

# J R 四国 労組 ニュース

2024年12月13日（No.16/1） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

## 経営協議会開催

### 「瀬戸大橋線にて発生した架線損傷事故」について

11月10日に瀬戸大橋線・児島～宇多津駅間にて架線損傷事故が発生し、異音とともに発煙が確認され、列車火災の恐れがある状態となった。加えて、お客様の救助に6時間を要したうえ、復旧作業に約12時間近く立ち往生する結果となった。

本部はこの事象に対し、11月27日付発第39号「瀬戸大橋線にて発生した架線損傷事故について」申し入れを行い、会社より以下のとおり回答があった。

#### 1. 今回の事故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。

快速マリナー10号が約6時間にわたり現地に立ち往生するとともに、長時間にわたり列車の運転を見合わせる等、ご利用のお客様をはじめ関係の皆様にも多大なご迷惑をおかけいたしました。今回はお客様を優先して救助するべきだったということが反省点ですが、本事故により、お怪我や体調を崩されたお客様や従業員がいなかったことが何より幸いであったと考えております。

#### 2 架線損傷に至った原因について明らかにされたい。また、事故発生時に車内で煙が発生した原因について明らかにされたい。

架線、車両（パンタ）の損傷状況、事故電流検知のタイミングから推測した事故発生時の状況は次のとおりです。

- ① マリナーが架線断線箇所付近を走行中に架線（トロリ線）が断線。
- ② 架線の張力がなくなり、架線が垂下して車体に接触。
- ③ 架線が車体に接触したことにより事故電流が流れ、変電所等のしゃ断器が開放してき電停電発生。
- ④ 同時にパンタグラフは張力がなくなった架線を押し上げ、架線を支持する金具類と接触。
- ⑤ 結果、パンタグラフ3基、約120mにわたる区間の架線金具類が損傷。

なお、架線が断線した原因については、鉄道総研へ事故調査を依頼し、調査を行っています。

また、4号車の車内に煙が発生した原因については、送電中の架線が4号車の屋根上空調装置に触れてショートし、そのときの熱で発生した煙と思われます。

# JR 四国労組ニュース

2024年12月13日（No.16/2） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

3 事象発生後、お客様の救援までに6時間を要した原因を明らかにされたい。また、この間行ってきた瀬戸大橋での訓練の実施内容等を明らかにするとともに、マニュアルの見直しについて考え方を明らかにされたい。

今回のお客様の救済について、主に以下項目に時間を要しました。

- ① 事故発生後、関係従業員の呼び出し現地への派遣
- ② 架線の断線状況等、現地の状況把握
- ③ 停車位置が橋りょう上でもあり、  
事故状況を踏まえた安全かつ最適なお客様救済方法の検討
- ④ お客様救済を行うため関係者間での打合せや調整
- ⑤ 非常用渡り板の準備

上記のうち、③、④にて改善の余地はあるものの、①～④については、基本的に適切な対応ができていたと考えています。

一方、⑤非常用渡り板の準備については、使用予定であった児島駅配置の非常用渡り板が見つからず、坂出駅配置の非常用渡り板を児島駅まで運搬することとなり、約2時間費やすこととなりました。

上記のとおり、お客様の救済に時間を要した主原因は児島駅配置の非常用渡り板が見つからなかったことにあると考えております。

なお、配置場所については、「本四備讃線異常時取扱いマニュアル」に記載していますが、後日確認したところ、児島駅内のホーム下に保管されており、配置場所を変更した際、マニュアルが修正できていませんでした。

JR 四国による訓練は年に1回、JR 西日本との合同訓練は3年に1回実施しています。直近の訓練は2024年10月にJR 四国単独で実施、JR 西日本との合同訓練は2023年9月に実施しています。また、横付け列車による非常用渡り板を使用した訓練は2012年4月と2016年10月に実施しています。非常用渡り板の準備に時間を要したこと、お客様を車内でお待たせしている間、飲み物や食べ物等をお届けできなかったことについて、オペレーションに問題があったと考えており、マニュアルの見直しや非常用設備の適切な管理を含め、訓練の深度化や定期的なリコール等に取り組みます。

【参考】事故発生からお客様救済までの流れ

7:34 事故発生

7:37 事故発生確認・上下線列車抑止完了

7:45 マリンライナー10号の自走不能を確認

案①宇多津駅から救援列車を運転し、故障車両と併結し駅へ収容する計画を検討

8:09 電気係員が現地向け出発

8:39 電気係員が現地到着

8:44 架線切断・垂下の現状確認

# J R 四国労組ニュース

2024年12月13日（No.16/3） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

8:50 対策本部設置

9:20 上り線列車走行不能を確認  
案①検討中止（理由：上り線走行不能のため）  
案②徒歩＋救済バスにて救済する計画を検討（櫃石島に大型バスを乗り入れ）

9:30 下り線列車走行可能を確認  
案③下り線にて児島駅から救済列車を運転しお客様を救済する計画を検討  
児島→現地→坂出・高松の運行にて計画、並行して準備を開始

9:40 案②検討中止（理由：徒歩での避難が必要、バス確保が困難、案③が実現可能等）  
案③実施決定（関係従業員を現地へ派遣）

10:30 JR 西日本からの提案で児島→現地→児島に計画変更  
児島駅配置の非常用渡り板が見つからないため坂出駅からの運搬を判断  
配布用物資の救済列車への積込み等の準備

