

業 務 速 報

NO. 1378
2024. 4. 22
J R 東海労働組合
発行 淵上 利和
編集 斉藤 孝紀

安全確保のために責任を持って対策を講じろ！ 車いす用スロープを直ちに改良せよ！

安全対策の推進についての経営協議会

本部は4月15日、安全対策の推進についての経営協議会を開催しました。

会社から、2023年度の鉄道運転事故の発生件数は32件、輸送障害・運転障害の発生件数は5,602件、労働災害は死亡事故1件、熱中症を除く発生件数は社員28件、関係会社29件という説明を受けました。

また、今年度の運転事故防止及び労働災害防止重点実施項目として、①ルールの全員遵守、②確認の徹底、③効果的で実践的な教育・訓練、④事前のリスク排除、⑤異常時における安全最優先の行動の実践について、説明がされました。

本部は、鉄道運転事故・輸送障害について、併せて車いすのスロープが未だに改善されていないことなどを指摘、改善を強く要求しました。

主なやりとり

他社で起きた事故を自社の事と考えよ！

組合：つばさ121号の郡山駅でのオーバーラン事故をうけて、J R 東海会社としての対策も含めた所見を明らかにされたい。

会社：郡山駅でのオーバーラン事故を承知している。事実としてつばさ121号は滑走が発生し、所定停止位置を約520m過ぎて停止した。これをJ R 東日本会社がプレス発表をしている。資料によると駅進入時、ポイント通過速度は最高145キロで通過した。また、滑走の状況は全号車、全軸に複数回滑走していた。滑走制御機能は仕様通りであったと聞いている。また、ATCやその他機能は問題なかったと聞いている。原因は滑走であると聞いている。当社の滑走防止対策は日々の滑走発生状況のデータ把握や解析を行っている。また、ブレーキ総合試験装置を用いて諸条件で解明やブレーキ制御方法の開発を行っている。N700S確認試験車で、滑走制御の検証をしている。新幹線はセラミック噴射装置を採用している。また、各号

車のブレーキ負荷を変えている。東の事故が起こると言うと、同様のことが起きることは考えにくい。

組合：会社間の情報共有について、520系もオーバーランはあってはならないことである。絶対停止を過ぎていることから、当社としても諸条件が合えば起こりうる事故であり、520系のオーバーランについてJ R東日本会社からどのような情報を得ているのか。

会社：基本的に報道発表されているものを把握している。原因に関わる、何故発生したかについては突っ込んで聞いていない。

組合：そこが確信点であり、ある情報によれば回生ブレーキが動作していたのではないかとの報道もある。

会社：回生ブレーキの件は2022年にも発生しており、その時は回生ブレーキ動作した場合には、空制に切り替えるがシステムだったが、あの時は回生ブレーキが残っていた。その対策として制御しすてむを変えたと聞いている。今回の事故について制御を切り換えたことは正常であったと聞いている。

組合：では原因はそこではないことなのか。

会社：前回と同じことが起きてはいないと聞いている。E 3編成単独ではなく、現在はE 3編成にE 2編成もしくはE 5編成と併結して運用している。E 3編成単独の場合は運転士が早めにブレーキをかけるという対策をしていると聞いている。

組合：ブレーキディスク数の不足や車両の軽量化が関連して発生しているという認識でいいか。

会社：E 3編成とE 2編成もしくはE 5編成のブレーキ制御システムは違うと思っている。

組合：E 3編成特有の事故と考えていいか。

会社：E 3編成とE 2編成もしくはE 5編成は滑走防止対策が違っていると思う。

組合：E 3編成の滑走防止対策の不備が原因で事故が起きたのか。

会社：他社のことであり、詳細について分かりかねる所がある。概況位しか分からない。当社は滑走防止対策を実施しているので、当社には当てはまらない。

組合：絶対停止であり、他社のことにかたづけず、その原因は何なのか考えるべきである。当社は大丈夫の根拠を明らかにしないといけない。

会社：原因究明はJ R東日本会社が行っているので、定期的に聞く機会はあると思うが、現時点においては当社の車両のシステムは違うので、起きないのではないかと考えている。

組合：東海において過密ダイヤであるため、絶対に起きてはいけない事故である。

会社：鉄道総研に力を借りていることもあり、当社に関係するものがあればしっかりと対応していく。

組合：マスコミ報道でレールや車輪踏面に異常がなかったと言われている。

会社：フラットについては確認できていない。

組合：ポイント通過速度の許容範囲はいくらか。

会社：具体的に明らかにできない。

地震による脱線防止対策を強化せよ！

組合：設備投資で脱線防止ガードの進捗状況について明らかにされたい。

会社：8割方終了している認識である。

組合：より具体的に明らかにせよ。2028年に完了とされている。

会社：上下線で全長1075キロで、計画通りに進んでいて8割程度終了している。

在来線の踏切事故撲滅のために改良をせよ！

組合：在来線で1月24日大垣で踏切特殊発光器（特発）見落とし事故があった。
特発を目で訴える以外に、改良をすることをJR東海誌で読んだ。現時点での開発進捗を明らかにせよ。将来的にどのようなになるのか。

