

## **信号保安設備は安全輸送に欠かせない。 万全の再発防止策を実施すること！**

4月29日、30日と連続して中央線武並～釜戸間上り第2閉そく信号機が停止信号を現示したままになるという輸送障害が発生しました。名古屋地本は、5月11日、原因究明と再発防止を求め申し入れを行いました。その業務委員会が8月2日に開催されました。以下、申し入れ内容と会社回答です。

[申し入れ内容と会社回答]

### 1. 発生箇所及び発生原因を明らかにすること。

【回答】事象1 平成28年4月29日（金）7時56分 中央線武並～釜戸間348  
K840m付近

概況 7時56分頃5708M列車より武並～釜戸間上り第2閉そく信号機が停止現示となった。当該列車進出後も軌道短絡表示が継続したため後続列車が抑止となった。その後、工務係員による巡回により線路に異常がないことを確認し10時5分無閉そくにて運転再開した。調査の結果、インピーダンスボンドの信号ケーブルがトラフ内で鼠害により損傷していることを発見し当該ケーブルを切り詰め12時47分に復旧した。その原因は、インピーダンスボンド付属の信号ケーブルが鼠害により損傷したため。

事象2 平成28年4月30日（土）1時20分 中央線武並～釜戸間348K4  
18m平山踏切

概況 1時32分頃輸送指令より軌道短絡発生との連絡を受けた施設指令は中津川工務区に調査を指示した。上り第2閉そく区間を調査しレール折損等線路設備に異常がないことを確認できたためその後、無閉そく運転を開始した。以後も短絡が回復しないため信通側にて引き続き調査をしていたところ11時17分頃平山踏切内で電流値の変化が大きいことが判明した。踏切舗装板内のレール締結装置を取り外したところ電流値が安定したため15時31分所定速度の運転に復した。

原因 総研形踏切舗装板の連結金具と9形レール締結装置が接触したため。

### 2. 発生から正常運行に至るまでの影響人員、列車遅延状況、運休本数を明らかにすること。

【回答】事象1 影響人員3050名 列車遅延状況、上り8本が169～29分遅延した。又、運休本数については、全区間運休列車が上り3本 部分運休、上下列車

で計5本（下3・上2）であった。

事象2 影響人員11100名 列車遅延状況、上り26本が35～14分遅延した。又、運休本数については、全区間運休列車が上下計13本（下7・上6）部分運休、上下列車で計7本（下2・上5）であった。

**3. 乗務対象となった運転士及び車掌へのフォロー体制、指導体制を明らかにすること。**

【回答】当直及び詰所において乗務員采配担当者を定めると共に乗務員に対して無閉そく運転のフォローを実施した。

**4. マスコミに対して、どのような伝え方をしたのか明らかにすること。**

【回答】適宜適切に対応している。

**5. 今後の対策を明らかにすること。**

【回答】事象1 鼠害対策処置を適切に実施していく。

事象2 9形レール締結箇所には、今後、総研形踏切舗装板を採用しない。又、9形レール締結装置使用の踏切については枕木が移動しても絶縁が確保される物に変更する。

**【主なやりとり】**

（組合）2つの事象の原因は全く別のものだったのか。

（会社）そうである。

（組合）鼠害にあったケーブルは1本だったのか。

（会社）1本である。

（組合）今までこのような事はあったのか。

（会社）無いわけではない。

（組合）何故、鼠と断定できたのか。

（会社）トラフに入れる他の動物は考えにくい。

（組合）具体的な対策はなにか。

（会社）トラフと信号ケーブル入り口を隙間を無くしたり、トラフ内に土を入れ鼠の通路を無くしたりしている。

（組合）JR他社では信号ケーブルを光ケーブルにしたが、当社では考えはあるのか。

（会社）将来的には検討される課題である。

（組合）事象2のような組み合わせの踏切は何カ所あるのか。

（会社）資料を持ち合わせていないので答えられない。

（組合）同区間で連日起こったのは、保守点検の周期等に問題があったのではないのか。

（会社）問題はない。

（組合）今回の事象で、運転士は無閉そく運転をおこなった。定期訓練で復習すればより身になるのではないか。

（会社）プロジェクトではやっている。訓練は全体の中で優先順位をつけて課題を決定している。

- (組合) マスコミに対しては速やかに事象を伝えて、テレビのテロップで運行情報が旅客に早く伝わるようにし苦情の低減に努めること。
- (会社) 情報を操作していない。適切に情報提供している。
- (組合) 対策を万全に実施し再発防止に努めること。以上。

以上