



2024年 8月 1日
第16号

JR東労組 Yokohama

JR東労組横浜地本

発行人 梶田 優一
編集 情宣 担当
ホームページ



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

横地申
第26号

東海道線「早川～根府川間」 レール折損に関する申し入れ団体交渉②

2. 当該レールにおける折損した原因と、折損が発生するまでの検査・点検状況等について具体的に示すこと。

【会社回答】2022年9月の検査でレール頭面にシェリング傷を認め、補強継目板を設置し監視を継続していたところ、列車通過時の衝撃等によりレール頭面のシェリング傷が進展した亀裂により損傷したと推定している。

組 合	会 社
当該レールの折損した原因は何か。	2022年9月、レール探傷車でシェリング傷Bランクと確認。 10月に継目板で補強。 12月19日にレール探傷車で傷の広がりが無いことを確認。 2023年9月にもレール探傷車で傷の広がりが無いことを確認。 10月に徒歩巡回し異常なし。 12月に列車添乗で動揺確認したところ異常なし。 12月20日に今回の事象。
詳しい原因は。	シェリング傷が列車の振動で広がっていったと推定している。
トンネル内だったことは関係しているのか。	トンネルは関係無い。
記録簿ではどうなっているのか？	12月11日の変位検査で軌道変位は異常無しとなっている。
12月8日の線路モニタリングでは、どうなっているのか？	データが現場に届いたのは1ヶ月後。 <u>実際に傷が少し広がっていた。</u> 毎日見ているわけではない。月に1回ぐらいの頻度で確認している。モニタリングはリアルタイムで見ることができず、通常は撮影してから約1ヶ月に現場にデータが届く。
継目板の設置箇所に問題はないか。	問題は無い。
温度変化の可能性はどうか。	あるかもしれない。当時は12月。レールは冬に縮むし、夏には伸びる。
レール交換を2025年から2024年度に繰り上げた根拠は何か？	周りにBランクの傷が多く、まとめて交換するために計画を繰り上げた。この方が経費も安く済む。
レール交換の判断は誰がするのか。	<u>現場の判断で行う。</u> もともとある予算で、 <u>今年度の修繕費は増えている。</u>
見合った予算は出ているのか。	出ている。 <u>今年度は修正が出るくらい。</u>
各技術センターへの予算の割合は。	把握はしていないが、修繕費は増加している。
傷の広がりを防ぐために何をするのか？	継目板の補強で行うことが大事。
継目板を設置するということはレールに穴をあけることになる。そのことでレールの強度が下がるのではないのか？	レールに穴をあけたとしてもレール頭面の傷の広がりを防ぐことが大事。レール強度は下がる。
レール交換するときはどういう時か？	<u>傷が発見されてから、4回目の冬までに交換することが基本。</u> その間、状態確認は行う。

3. 今回のレール折損に対する対策について、具体的に示すこと。

【会社回答】通達等に則り、設備管理を実施していく考えである。

組 合	会 社
対策について具体的に示すこと。	対策として、当該レール付近のレールを交換。当該レールに近い状態の横浜線の菊名～新横浜間のレールも前倒しで交換。傷を早めに把握しレール交換を推進すること。
レールの交換時期は変わらないのか。	巡回の頻度は特に変わっていない。確認方法も変わっていない。このことがあったからといって、交換目安は変わらない。本社のルールに則る。
人もお金も増やすべきではないか。	必要な要員は確保している。
現在の要員で、どのように点検できるのか本気で考えるべき。	意見として承る。
線路モニタリングの精度、データの内容はどうか。	かなりの精度。
2項の議論で現場にデータが届くまで1ヶ月かかると言われていたが、どのような経緯をたどるのか。	モニタリングデータはデータセンターに行き、確認後に現場に届けられる。
データセンターで確認しているのはどこか。	データセンターで確認しているのは、パートナー会社の下請け。信通でいえばTEMS。全て人の目で確認している。
データのチェック体制はどうか。	チェックした社員が副長に報告していると思われる。
事象の周知と引き続きの教育を求める。	事象の共有と教育を引き続きやっていく。【確認！】

③へ続く