

JTSU-E
八地申第10号
7月7日提出!

社員とお客さまの生命を守ることを最優先とした 安全な鉄道輸送を創り出す申し入れ

八王子支社管内では6月に入り、相次いで生命に関わる事象が発生しています。6月6日に、武蔵野線北府中～府中本町駅間のトンネル内が冠水しているにも関わらず営業列車を進入させ、水面に衝突し補助排障器が破損、水かさが増すトンネル内で長時間運転見合わせとなる事象が発生しました。また、E353系車両では、同月2日に「車体傾斜システム（空気バネ）故障」が発生し、現場での処置が出来ずに営業運転が継続された事象があり、同月13日には、降雨時に前頭運転台の「ワイパー故障」を申告するも、対応可能な次の停車駅まで前方確認が不十分な状況で営業運転を継続させた事象もありました。

これらの事象は、社員とお客さまの生命と安全を脅かす事象であり、社員への周知や再発防止に向けた対策・教育を早急に行う必要があります。

しかしながら、現場では上記事象についての社員周知や、再発防止に向けた教育・訓練が未だに行なわれておりません。これでは、いつ同じ事象が発生してもおかしくない事態であるばかりか、過去に同様な事象が発生し、そこから得た教訓が一切活かされていないことは、会社としての危機管理能力が低下していると言わざるを得ません。

したがって、社員とお客さまの生命を守ることを最優先とした安全な鉄道輸送を創り出すために、下記の通り申し入れますので、会社の真摯な回答を要請します。

一申し入れ項目一

1. 武蔵野線、北府中～府中本町間で発生したトンネル内冠水の原因や経過を明らかにすること。また、当該列車を運転再開させた根拠を明らかにすること。
2. 過去にも武蔵野線内でトンネル冠水が発生していることから、冠水の恐れがあるトンネルを明らかにすること。また、冠水防止対策を明らかにすること。
3. E353系営業列車での「車体傾斜システム故障」により速度種別を変更し営業運転を継続させた事象の原因及び経過（指令等の関係箇所とのやり取りを含む）を明らかにすること。また、本事象に対する会社見解と具体的な再発防止策を明らかにすること。
4. E353系営業列車での降雨時に前頭運転台「ワイパー故障」の申告を受けたにも関わらず、営業運転を継続させた事象の経過及び故障の原因（指令等の関係箇所とのやり取りを含む）を明らかにすること。また、本事象に対する会社見解と具体的な再発防止策を明らかにすること。
5. 車両の安全性向上により安心出来る環境をお客さまへ提供するために、不具合が発生した際に対応にあたる体制を見直すこと。また、線区を走行している全車種の不具合に対応可能な教育を行い、修繕に必要な部品確保を行なうこと。
6. 日々発生する様々な事象について、社員への周知が行われていないことから、全ての事象を社員へ周知し、安全性の向上に努めること。

安全第一の職場風土を私たちの手で創り出そう!

申10号 **社員とお客さまの生命を守ることを最優先とした
安全な鉄道輸送を創り出す申し入れ 8月19日交渉①**

1. 武蔵野線、北府中～府中本町間で発生したトンネル冠水の原因や経過を明らかにすること。
また、当該列車を運転再開させた根拠を明らかにすること。

会社回答 当日の時間雨量は61mmを記録しており、雨水がトンネル内に流入し冠水した。
また、現地の状況を踏まえ運転を再開した。

組合

6月6日に武蔵野線の北府中～府中本町間で発生したトンネル内冠水の経過を明らかにすること。

夕方頃からのゲリラ豪雨により、19時に府中本町駅の雨量計が61mmを記録。1856Eは、トンネル内走行中に水しぶきと共に前面から強い衝撃があり、防護無線自動発報装置が動作し停車。その後、車両点検を行い15km/h以下で府中本町駅所定停止位置まで運転を再開し、50分遅れで到着。
なお、先頭車のスカートが破損していたため電留線で取り外す処置を行った。

