

## **会社は「本社施工工事であり権限外事項である」と言って発生原因や再発防止を「組合とは議論しない」と言い放つ！**

2月8日、名古屋地本は、「東海道線パンタグラフ・架線損傷」について、12月15日に提出した「申第8号」に対する業務委員会を開催しました。

会社は、発生原因や今後の再発防止策については、工事の施工管理が本社建設工務部であるから東海鉄事では分からないと回答を行いました。これに対して組合からは、在来線で起きた事象で、この場で安全に対して議論ができないことは遺憾であると伝え、いくつかの質問をしつつ問題を伝えてきました。

### **【要求と回答】**

1. 今回の事故についての全容(輸送障害・影響人員・事故の概要等)を明らかにすること。

回答:平成29年12月12日(火)7時59分頃、東海道本線枇杷島駅～名古屋駅間走行中の運転士が異音を感知し、防護無線を発報して停車した。確認したところ、101Fのパンタグラフ及び名古屋駅～枇杷島駅間の電力設備が損傷していたため、お客様の救済を実施するとともに、電力設備の復旧を行った。13時50分頃、岐阜駅停車中の2900Fのパンタグラフの損傷を認めた。

14時40分頃幸田駅構内にて電車線の支持方法を変更するために仮支えしていた支持鋼材が破損していることを認め、再度車両点検を実施114F、310Fのパンタグラフの応急処置と電力設備の復旧を行い17時29分に運転再開した。旅客列車への影響は運休208本、遅延8本(587分～76分)、影響人員約74,700名、損設備の損傷は4列車のパンタグラフ9個が損傷した他、名古屋駅～枇杷島駅間の下り線で約3kmにわたり電車線を吊るハンガー162本などが損傷した。本事象に伴う沿線への被害はない。

2. 発生原因を明らかにすること。

回答:原因とされる工事が本社施工であり本項目は権限外事項である。

3. 今後の再発防止策を明らかにすること。

回答:原因とされる工事が本社施工であり本項目は権限外事項である。

4. 駅や駅間で12日の明け番の乗務員が列車内17時、18時まで待機をしていた。翌日の業務に影響を与えないように配慮し代替乗務員を手配すること。

回答:当日出勤者が出勤次第、順次乗務交代を図った。また、新幹線便乗やタクシー等を利用し、駅抑止列車に向かわせるなど可能な限りの対応を実施した。今後も状況に応じて適切に対応する。

会社 回答付記:この事象については近日中に2回目のプレス発表する予定である。JR東海労本部においても同じ申し入れが出ているので、本社・本部間でプレス発表後に業務委員会を開催する予定である。

#### 【議論】

組合:最近の申し入れでは西岡崎付近での陥没を含め、本社施工工事で回答できないという回答が多いが、なぜ本社施工ではこのようなことになるのか。

会社:本社施工工事は新技術などリスクが高い工事が多いため、このような事象になるのではないかと。

組合:事故の共有化のためにも本社と地方の情報交換が必要ではないのか。

会社:やられていないことはない。今回は、今日現在まだ本社がまとめていない。

組合:運転士の訓練でパンタグラフ故障時のビデオを見たが、実際やることは難しい。運転士にここまでやらせるのは大変だ。マニュアル化されれば責任も取らされる場面もでてくる。

会社:現場に電力などの係員が到着するまでに対応できることは対応してもらいたい。しっかり教育もする。

組合:運転士頼りもいい加減にしろ。保線区等の支区が減少するし、駅員も減っている。効率化のしわ寄せが現場の社員に押しつけられている。

会社:少しでも、原因を見つけ対応することで、安全安定輸送につなげたい。

組合:行き過ぎた効率化が招いている労働強化だ。安全安定輸送は否定しないが、お金を付ける事や誠意を持って頼むなど「礼」を尽くすべきだ！前回と違い業務委員会を開催したことは評価するが、具体的な議論ができなかったことが残念であり遺憾である。今後はもっと原因を共有して安全に向けて議論ができるようにすること。

以 上