会社：検討検証の技術開発の段階である。

組合：組合としては視力に頼るのではなく、聴力にも訴えるような音によるものに変更せよと主張したことがある。カーブなど場所的なものや日没等で太陽が重なり見えない部分もある。

会社：光以外にも技術開発している。

組合：廃車になる車両から、防護無線を流用して、踏切と連動させれば良い。

会社：踏切の数にもよるが、音による発報方式を考えて行きたい。

組合：ATSと連動させて信号を赤にするシステムができないか。

会社：踏切近くの信号機を赤にする方式は、何箇所かはある。同時に踏切用のATS地上子を設置していく計画はある。

組合：何箇所くらい考えているのか。

会社：持ち合わせはないが、そう多くはない。

組合：いずれ全線に広げるのか。

会社：多数となるので、より危険箇所踏切を精査して設置することとなる。少しずつやっていく。

組合：安全を考えスピーディーに設置せよ。

組合：踏切の問題で道路は2車線で、踏切は1車線の踏切がある。問題があり支障しやすい踏切を2車線通行するように改良せよ。

会社：踏切の拡張や改良について考えていきたい。

組合：その場合に自治体と相談しながらやっていくのか。

会社：関係する自治体と連携していくこととなる。

組合：当社側から相談するのか。

会社：当社側もあるが、自治体側から相談もある。

組合：会社として踏切事故撲滅のために、当社が責任を持って具体的対策や改良をしていくことが重要である。

会社：少しずつでもやっていく。

組合：早急な具体策をやっていかないと減少しない。

組合：鉄道事故について平成30年以降、右肩上がりに増加しているが、会社としてどう分析しているのか。

会社：当社に起因する事故はなく、踏切内に自動車が立ち往生したり、自殺も鉄道事故に含まれるが、第3者に起因する事故である。

組合：警音が鳴らない踏切の第4種踏切を改良して第1種に格上げしていく取り組みを考えていないのか。

会社：踏切を減らす取り組みをしている。警音が鳴らない。遮断機もない踏切を格上げを少しずつやっている。

組合：その一方で鉄道事故が増えていることはどういうことなのか。倍増しているのだから具体的な対策をしなければ鉄道事故はなくなる。

組合：輸送障害について、令和2年から右肩上がりになっている。会社の分析はどうか。

会社：コロナが終わって輸送量が増えてきている。人が動くことと連動している。

組合：輸送障害の件数について、コロナが終わって、輸送量が増えて件数が増加しているが、ホーム上の安全も含めて、減らすための対策があるのではないか。輸送量が増加しているから輸送障害も増加するでは済まされない問題である。

会社：インバウンドのお客様に対しても、ひとつの啓蒙をどうしていくかをも考えている。

組合：原因分析をし、対策をとらないと来年度以降も増え続けることとなる。

車両故障は関係社員に周知を徹底せよ！

組合：2023年1月22日に新横浜～小田原間で停電事故が発生したが、原因としてG9編成11号車の3分岐の直ジョイントで地絡したらしいとされ、車両所内で詳しい内容が周知されていない事象があった。そして、秘密裏にX線を使用した非破壊検査行われたようである。このことを社員に対して前広に知らせるべきである。

会社：個別なことなので、地方で議論すべきものである。総論として関係する社員については知らせている。内勤・技術が把握している。必要な内容について必要な社員には周知している。

組合：前広に知らせる必要がある。

会社：検修業務に役立てるために必要な社員には周知している。

組合：できるだけ原因と対策を社員に周知をせよ。

安全を確保するため、年休取得や 休日出勤解消のための要員配置をせよ！

組合：新幹線の運輸所年休取得や休日出勤の問題については、極めて安全に関わることである。年休取得や休日出勤解消のために適切な要員配置をせよ。
会社：要員に関して要員計画の中で明らかにする。波動もあり、ピークに合わせた要員配置は難しいが、社員の休養がしっかりと取れる要員配置をしていきたい。

