

幹本申第3号 東北新幹線 大宮～上野間で発生した停電事故及び、 パート① 感電事故等に関する緊急申し入れ交渉 2月22日開催!

冒頭、昨年も新幹線の安全に関して緊急申し入れを行い、今回の事象を受けて緊急申し入れを行うことは安全風土が崩壊していると言わざるを得ない状況であり、①大規模な輸送混乱・12万人に影響を与えたことに対するの見解、②感電事故は命を失ってもおかしくない事故でありそのことの見解を求めました。

《会社》多くのご利用者に多大な影響を与えてしまったことは大変遺憾であり重く受け止めている。また、復旧対応時にパートナー会社社員の感電事故を引き起こしたことについて、ご本人の早急な回復をお祈りしている。二度とこのような事象を発生させないために原因究明をしっかりと行って対策に万全を期する思いである。

《組合》昨年末に統括本部長からあいさつが出されたが、新幹線を「停めない・遅らせない」「稼ぐことにこだわる」の掲示は運行優先風土を招くと危惧する。安全の意識が薄れ、福知山線脱線転覆事故を引き起こしたことを想定させる。「安全よりも利益」と受け止められる。

《会社》安全第一を大前提として「停めない」ということであり、安全を損なってはならない。安全が最優先ということに変わりはない。安全が最優先であることを確認!!

【第1項】2024年1月23日に上野～大宮駅間で発生した架線垂下の原因と対策を明らかにすること。

《会社》

- 架線垂下の原因は重錘ロッドが破断したことで架線の張力が無くなって垂下した。
- 破断の原因は補助重錘落下防止金具とロッド折り返し部が接触していたことによるものと推定される(鉄道総研速報)
- 補助重錘設置は2008年4月。
- ロッド折り返しと重錘との離隔は50mm以上の確保が必要(有楽町対策)
- 検査は年間1回の保巡・個別、多客期の3回の巡視による目視点検。
- 検査における離隔確保の考え方に誤認があった。補助重錘の下の重錘との離隔という認識となっていた。
- きわめて管理側の問題である。
- 今回の箇所の老朽取替計画は2026年に計画されていた。
- 補助重錘落下防止金具との離隔確認を追加点検する。
- 恒久対策のSTB化は2033年までには完遂させたい。

《組合》

- 架線垂下は吊架線がWTBに含まれて引き留められている架線構造にもある。高速区間は分からないが低速区間では吊架線に張力かける必要はないのでは。吊架線が垂下しなければ補助吊架・トリ線は弛みはするが垂下はしない(埼京線と比較)
- ロッドの破断原因が補助重錘落下防止金具とロッド折り返し部の接触なら離隔確保50mm以上という基準をクリアしていなかったことになる。
- 有楽町の事象が2006年8月、補助重錘を設置したのが2008年4月、以降離隔50mmは15年間にわたって確保されていなかったことになる。
- 検査員の誤認というが、教育等が不十分・技術継承の課題である。
- 同じ設備を保守する在来の各技セにも共有していくこと。
- 重錘落下箇所は埼京線との共用柱箇所を取替計画に苦慮するという声がある。
- 東京～大宮間は低速区間とはいえ全ての線区が乗り入れるまさに幹線だ。その区間の重要性をもって設備更新は早急に実施するべき。

【第2項】2024年1月23日に発生した上野～大宮駅間での停電復旧作業で感電事故が発生した原因と対策を明らかにすること。

《会社》

- 感電発生が14:43(き電トリップ・再投入)。下り線側で材料運搬中に作業員が上り側に立ち入り感電した。何故上り線に立ち入ったのかは分からない。
- 14:11、大宮駅留置の車両を動かすために上下のき電を活かした。
- 原因は調査中。再発防止策は検討を進め順次実施している。

《組合》

- 新幹線のき電は交流25,000Vで特別高圧だ。架線が垂下している状態で送電したことは裸線の特高送電線が目の前にあるのと同じであり極めて危険!再投入でまた危険!せめて柵外に全員退避して送電を試みるべきであった。
- 対策も出ているが究極の安全を目指すならもっと大胆に、感電しない根本を考えて出すべきだ。

直接的原因は調査中により継続議論!

予防保全・技術継承の重要性を認識し、安全風土の再確立を力を合わせて目指していこう!!