

J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

令和5年8月28日（No.3／1） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

経営協議会開催

「予讃線の線路故障（通り狂い）」について

7月16日及び7月23日、予讃線において、気温の上昇に伴う線路故障（通り狂い）が発生し、多くの列車が運休した。

J R 四 国 労 組 は 今 回 の 線 路 故 障 に 対 し、工務部会等から意見集約を行い、以下のとおり8月1日付発第10号「『予讃線の線路故障（通り狂い）』について」申し入れ、本日会社と協議を行った。

1 今回の線路故障（レールゆがみ）の原因について明らかにされたい。

①発生日時 2023年7月16日（日） 11時47分頃

発生場所 予讃線みの・高瀬間45k076m

（R800・ロングレール区間・立瀬西踏切）

【原因】

5月23日に施工した道床交換後のバラスト弛緩が、上下（高低）方向・左右（通り）方向ともに収まっておらず、列車通過に伴う高低狂いの発生により浮きマクラギ状態となり局所的に道床横抵抗力が低下していたと推定しています。（1週間後の5月30日夜間に踏切内を含めて後日の道床つき固めを施工後、道床横抵抗力を測定し、所定の値が確保されていることを確認していました。）

②発生日時 2023年7月23日（日） 17時40分頃

発生場所 予讃線伊予小松・玉之江間123k078m

（R600・ロングレール区間）

【原因】

7月21日にバラストかき上げ作業を行った際に道床肩部のバラストが緩み、結果として局所的に道床横抵抗力が低下したものと推定しています。

2 酷暑期の線路保守工事制限について今後の対応を明らかにされたい。また、昨今の温暖化をはじめとする気候変動への対応について、保守基準の見直し等を含め、会社の考え方を明らかにされたい。

8月4日に保線課長事務連絡「酷暑期における道床作業制限の厳正化について」を発出し、酷暑期作業制限期間を『6月15日～9月15日までの間』と明確にし、『制限期間中の7:00～19:00』における現状の道床断面を变形させる作業を完全に禁止しました。

また、同事務連絡において、作業制限期間以前に道床作業を施工した箇所について、道床横抵抗力の測定は少なくとも施工後1ヶ月以上空け、道床状態が落ち着いた時期に実施することとし、その際、浮きマクラギの有無を必ず確認し、浮きマクラギが生じていた場合は、道床つき固めおよびコンパクターによる十分な道床締固めを施工すること

J R 四国労組ニュース

令和5年8月28日（N o 3 / 2 終） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

を義務付けました。

なお、現在、温暖化に対する保守基準の見直しは考えておりませんが、今後、6月15日以前、もしくは9月15日以後にレール温度が高温になるケースが顕著になれば、作業制限期間を拡大する可能性はあります。

3 今後の検査・点検・保守工事における要員手配など対応策について明らかにされたい。

検査・点検に関しては、酷暑期前に道床作業を施工した箇所に対して、急激な通り狂いの前兆を見逃すことのないように、これまで以上に道床状態の入念な点検と必要な処置を確実に実施します。また、保守工事に関しても、酷暑期中の夜間に道床作業を施工する場合は、十分なバラスト量を確保し、施工後に入念な道床締固めを必ず実施するように指導します。なお、要員手配に関して、現状から何かを変更することは考えておりません。

回答を受けた後、工務系統における慢性的な要員不足を解消すべく、人財の獲得・育成に取り組むよう強く訴えた。また、各種デジタル技術導入や情報共有のあり方及び協力会社との作業見直し等を通じた作業量の削減について議論した。

加えて、7月24日に発生した高德線板野駅構内における建築限界支障についても協議を行い、列車防護の必要性、「防・救・連」の徹底などの安全教育の実施や、系統・グループ会社等をまたいだ組織横断的な教育を求めた。

幸い、今回の事象により、お客様への怪我等はなかったものの、列車の運転を見合わせるなど、多くのお客様にご迷惑をおかけする事象となった。また、一歩間違えれば脱線事故等の重大事故に繋がりがねない事象でもあった。

特に酷暑期における検査・点検・整備等の重要性はいうまでもなく、今後の再発防止に向けて、明確な作業標準に基づいて判断することで、工事品質を高め、安全を担保するなどの適切な取り組みが進められなければならない。

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