事前のリスク排除のため、車いすスロープや 車いす対応システムを改良せよ！

組合：昨年5月14日、京都駅で車いすのお客様が転倒され、関係した関係会社社員が告訴をされている。警察の取り調べも受けている。この間組合から問題点を挙げていた。新大阪駅ではホームを改良して好評を得ている。スロープを使用すれば、相変わらず転倒の危険がある。また、車内からJRCP社員が車いすを押して車外に出てこない問題もある。車外で待機しているサービック社員が引き継ぐシステムとなっているが、引き継ぎはスロープ上なので、車いすのお客様は危険にさらされることが多い。関係会社の上司に伝えても「JR東海会社は何もしないから、何もできない」との返答である。事前のリスク排除と言うならば、当社が積極的にJRCPやサービックに対して働きかけを行い、車いすのお客様の安全を確保せよ。
会社：車いすのお客様も増えている。ハード面の改良をしているものの、最後はソフト面での連携を含めて重要である。ヒヤリハットの共有化も重要であると考え。意見は伺う。
組合：この事象は会社として把握しているのか。
会社：個別の事象は把握していない。
組合：事前のリスク排除があるのだから、会社としてリスクを排除せよ。
会社：何もしないわけではない。
組合：していないから、ここで主張するのである。一昨年・昨年も同じことを主張した。そして、事故が起きた。
会社：意見を教えてくれればよい。改良を重ねていく。
組合：主導権を持って、会社が事前のリスク排除を実施せよ。絵に描いた餅になる。現場で起きている事象について、会社が責任を持って対処せよ。

以 上

＊次ページ以降、会社資料

安全対策の推進について

I はじめに

令和6年度も、これまで取り組んできた「安全最優先の行動」の実践と『もっと安全！運動』をさらに強力に推進することで、不安全事象および四大災害を根絶し、より安全な仕事の実現に向けて全社一丸となって取り組む。

II 令和5年度鉄道運転事故等及び労働災害の発生状況

鉄道運転事故の発生件数は32件で、内訳は列車脱線事故が1件、踏切障害事故が13件、鉄道人身障害事故が18件であった。インシデントの発生はなかった。

輸送障害・運転阻害の発生件数は5602件であり、部内原因、鉄道外原因は前年度を上回った。災害原因は前年度を下回った。

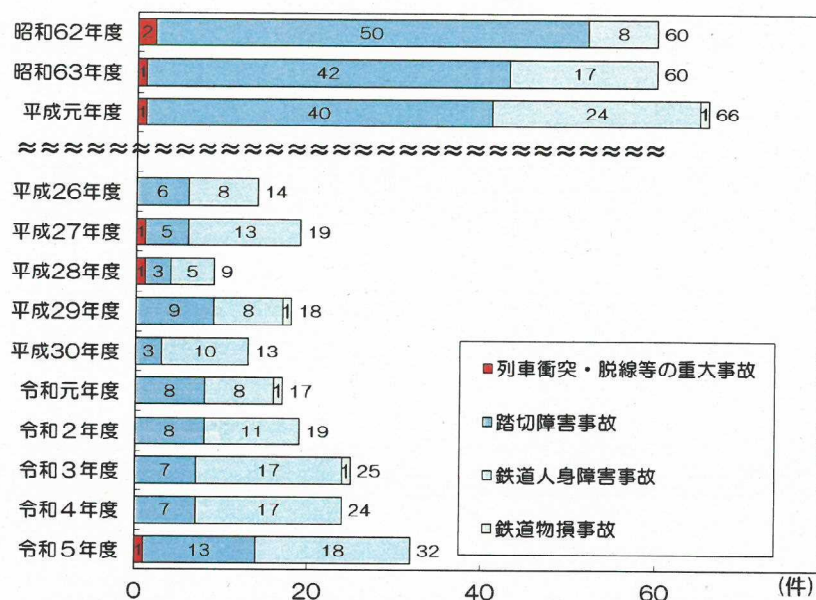
責任事故の発生件数は、令和4年8月から責任事故の基準が変更となったが、新しい基準で見た場合、安全に関する事象は29件発生した。

労働災害では、熱中症を除く発生件数は、社員は28件で過去10年間では最多、関係会社は29件で前年度より増加し、死亡災害が1件発生した。なお、四大災害は、感電2件、墜落2件、交通事故1件が発生し、待避不良は4件発生した。

