

J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

令和 4 年 9 月 3 0 日 (N o . 9)

発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

本四備讃線・児島～宇多津駅間下り線 で発生した「レール損傷」について

9月9日に本四備讃線・児島～宇多津駅間下り線において、レールを固定している締結ボルトが抜け落ち、レールと板バネの間の電位差によりスパークが発生し、レールを損傷するという事象が発生した。

本部はこの事象に対し、発第21号「本四備讃線・児島～宇多津駅間下り線で発生した『レール損傷』について」申し入れを行い、会社より以下のとおり回答があった。

1 今回の事象をどのように受け止めているのか会社の考え方を明らかにされたい。

今回の事象については、お客様や乗務員に怪我は無かったものの、当社の最重要線区である本四備讃線において列車運休や遅延により多くのお客様に多大なるご迷惑をおかけしてしまいました。また、一歩間違えば重大な事故につながる事象であったと重く受け止めています。

レールとマクラギ・鉄道桁等を固定しているレール締結装置については、社内規程で定めた周期で徒歩巡回を実施して、締結装置に脱落やボルトの緩みがないか念入りに確認しており、今回の箇所も1ヶ月に1回の周期で実施していたほか、1年に1回の頻度でマクラギ材料・保守検査を実施し、締結装置の緊締状態を検査していたにもかかわらず、締結ボルトの抜け落ちを事前に把握・処置することができませんでした。

このような見落としがないように、保線区員に対して軌道構造や線区条件別の巡回・検査の要点等について繰り返し教育するとともに、保線区員自らもプロフェッショナルとしての自覚を持って徒歩巡回や材料検査の精度向上に取り組むことが重要であると考えています。

2 レール付近からの火花の発生及びレールが損傷した原因を明らかにされたい。

当該箇所の右レール・軌間内のレール締結装置（鋼直Ⅱ形）の締結ボルトが緩んで抜け落ち、列車通過による振動で板バネ、ボルトナット、平座金が分解して散らばり、それらが鉄道桁→横圧受金具→平座金→板バネ→レールと通電したため、レールと板バネ間の電位差によりスパークした際にレール底部が損傷するとともに、火花が飛び散って軌道パッドに燃え移ったと考えています。

3 再発防止と今後の対策について明らかにされたい。

当該箇所と同じレール締結装置（約15,000組）については、9月12日、15日に緩みや脱落の有無を全数点検・処置しました。また、9月21日には保線区長、助役ら管理者も交えて再発防止策について話し合い、今後の徒歩巡回や材料検査方法を統一して点検・検査時の視点の個人差を極力無くすように取り組んでいくことを決定したところです。

また、瀬戸大橋開業から35年が経過しましたが、これらの締結装置は一度も交換していないため、2021年度から措置していただいた国による新しい支援策を活用して、今年度から不良具合による優先順位付けを行い、緩みや脱落が生じにくい新しい形状の締結装置に順次交換してまいります。

幸い、この事象によるお客様への被害はなかったが、列車の運転を見合わせるなど多大なるご迷惑をおかけしたうえ、発生箇所が瀬戸大橋の橋りょう上であることから、一歩間違えば重大事故に繋がる恐れのある事象であった。

J R 四 国 労 組 は、安全・安定輸送の確立がすべてに優先し、尊い命を預かる私たちの重大な使命であることを強く訴えるとともに、引き続き会社に対する「安全へのチェック機能」強化の運動を展開する。

以上