両所発車の回送列車が45秒早発した。その原因を明らかにすること。

翌12月19日の事象であるが、担当列車変更時に手交した変更記事表に一部記載漏れがあったことで発生した。変更記事表の作成及び照合作業時の確認を再徹底して再発防止に努める。

以上

【若干のやり取り】

組合：ハンガの下部の金属疲労により折損したということであるが、東海道新幹線全ての金具を交換したのか。

会社：エアークッション内の部分で稀なケースではあるが、架線と架線が一定程度並行しているところで、ハンガが隣の架線に行き異なる電流通しが短絡した。今回の事象は、新しいタイプの架線であり、同様の箇所では取り替えを行っている。

組合：耐用年数は、どれくらいなのか。

会社：6年くらいしか経ってないが、その程度で金属疲労で断線するとは考えてなかった。

組合：6年以上経過したものは取り替えるのか。

会社：6年でいいのかという議論もあるが、調査中である。

組合：今度、新しく取り替えたところがどれくらいもつのかである。

会社：今後、原因を調査して結果が出た後の判断になる。

以上