

名古屋地本1月27日、飯田線1402M、ブレーキ装置の凍結と2月1日東海道線清洲駅での156F、起動不能について、原因と対策を求めて業務委員会を開催した。

## 313系の導入はスーツを着て登山をするようなものだ！

会社回答

1. 1402M及び156Fの事象の概況を明らかにすること。

回答：1402Mについては平成25年1月27日1402M列車の事象は車両故障ではなく車輪凍結に伴う災害である。156Fについては25年2月1日、11時21分頃156F列車が清洲駅発車時に起動不能となったため、清洲駅から豊橋行きを部分運休とし後続の2524Fにより救援をした。この影響により上り列車7本が87分から45分遅延した。

2. 1402M及び156Fの事象の原因を明らかにすること。

回答：1402Fについては最初に説明した通りである。156F事象の原因は制御カムが途中進段で停止したためである。

3. 今後の対策を明らかにすること。

回答：1402Mは自然災害である。156Fの対策として、しゃ断器の検修方法を変更する。

主な議論

### ブレーキ装置の凍結は自然災害なら乗務員を責めるな！

組合：1402Mのようにブレーキ装置が凍り付く様な事象は過去になかったのか。

会社：凍り付く事象はあったが、今回のように固着したまま走行した例は記憶にない。

組合：凍り付く事象があったと言うならば、この様な事態になることは予想できなかったのか。

会社：流しノッチが指導通りに行われていなかった事が問題。

組合：おかしいではないか、回答では自然災害と言っているではないか。災害には備えるものではないのか。313系のブレーキ装置が凍らないように、外から熱を与えるなど対応できないのか。

会社：現状では、対策は難しい。

組合：北海道、新潟などの地域の様に313系は寒冷地仕様になっていないのではないのか。雪に弱い車両なのではないか。構造的な変更、対策な考えていないのか。

会社：ブレーキ装置には特別な違いはない。

組合：自然災害と言いながら定められた、流しノッチができていないと該当運転士を責めるのは責任転嫁である。

会社：事情は聞いた。しかし、責められたかどうかは受けた側の主観の問題である。

組合：伊那松での出区は運転士一人で対応したのか。運輸区のない管理者はどうしたのか。  
会社：ここでは分からない。  
組合：この様な気象条件は1年を通じてあまりないにもかかわらず対応が弱いのではないか。  
会社：この様な場合、運転士はどうするのか指導されている。問題はそこではない。  
組合：この後にも同様な事象はあったと聞いている。どうだったのか。  
会社：その時でもできなかったと聞いている。  
組合：全てを運転士のせいにするな。313系に付いているブレーキ不緩解表示灯はなぜつかなかったのか。  
会社：ブレーキシリンダに圧力がなかったからと思われる。  
組合：装置が凍り付いた時に不緩解表示灯が点灯するように改良すべきだ。  
会社：なかなか難しい。  
組合：一番迷惑をしているのはお客様だ。放送も満足に流れない駅で1時間以上も待たされる。誰の責任というのではなく、全ての部署で改善に向けて考えることが大切だ。

## **原因は整備不良？ どの様な救援処置を取ったのか？**

組合：156Fの故障について今後の具体的な対策を説明して欲しい。  
会社：カムの中のネジロックをしていく。  
組合：そもそもなぜネジは緩んだのか。  
会社：分からない。緩まないような対策は取った。  
組合：1402Mの事象は現場で何度も説明されたが、156Fがどの様な救援をとったのか、教訓になることが何も説明されない。この事が他山の石になるのではないか。  
会社：間違いが起きていないから、教育する必要はない。  
組合：関心があることが一番勉強になるのではないか。  
会社：興味があるから、現場で教えるというものではない。  
組合：こちらかの質問に同じ回答を繰り返すだけで誠意がない。職場の問題、要求に紳士に答えるべきである。今後も問題を要求として提出していく。

以 上