



2023年11月 2日
第55号

JR東労組 Yokohama

JR東労組横浜地本

発行人 助川一実
編集 情宣担当
ホームページ



<http://www.jreu-yokohama1.jp/>

横地申 第2号 東海道線大船駅構内 列車と電化柱が衝突した 事故に関する緊急申し入れ 団体交渉を行う！その①

1. 2023年8月5日に東海道線大船駅構内において発生した、列車と電化柱が衝突した事故の原因を踏まえた、横浜支社としての対策を明らかにすること。

【会社回答】本事故の原因については、当該電化柱に一時的に大きな荷重が加わりひび割れが生じ、常時荷重によりひび割れが閉じない状態が継続した。その当該電化柱内に浸入した雨水により一部の鉄筋が腐食し破断したことで、電化柱が根元部から折損し傾斜したと推定している。また、当該電化柱と同様にひび割れが発生した場合に閉じない状態が継続する可能性のある単独コンクリート柱を「重点管理柱」と定め、補強等の対策を実施していく。

組合

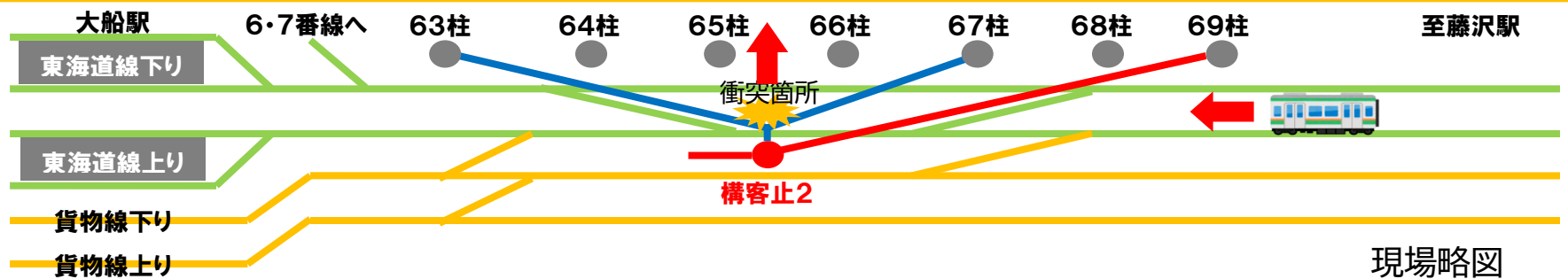
今回の事故は、**運転士やお客さまの命が奪われかねない重大事故と捉えている**。組合員からは「運転士が死んでいてもおかしくない」「数秒の差で列車の脱線に繋がっていたのではないか?」「JR東日本の信頼をこれ以上失ってはならない」という声が出されている。また、**駅間に停車した列車の旅客救済では多くの課題があった**。10月5日プレスでは、お怪我をされたお客さまが7名、体調不良を訴えたお客さまが12名となっている。まさに災害級であった。まず、この事故に対する会社の認識を聞きたい。

会社

今回の**事象**について、怪我をされたお客さまや乗務員がいる中で、お客さまに大変ご迷惑をおかけした事象であると会社は認識している。関東運輸局から警告書もいただいております。二度と発生させてはいけない事象であると認識している。

【原因究明・対策検討委員会について】

- ・第1回8月15日、第2回9月13日、第3回10月2日に開催。発生した原因、対策の策定とまとめを行い**区切りをつけた**。
- ・構成メンバーは、渡利副社長と鉄道総研。現場は参加していない。現場からはデータなどを反映させている。
- ・事故発生から2ヶ月。緊急点検を実施し、問題はなかった。そこから原因究明までのスピード感は早いと認識している。
- ・類似電化柱8,700本の緊急点検実施、傾きなどを調べた。第1回原因究明・対策検討委員会でひび割れが原因ではないかと推定。追加で63本の点検を行い、ひび割れの有無を調べた。



【事故原因に関すること】

- ・折損部分はグラウンドレベルぎりぎりのところ。
- ・当該電化柱に許容荷重の約**79%**が東海道線側に加わっていた。
- ・ひび割れの原因となった「**一時的な大きな荷重**」については原因が特定できていない。台風などがあるかもしれない。
- ・コンクリートの成分に問題はなかった。コンクリート柱の期待寿命は80年。塩害地域では60年。当該箇所は60年。
- ・すべての電化柱で荷重計算は行っている。インテグレート化工事の影響による当該電化柱の許容荷重の変化はなかった。
- ・当該電化柱について、事故前に「傾いていた」という報告は受けていない。
- ・一度ひび割れがあっても、許容荷重の70%以下であればひび割れが塞がり雨水が入らない。コンクリート学会の見解。

【対策と点検等について】

- ・「管理柱」とは、電化柱の上部が電化柱の直径1つ分(1D)以上傾いているもの。(東日本管内300本)
- ・「重点管理柱」とは、コンクリート柱の許容荷重の7割以上の常時荷重が一定方向に加わり、ひび割れが発生した場合に、ひび割れが閉じない状態が継続する可能性のあるもの。(東日本管内99本、横浜支社管内20本)
- ・重点管理柱の補強を2ヶ月程度で実施する。補強は、基礎上に鋼材を組んで電化柱の荷重を支えるものである。
- ・**重点管理柱の点検周期は1年に一回に変更**。霧吹き器でアルコールを噴霧しひび割れがないか確認する。例えこの間にひび割れが発生しても1年で倒壊することはないので、1年周期とした。
- ・5日に一回の乗車巡視と3年に一回の外観目視重視は管理柱と分けることなく実施している。
- ・カメラで撮影した画像を解析し自動でひび割れを検出するなどの「新しい点検方法」は検討段階。より良いものを検証中。
- ・組合側が言う、支線や架線を引き替えて荷重割合を変えていくことも一つの方法となる。

その②につづく