

業務連絡

2019年2月3日 No. 4
JR東海労新幹線関西地本
業 務 部

2018年12月10日、支社会議室において「申」第12号について、組合側幹事と会社側幹事による業務委員会開催に向けた事前の打ち合わせを行いました。会社は、業務委員会を拒否しました。以下は協議の主なやり取りです。

「申」第12号「大阪北部地震による軌道不良」に関する申し入れ(2018年10月9日)

1. 6月18日以降、芥川橋梁500.9キロ付近の異常動揺申告の回数を明らかにすること。

【回答】地震翌日の6月19日以降、運転士からの申告回数は5回である。

2. 芥川橋梁500.9キロ付近の申告箇所の正確なキロ程を明らかにすること。

【回答】500.5キロ付近である。

3. 異常動揺申告の揺れは上下動・左右動のいずれなのか、明らかにすること。

【回答】上下動、左右動の双方が発生している。

4. 異常動揺の原因を把握できたのか明らかにすること。

【回答】地震の影響によりバラストが弛み、軌道狂いが進行したと考えられる。

5. 申告後の徐行運転を解除する為に実施した軌道整備作業を詳細に明らかにすること。

【回答】

夜間内にマルチプルタイタンパー等による軌道整備を行った。併せて、枕木肩は入念に縦ランマーにて締め固めた。

6. 作業を実施しながら何故異常動揺申告が繰り返されたのか、明らかにすること。

【回答】

地震の影響によりバラストが弛み、軌道狂いが進行したと考えられる。都度、必要な対応は行っており、安全上の問題はない。

7. 本年3月28日より高槻市の占有許可により実施している、「新幹線構造物大規模改修工事」の内容を具体的に明らかにすること。

【回答】

平成25年度から大規模改修工事に着手し、先ず土木構造物の経年により変状の発生自体を抑止することで構造物の延命化を実現する対策を実施。具体的には、鋼橋については床組接合部の補強や支障部の取替・補強等を、コンクリート橋については、はね出し部及び柱の鋼板による被覆等を、トンネルについては、覆工裏の空隙充填等を実施している。なお、前回の業務委員会で回答した「対策防止」は地震被害に対する復旧工事であり、「新幹線構造物大規模改修工事」とは別ものである。「新幹線構造物大規模改修工事」は現在も施行中である。

8. 前回の業務委員会において会社は、対策工事は済んでいるため地震により問題は発生していないと回答しているが、工事は現在も施工中なのか明らかにすること。

【回答】7項の回答と同じ。

9. 6月18日の地震以降、異常動揺申告が繰り返された箇所も、一つの工事施工区間に含まれている。地震対策工事と現在施工中の工事の違いを具体的に明らかにすること。

【回答】7項の回答と同じ。

10. 「新幹線構造物大規模改修工事」であれば、施工は一高架橋において一律に施工されるべきと思うが、高槻市内の約9Km間で数か所の施工、施工箇所の高架橋に問題があるとの認識なのか見解を明らかにすること。

【回答】7項の回答と同じ。

以上

《 議論内容 》

組合：北部地震当日も徐行をしているが、その日の夜間に工事を行ったと思うが、それ以降運転士から5回の申告があったのか。

会社：地震翌日以降の話になる。

組合：当日も夜間作業を行ったのではないか。

会社：当日も上下、左右の軌道に若干の狂いがあるので、人力で作業を行っている。

組合：6月19日以降、運転士からの申告回数が5回との回答であるが、申告日は別々なのか。

会社：日別は別の日になる。

組合：その日別はいつなのか答えられるか。

会社：把握しているのは、6月19日と7月23日の二日間で5回の申告があった。

組合：この日は台風の後になるか。

会社：台風の前になる。

組合：台風20号の後にも徐行を行っているのではないか。

会社：把握していない。

組合：運転士からの申告回数であり、そのほかの徐行は把握していないのか。

会社：把握していない。ただ、貴側が「何回も徐行を行っているので、整備は大丈夫であったのか」の確認だと思うが、これについては安全上問題はなく若干の揺れはある。勿論、揺れがあればそれを検知して必要な養成作業を行っている。

組合：組合が問題にしているのは、補強工事を施工しているのに同じ個所が軌道変状を起こすこと自体が、何が原因なのかを知りたいのである。大規模改修の影響でないというなら、地震以降も補強工事を行っても軌道狂いが進行したのは何故なのかである。

会社：北部地震で必要な対策は行っているが、当然バラストは広範囲に必要なになるので弛むことはあり得るわけで、また弛んだら絞め直すことは地震に限らず軌道を直すことは、どこでも行っている。

組合：バラストの弛みだけを問題にしているのではなく、橋梁の渡りの部分が揺れる自体が問題である。元々あったバラストはどこに沈んで消えたのか。

会社：下に流失するとかの話ではない。

組合：流失していないのか。

会社：詳細は知らないが、若干の弛みがありそれを絞め直すことである。

組合：1回絞め直したら、それで済むことではないのか。その揺れが何回も起きているではないか。

会社：地盤が揺れる毎に弛むことはある。

組合：同じ個所が、そう簡単に弛むことはないのではないか。その原因が何かを掴む必要がある。その原因を掴んで工事をしているのか、それとも原因が判らずに補強工事をやっているのかである。

会社：若干の弛みが発生したら、適宜絞め直すことをする。この箇所に限らず、一定の基準を設けていて整備はされている。

組合：7月23日の軌道狂いの原因は何か。

会社：確定的なことは言えないが、地震の影響があると思う。

組合：6月19日の北部地震の影響か。

会社：そうである。バラストの軌道整備をしているが、時間が経てば若干弛むことはある。

組合：同じ個所が何回も弛む自体に問題がある。

会社：専門的な話になるが、1回の補強工事で済むのではなく、工事は何回も繰り返して行うと聞いている。

組合：バラストはどこに消えたのかである。芥川の近くであり、どこかに空洞があるのではないか。

会社：どこかに流失したという話ではない。会社として、6月19日と7月23日の動揺申告でしっかり対策もやっている。

組合：施設係員に聞いた話だが、軌道変状の原因が判らないと答えている。

会社：発端は、地震の影響であるが軌道変状や狂いが発生しても適切に対応しているので安全上問題はないと考えている。

組合：これからも、同じ個所が弛む可能性はあるのではないか。

会社：仮定の話は分からないが、事前に日々検査を行っている。

以上