会社

運転再開を判断するに至った根拠を明らかにすること。

1～6号車まで線路冠水していたが、車両の床下機器が浸水していなかったため、15km/h以下で運転再開を指示した。

線路冠水時の車両点検は感電のリスクや足元が見えないことによる怪我のリスクが考えられる状況で、関係社員の安全をどのように確保したのか？

運転士に可能な範囲での車両点検を指示し、状況確認した結果、走行可能であると判断し運転を再開させ、旅客救済を優先した。

関係社員の安全の確保を最優先するべきだ！

線路の冠水状況を指令や乗務員等に知らせる手段はないのか？

今回は豪雨によりポンプでの排水が間に合わなくなり、20分ほどで溜め桧が満水となり線路が冠水した。指令には、ポンプの故障や溜め桧の満水を知らせる装置はあるが、現地に行き確認しないと判別ができない。現状、冠水を知らせる手段はない。

2. 過去にも武蔵野線内でトンネル冠水が発生していることから、冠水の恐れがあるトンネルを明らかにすること。また、冠水防止対策を明らかにすること。

会社回答 武蔵野線のトンネルにある排水ポンプは11箇所あり、「トンネル排水設備異常時対応標準マニュアル」を整備しているとともに、引き続き排水性能向上及び排水ポンプ監視強化を進めていく。

降雨でのトンネル冠水の恐れがある支社管内の箇所を示すこと。

武蔵野線の北府中～府中本町間、南武線の分倍河原～府中本町間(上り線)、豊田車両センターの通路2番である。

過去にも武蔵野線の同箇所でもトンネル内冠水が発生したことがあるのか明らかにすること。

今回は過去10年間で最大雨量だった。昨年の台風19号の際は、ゴミが詰まったことによる冠水はあったが、降雨による冠水は今回が初めてである。

排水ポンプの検査頻度は？

2ヶ月に1度検査を行っている。

その②へ続く

**申10号 社員とお客さまの生命を守ることを最優先とした
安全な鉄道輸送を創り出す申し入れ 8月19日交渉②**

2項続き

組合

今後、列車を冠水した箇所へ進入させないために、雨量による運転規制を行う等の対策を明らかにすること。

トンネル内における冠水防止対策を示すこと。

会社

溜め樹が満水になるまで時間があることから、運転規制を実施する計画はない。

武蔵野線内に11箇所ある排水ポンプの内、雨水の排水を目的にしたポンプは同箇所のみであり、今後、溜め樹が満水になった際に即座に指令に知らせるように通信回線を整備していくと共に、トンネル内への雨水の流入量を減らすための対策を行う計画だ。

早急に、冠水箇所へ列車を侵入させない対策が必要だ！

トンネル内冠水時の避難誘導を想定した教育・訓練を実施すること。

冠水は想定していないが、地区センター主導で、トンネル内での旅客の避難誘導訓練を年に1回行っている。訓練センター等を活用した避難誘導に対する教育の必要性は認識している。

3. E353系営業列車での「車体傾斜システム故障」により速度種別を変更し営業運転を継続させた事象の原因及び経過（指令等の関係箇所とのやり取りを含む）を明らかにすること。また、本事象に対する会社見解と具体的な再発防止策を明らかにすること。

[会社回答] 空気バネの異常を検知し、車体傾斜システム故障となり、状況を踏まえ運転継続を行った。

事象の経過を明らかにすること。

6月2日、16Mにおいて山梨市駅付近にて車体傾斜異常が発生したため、速度種別を変更し新宿まで運転。その後、新宿駅で検査社員がNFBの切入を行う等の処置を行ったことで故障の表示が消えたが、発車直前に再度同事象が発生したため、折り返しである3123Mにおいても速度種別を変更して甲府まで営業運転することを判断した。甲府に到着し電留線に入区後に確認したところ、空気バネの破損を確認した。その後は、松本まで回送している。

台車の空気バネの片方が破損（パンク）した状態で営業運転を行っているが、安全上の問題は無いのか？

乗り心地が良いかは別にして、車体傾斜システムを使用せず、速度種別を変更して運転しているので、車体の大揺れや脱線等の心配はなく、安全は担保されているという認識である。

このような事象は担当の有無に関わらず、発信して社員へ周知していくべきである。

空気バネがパンクした原因が不明であり、現場や社員の不安を煽っても良くないため、周知は行っていない。現場からの問い合わせがあるのも実態だが、不安があれば指導助役へ聞いてもらっても良い。

原因不明だから、事象があったことさえも周知しない！？

この姿勢は早急に改めるべきだ！