



## 申9号 北陸新幹線電力線路故障再発防止に関する申し入れ 7月15日 第1回団体交渉を行う！

### 冒頭、事故調査の時系列について指摘を行う！

第1項で事故調査の進捗と時系列を求めているにも関わらず、**時系列を示さない会社に対し、誠実交渉義務違反を通告！**

**会社** → 口頭で示して議論できれば良いと思う。 **組合** → 口頭で示すと言うが、それでは議論を深めることはできない！

**時系列・鉄道総研の中間報告は早急に書面にて示すこと！**

1. 2020年4月20日、北陸新幹線高崎・長野間（新箕郷SS～新坂城SS間）にて電車線路断線事故の原因及び、事故調査進捗について時系列を示すこと。また、対策及び実施要項を具体的に示すこと。

(会社回答) 電車線路断線の事故原因については鉄道総研へコンサルティング依頼し、現在調査中である。対策については原因が確定次第、実施していく。

### 組合 主な議論 会社

- ・ 事象発生から現場到着まで1時間半を要しているが、初動体制に対する課題は？
- ・ ちょう架線は耐用60年といわれているが、それが23年で破断した。設備管理システムの精度および、今事故における設備管理システムの課題はないのか？
- ・ 事故後に緊急点検が本社から一方的に指示され、納得感がない。事故原因が不明な中で緊急点検の在り方が問われている。
- ・ 試き電の際の感電事故が懸念される。

- ・ 現場到着までの所要見込み通りであり、JR社員が1時間を超えて到着することに問題はない。訓練の充実化で初動体制確保に努めている。
- ・ 設備管理システムは保守する側のベースになるもので重要なものと考えている。ちょう架線は直近の検査でも異常はなかった。
- ・ 同種箇所(エアセクション・エアジョイント)がある整備新幹線区間を緊急点検した。
- ・ 事故現場の調査では試き電が必要である。指令間で作業員の有無を確認して実施している。

**確認事項** 設備管理システムを含め必要な設備投資を行う。  
また、必要な要員配置を図っていく。  
緊急点検時は本社からの一方的な指示ではなく、現場との認識を合わせる事。  
鉄道総研の調査結果をもとに、現場の声を踏まえた対策の確立。  
**確認!**

お客さま救済への時間的課題に対する認識を  
継続議論することを確認して第1項は終了!



私たちは持続可能な開発目標(SDGs)を応援しています。

誰一人不幸にさせない！組合員の雇用と生命を守る！  
鉄道業の社会的使命・責務を果たし、未来に継承する  
“ポストコロナ政策”をJTSU-Eに結集し、実現しよう！

労働組合



No one will be left behind