

業務部速報

No. 35

発行 16. 11. 9

JR東労組 業務部

2015年「安全を第一とする鉄道事業者の責務を果たし、繰り返し発生する重大事故と向き合い、安全風土再確立を求める申し入れ」団体交渉をおこなう!
申35号

第1項 川崎駅構内列車脱線事故に関する鉄道事故調査報告書に対する見解について
第2項 川崎事故を風化させることなく、再発防止に向け教訓を活かす取り組みについて

- ・運輸安全委員会の調査には協力しており、報告書で指摘された内容はその通りだと受け止めている。
- ・従事員含めた指揮命令系統の明確化及び教育訓練、施工会社含めた作業計画段階での検討、二重安全措置やSBS無線など、事故調査報告書で指摘された再発防止策をとっている。
- ・風化させない取り組みは、新白河・支社の事故資料館や刊行物による周知、マル注件名への指定など。

第3項 山手線神田・秋葉原間での電柱倒壊事故の原因と問題点を明らかにすること

- ・設計段階での確認や、特殊構造（支線位置が高い）だと言う認識の不足に加え、現地を確認せずに設計施工を進めた仕事の進め方が問題点。
- ・再発防止策として、施工方法・手順について施工会社と共に情報の共有・検討を密におこなう対策と列車を止められなかったことに対しては、判断基準を定め、また司令間の情報共有をルール化した。

第4項 設計基準や作業手順ではなく抑止判断基準を設定した根拠を明らかにすること
また、電化柱の直径2本分まで抑止の必要がないとする根拠を具体的に明らかにすること

- ・今回の判断基準は、構造的な根拠から設定したものではない。建築限界外の異常に対して、列車を止めやすくする意味で設定したもの。

**技術系社員にはハラ落ち感がないし、2Dルールの設定理由が正しく伝わっていない!!
安易に基準に頼り、目の前の異常に対して考えなく危険性をはらんでいる!!**

第5項 安全意識の再徹底と技術継承への取り組み強化について具体的な内容と方法を明らかにすること

- ・技術継承や安全意識は、日々の業務・仕事の中で高めていくことに尽きる。現場の重要性も認識。
 - ・主旨や原理、本質が理解できるような教育としていく。異常時が再現できる訓練設備の充実も図る。
- 日々の仕事の中で、現場での経験が重要というところまで認識は一致
現場に出て、ものに触れて学び取る、ベテランからの指導を受けることが重要である。**

第6項 電力技術管理センター・電力基準審査室の設置目的を明らかにすること。現業機関の体制強化を図ること。

- ・あくまで、現場の支援・指導が目的。設計は現場が主体的に行うもの。審査のルールも定めている。
- 全社的に現場で判断しない、支社で判断しない、本社に判断を求める風潮。現場に技術力が付かない。役割を再度明確に指導すること。**

第7項 繰り返し発生する線路閉鎖誤りに対する対策を明らかにすること
第8項

- ・ルールの簡素化や棚卸に取り組んでいく。パートナー会社でも教育していく。
- ルールが煩雑であることは認識一致。現場に即したルールの見直しを求める。
ヒューマンエラーが根底にある。線路閉鎖そのものの見直し（作時帯）の必要性も改めて主張**
- ・今は線路閉鎖そのものを変えるつもりはない。機器の操作性やルールは都度見直していく。

第9項 分岐器制限速度超過に対する全ての箇所について明らかにすること
第10項 制限速度が変更になった場合は本社として責任を持って指導・管理すること

- ・発生したのは19箇所。曲線制限含めると28,000箇所調査し、300箇所あまりで相違があった。
 - ・制限を読み取る課程で間違いがあった。制限を掛けるか設備を改修するか3年以内に解消する。
- 乗務員は不安だ。早急に対応すること。→了解した。**

現場に立脚した安全第一の職場風土を築き上げよう!!