

## 「小田原～新横浜間における停電発生」に関する業務委員会開催！

3月15日、地本は「小田原～新横浜間における停電発生」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18号「小田原～新横浜間における停電発生」に関する申し入れ（2023年1月26日申入）

### 1. 今回、小田原～新横浜間において停電が発生した原因を明らかにすること。

【回答】特高圧ケーブル接続部（3分岐ジョイント）の破損を認めているが、原因についてはメーカーと共に調査中である。

### 2. 714Aの車両点検作業の詳細を時系列で明らかにすること。

【回答】令和5年1月22日（日）、12時56分新横浜・小田原間上下線（新横浜SS～鴨宮SS）で停電発生。13時04分試送電するも失敗。13時35分電力係員が714A 停車地点に到着。13時43分12Aを停電区間から回避させる為、き電切替を実施。13時47分12A回避完了後、再度き電停止を実施。14時06分電力係員による屋根上点検を開始。14時28分電力係員が714A特高圧接続線を切断。14時43分714A5号車のパンタグラフを上げて、試送電成功。14時55分運転再開。

### 3. 714Aの車両点検作業に誰が従事したのか、明らかにすること。

【回答】電気技術センターの社員が作業を行った。

### 4. 運転再開後の714Aに対する、停止地点から東京駅までの運転方法を明らかにすること。

【回答】停車地点から東京駅まで速度制御式（速度制限なし・7ノッチ制限）で運転した。

以上

【若干のやり取り】

組合：3分岐ジョイントとはどんなものか。

会社：屋根上に特高圧線が通り、M t r（メントラ）に落とす時の分岐点の部分であり、その一部が破損したのが原因である。

組合：破損した原因は分からないのか。

会社：故障の要因分析をしており、推定するところをメーカーと共に現在調査中である。

組合：今回の事故後、全ての編成で3分岐ジョイント部分は点検を行ったのか。

会社：一斉点検を行っている。今回は、3分岐ジョイント破損して、カバー部分が黒ずんでいた。仕業検査時に外観状態に異状がないかを点検をしている。

組合：カバーが破損したのか。

会社：カバーが破損してケーブルが抜けている状態であった。

組合：カバーが破損したのは、何かが当たったのが原因か。

会社：調査中なので、明確には言えないが恐らく内圧によりケーブルが抜けたと考えられる。その抜けたケーブルが車体に接して地絡したと推定している。

組合：停車地点から東京駅まで速度制御式（速度制限なし・7ノッチ制限）で運転しているが、ワンパンタで走行したのか。

会社：そうである。

組合：パンタは緊縛とかしたのか。

会社：パンタが悪いのが原因ではないので、緊縛はしていない。

組合：東京まで速度制限なしで走行しているが、速度は何km/hまで出したのか。

会社：速度を何km/hまで出したかは、分からない。

組合：ワンパンタで走行する時の最高速度は何km/hまでなのか。

会社：ワンパンタで走行する時の速度制限はない。

組合：8号車と9号車の特高圧線を切断し、5号車だけのワンパンタで走行するということは、9号車～16号車はどのような状態か。

会社：9号車～16号車は、Tの状態になる。

組合：Tの状態で速度制限はないのか。

会社：速度がどこまで上がったか分からないが、速度制限はない。

組合：ケーブルを切断したのは電気技術の社員との回答であるが、車両を触ることは出来るのか。

会社：触ることは、出来る。

組合：本来、車両故障時は乗務員が行うのではないか。その前提の上で屋根上の訓練作業も行っている。

会社：乗務員も普段、訓練を行っている。

組合：車両所の係員は、普段車両を触っている。電気技術の係員は、普段車両を触れるのか。そこは問題ないのか。

会社：そこでどのようなことが話されたか分からないが、勿論指令とも打合せをして作業をしたと聞いている。

組合：例えば、保線係員が車両を触れるのかである。電力係員でも問題ないのか。

会社：結果的にやって貰っており、無理だったら出来ない。

組合：本来なら乗務員がやるべきところ、電力係員がやったことに対して規程違反等の問題はなかったのか。

会社：問題があるとは聞いていない。

組合：電力係員が行っても問題がないことを確認する。

以上