

JR東海労幹関西地「申」第1号  
2024年8月9日

東海旅客鉄道株式会社  
新幹線鉄道事業本部関西支社  
支社長 坂上 啓 殿

JR東海労働組合新幹線関西地方本部  
執行委員長 笹田 伸治

「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

去る7月22日、東海道新幹線豊橋駅～三河安城駅間上り線において、保守用車同士が衝突・脱線し復旧に長時間を要したことでご利用のお客様に多大なご迷惑をお掛けした。また、作業員が首の骨を折るなど、重大な労働災害も発生している。

8月5日、会社は「保守用車脱線の原因と対策について」のプレス発表をしている。その中で、車両のブレーキ力の低下および点検に対するメーカー側との相違があった。また、社内ルールでは保守用車の運用前にブレーキ力を確認することになっていたが、今回の事故前は怠っていたとの人為的ミスが原因であるかのように報道している。

しかし、2015年12月10日には新富士駅～静岡駅間で、今回と同様の衝突・脱線事故が発生している中で、過去の教訓がまったく活かされなかったことは、ただ単に人為的ミスで起きた事故とは到底考えられず、今回の重大事故に関し、労働組合として原因究明と再発防止策が問われると考える。

よって、以下の通り申し入れるので、早急に団体交渉の場を設定すること。

#### 記

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。
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。
3. 砕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。
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。
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。

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。
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者一人で行うのか明らかにすること。
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。
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。
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。
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。
12. 砕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。
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。