



2024年 8月 1日  
第15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①

1. 早川～根府川間で発生したレール折損について、当日の対応の時系列や状況等の詳細を具体的に示すこと。  
【会社回答】2023年12月20日(水)21時50分頃、1085列車が早川駅を通過した際に軌道回路の不正落下が継続し、後続の回3983M が出発信号機が停止現示であることを認めて停車し現場調査を行ったところ、下り線右レールに損傷を発見し、緊急レール交換を実施した。

組 合	会 社
時系列を示すこと。	21:49 貨物1085列車が通過後、7RT不正落下継続。 後続の回3983Mが早川駅出発信号機停止現示で停車。 21:59 輸送指令から施設指令へ対応要請。 22:04 小田原保技セ出勤。 22:05 パートナー会社への出勤要請。 22:32 保線社員現地到着、信通メセ社員と合流。 22:54 キロ程86Km852mでレール損傷発見。 23:00 第2陣(保線社員)到着。 23:33 パートナー会社9名が小田原保技セに到着。2mレールを積み込み。 23:52 復旧作業着手。 1:22 復旧作業および検測終了。 1:26 退避完了。 1:36 抑止解除 列車を通過させ異常なし。
脱線する恐れはなかったのか？	<b>脱線の恐れは無い。</b> シェリング傷が発生し、補強用継目板を施工していた箇所。これにより上下左右にズレは発生せず、当該区間は脱線防止ガードレールが設置されていたため安全上問題は無い。
貨物1085列車通過時に破断したレールが軌間内に脱落したということか。	何両目で脱落したかはわからないが、そのように推定される。
レールの変位はあったのか。	変位は無い。
今回の事象の周知は行っているのか。	縦系列で行っている。設備技術センターにて会議を行っている。
当日の復旧はどのような体制で行ったか。	発端が不正落下だったので、最初は保線と信号で合同調査を行い、折損による不正落下が原因だと判明した。当日の体制は、小田原保線技術センターが副長以下1名(第2陣、緊急呼び出しで1名追加)、小田原信号メセ2名でJR本体社員の合計は4名(最終的に5名)。そこに保線系のパートナー会社社員が9名合流した。
保線設備技術センターのフォロー体制はどうだったのか。	保安担当と施設指令を交えた連絡体制を取っていた。
緊急呼び出しはあったのか。	第2陣で加わった小田原保線技術センター社員1名のみが緊急呼び出しで対応。
対策本部は設置したのか。	対策本部は設置していない。
レール折損に対する認識はどうか。	<b>数年に一度発生するかどうかの認識。保線からすれば重大な事象であり、珍しいことである。</b>
2mレールの仮復旧に至る経緯はどうだったのか。また、誰が判断したのか。	レールをつなぐのが不可能で、2mレールを持ってきて対応した。それは現場のJR本体社員が判断した。
レールの交換はどのような目安で行うのか。	傷を発見したら継目板で補強し、4回目の冬を迎える前までに交換するのがルール。
折損発生から運転再開までの時間は予定通りだったか。	予定通りであった。
運転再開後に2本の列車に対し、45km以下の速度規制をかけた根拠は何か。	万が一のことが無いよう、1、2本目は確認のため、安全面の観点で速度規制をかける。今回に限らず、大概この手法を用いる。
一步間違えれば脱線してもおかしくない事象であり、乗務員やお客さまの怪我、最悪は命を奪いかねないという認識は一致できるか。	脱線まではいかないが、良い事象ではない。
今回の事象について、時系列を明らかにして当該の保線社員だけでなく、各保線技術センターならびに系統を超えて設備技術センターにも周知するべきでは。	保線内は周知している。 待避遅延であれば全系統への周知になる。