



申5号

## 東海道線・大船駅構内 電車と電化柱が衝突した重大事故に関する緊急申し入れ 第2回 団体交渉を行う！

前回交渉(2023年9月)以降、同年10月5日に会社がプレスした内容を踏まえて交渉を再開しました。

### 電化柱倒壊のメカニズムと対策について

**組合** ヒビの原因を「何らかの要因による一時的な大きな荷重」としているが、会社が想定している要因は何か。コンクリートの許容荷重や、荷重条件に対する安全率の設定は問題ないか。

**会社** 台風や地震などが考えられる。電化柱は風速 40m に耐える設計をしている。地震の場合はカイン値をもとに判断する。コンクリート柱は許容荷重の1.3倍でヒビが入ることは仕様上問題ない。安全率は2だが、設計条件に常時荷重が許容荷重の7割未満とするように指針を明示した。

ヒビ割れ発生から倒壊まで、どの程度の期間があったのか。

ヒビ割れから倒壊までの期間は現地状況によってバラツキがあるため特定できないが、数年~10年程度と想定されている。1週間などの短い単位ではない。

常時8割の荷重がなければヒビが閉じるということを想定していなかったのか。

当時は想定できていなかった。

目視検査の時にひび割れの確認はできなかったのか。

今回分かったのは、水が入るヒビの幅が0.2ミリとわかった。それ以下なら水は入らない。今回新たに出した文書では0.05ミリを超えたら検査を行うと、厳しくしている。

「重点管理柱」について、対策として2か月間補強を行うとしているが、現状の進捗はどうか。

99本あるうち2本はすでに建替えを実施した。他の重点管理柱は、鋼材による補強や架線の受け替えなどにより解消した。

「重点管理柱」の建替えは実施期限を設けるのか。

補強により危険性が解消したので期限は設けない。もともと単独柱とした条件もあり難易度が高い工事となる。長期的な老朽取替に合わせて、優先度を付けながら進めていく。

外観目視検査の見直して現場負担は増えないか。

常時荷重が6割以上のコンクリート柱は、全社的に見ても100本未満である。重点管理柱は補強済みであるため対象から外れる。現場負担はそこまで大きくないと考えている。

電力職場は、コンクリートの専門家ではないので検査方法に詳しい人がいない。

国鉄時代に保全標準が制定され、JRに承継してきた。現在の知見を踏まえ、よりよい見方ができるよう、教育用のビデオを準備していく。

ヒビ割れの点検でさまざまな課題がある。今後導入する方法はどのようなものか。

防草について声が出ていること、個人による技量差や雨天時に判別できないことは把握している。今後について、電力会社やNTTの知見も勉強している。

### お客さま救済の課題と対策について

旅客救済について課題があり検証し改善していくことを確認！

お客さま救済に関する会社の課題認識と対策は。

- ・駆け付けによる応援社員が約350名規模となったが、効果的な配置に課題が残った。
- ・駅への応援体制の見える化を進める。(参集の可否や現状共有)
- ・全体把握の面から広範囲の降車誘導の場合は、現地対策本部よりも支社対策本部が判断していく。
- ・線路外へ誘導するための沿線門扉について、駅と設備系統が連携できるように整えていく。
- ・駅間停車列車の救済のため、業務用車やレンタカーの活用で即応できるように整えていく。

線区特情を踏まえた指令員の判断力と、情報共有の課題についてはどうか。

線区状況を理解した指令員は必要である。分かった時点で次の情報を流すように伝えている。すでに「ことばの力」教育も行っている。

東日本大震災の教訓を活かし、現場の力をいかに高めていくかが問われている。

大震災の教訓もある。現場の社員が危険だと思ったら、最善の道を探る判断もある。お客さまと社員の命を守るのが大事である。

事故当夜の復旧とお客さま救済、以後の電力職場における数度にわたる一斉点検に携わった組合員・社員から寄せられた実態と懸念をもとに、全2回の団体交渉をつくりだしてきました。今回の重大な事故に対する危機意識を労使で認識一致し、現段階における原因究明と対策を確認して交渉を終えました。

原因究明からみんなが担える対策を導き、安全第一の鉄道をつくり出そう！