12:30 非常用渡り板児島駅到着、救済列車運転準備

12:49 救済列車児島駅発車

12:59 救済列車現地到着、お客様救済開始

13:29 お客様の乗り換え完了

## 4. 事故及び救援作業に対する再発防止と今後の対策について明らかにされたい。

現在のところ、事故原因については判明していませんが、鉄道総合研究所のお力をいただきながらできる限り早期に原因を究明したうえで適切な対策を実施し、再発防止に努めたいと考えています。

現在、当社鉄道事業本部内の各課において今事象に関する課題を抽出したうえで、対策実施に関する検討を開始しています。今般、「非常用渡り板」の所在が分からなかったことがお客様救済に時間を要した一つの要因となりましたが、改めて坂出駅、宇多津駅、児島駅の非常用渡り板については、直ぐに取り出して使用が可能となるよう設置場所を変更してマニュアルへ反映しました。今後は、更にその他課題についても具体的な対策を検討、実施していきます。

### 〈主なやりとり〉

組合：今回の事故については、原因究明とともに再発防止に努めなければならないが、一方ではお客様の救済まで長時間を要し苦痛を与える状況を生んでしまった。昨今のJR業界全般で発生している事象により、JRの安全が疑問視されるなか、今回の事象により会社としての信用を大きく失墜させる結果になったと考える。マニュアルに基づいた対応を行ったと思うが、最優先にすべきお客様の救済が遅れたことから最善の対応が取れていたのか検証すべきであり、適切な判断とさまざまな想定の下に、方針を固めて遂行できる体制づくりが必要であることを踏まえれば、どのように教訓

# J R 四国 労組 ニュース

2024年12月13日（No.16/4） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

化し、今後のマニュアル見直しや訓練等に活かすかが重要と考える。

## 【救済方法の決定まで】

- 組 合：下り線に救済列車を手配し、お客様の救済を行ったが、判断に至るまでどのような経過であったか。
- 会 社：現地の状況を確認してから救済方法の決定をする流れとなるが、基本的には、伝令法にてお客様ごと当該列車で救済することを念頭においていた。今回の事象を踏まえると、今後については列車の横付けによる救済（案③）も並行して検討を進めることも必要と考える。
- 組 合：状況確認に一定の時間を要した点、またその後の救済計画の決定に大きな影響を与えることを踏まえれば、本四橋りょう上の特殊区間については、カメラ等を設置し、遠隔で設備状態の確認ができる体制を構築する必要があるのではないか。  
また、渡り板の搜索に時間を要したとあるが、そもそも本四橋りょう上で必要となる器材の場所や作業標準の定期的な確認が行われていなかったのか。
- 会 社：カメラの設置を含めハード対策については、現時点では方向性は定まっていないが、検討の余地はあると考える。  
器材については、マニュアル含め管理が不十分であり、定期的な確認が行えていなかった。今般その他の器材を含め改めて所在の確認を行った。

## 【お客様対応】

- 組 合：幸いにも日中でかつ、天候も良く、トイレについても使用できたため、大きな混乱はなかった。結果的には供食等の対応が行えなかった点を踏まえると、最低限の設備として、簡易トイレや飲料等の積み込み、もしくは容易に運搬ができる軌陸車の様なものの整備が必要ではないか。そうすることで、会社としての姿勢も示すべきである。
- 会 社：救済列車が先着するという想定であったが、結果的に救済列車が遅れたため、供食対応が早急に行えなかった。早期の検討や運搬の体制作りとともに、積み込み等の対応については設備面での課題も含めた検討が必要となる。
- 組 合：四国側でご利用できないお客様が駅に滞留した話を聞く。代行バスの情報等錯綜し、駅が混乱したという話も聞くが、代行バス対応はどのように検討されるのか。
- 会 社：基本的には乗車時点で運行状況を把握できず、移動中に目的地が変更となった列車を利用するお客様が救済対象と考えているが、今回は当該列車に対する救済バスを含めそもそもバスの手配が行えなかった。また、お客様の中でSNS等を通じ情報が展開される時代でもあるので、しっかりと現場に情報を展開することが重要と考える。

# J R 四国労組ニュース

2024年12月13日（No.16／5終） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

## 【訓練】

組 合：本件を踏まえ、訓練内容を見直すと思われるが、他人事ではなくしっかり当事者意識を持てる訓練を実施することが重要。

加えて、現場からは指示が二転三転したということも聞いている。改めて指揮命令系統の確認と正確な情報伝達ができる仕組みづくりが必要ではないか。

会 社：今回、緊急停車をした際の対応や車内での旅客対応については乗務員が適切に行ってくれたことには感謝したいし、日頃の訓練が活かされたと受け止めている。

一方で、年始にあった羽田沖の事故等も踏まえると、しっかりと有事に対応できることが重要であり、訓練のあり方、手法も含め見直しが必要。

また、指令においては、マニュアルに基づいた判断の下での訓練については実施できているものの、救済方法を判断するまでの意思決定について机上での訓練が必要と考えており、西日本との意思決定の訓練等も検討しつつ、異常時における指示のあり方について勉強していく。指示が変わる点については、減らしていくことが望ましいが、適宜状況が変わる中において、最善の判断がなされるべきと考える。

幸い、この事故によって、お客様への怪我等の直接的な被害はなかったが、救済まで長時間を要し苦痛を与えた上、一步間違えれば人命に関わる事象であった。

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