1. 鉄道運転事故

令和5年度は、鉄道運転事故の発生件数は32件であり、内訳は列車脱線事故1件、踏切障害事故13件、鉄道人身障害事故18件で前年度を上回った。

鉄道運転事故の推移

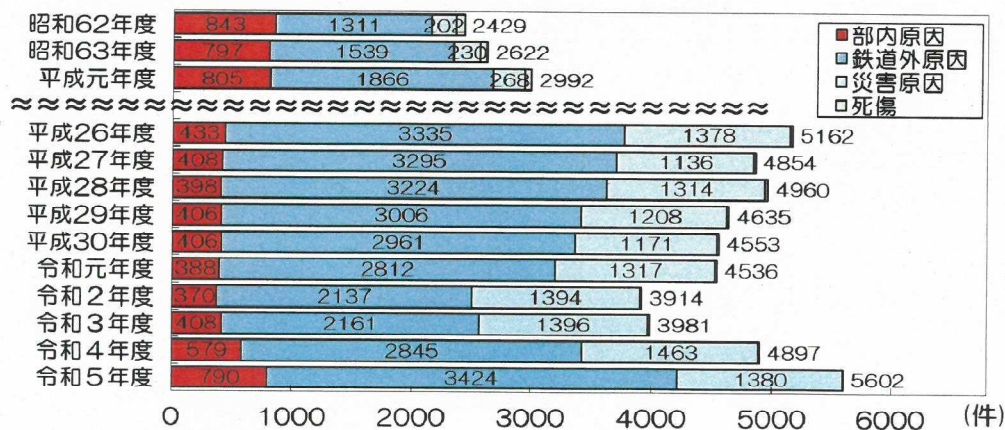


2. 輸送障害・運転阻害

(1) 全体の傾向

輸送障害・運転阻害の発生件数は5602件であり、部内原因、鉄道外原因は前年度を上回った。災害原因は前年度を下回った。

輸送障害・運転阻害件数の推移

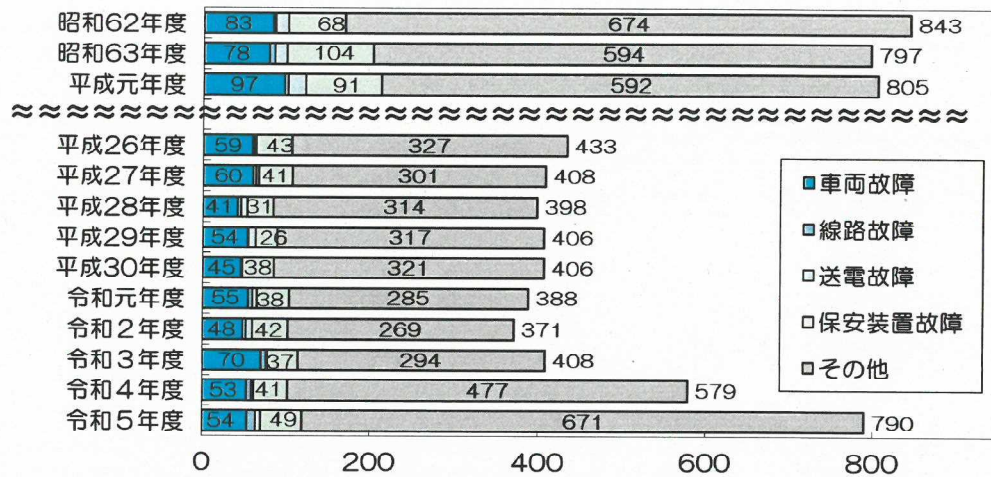


(2) 部内原因

輸送障害・運転阻害全体の部内原因は790件の発生で、前年度より大幅に増加した。

輸送障害の内訳では線路故障、送電故障、保安装置故障が増加した。

輸送障害・運転阻害件数の推移（部内原因）

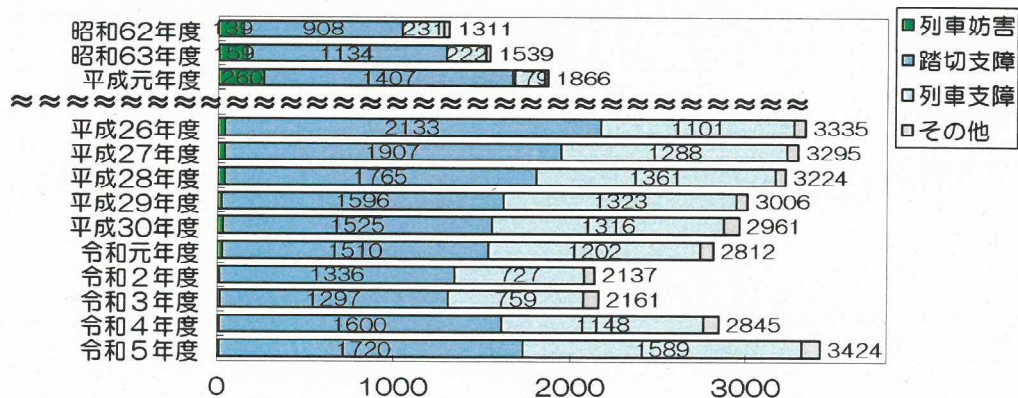


(3) 鉄道外原因

鉄道外原因は3424件の発生であり、踏切支障、列車支障が前年度より大幅に増加した。

輸送障害についても、前年度より増加した。

輸送障害・運転阻害件数の推移（鉄道外原因）

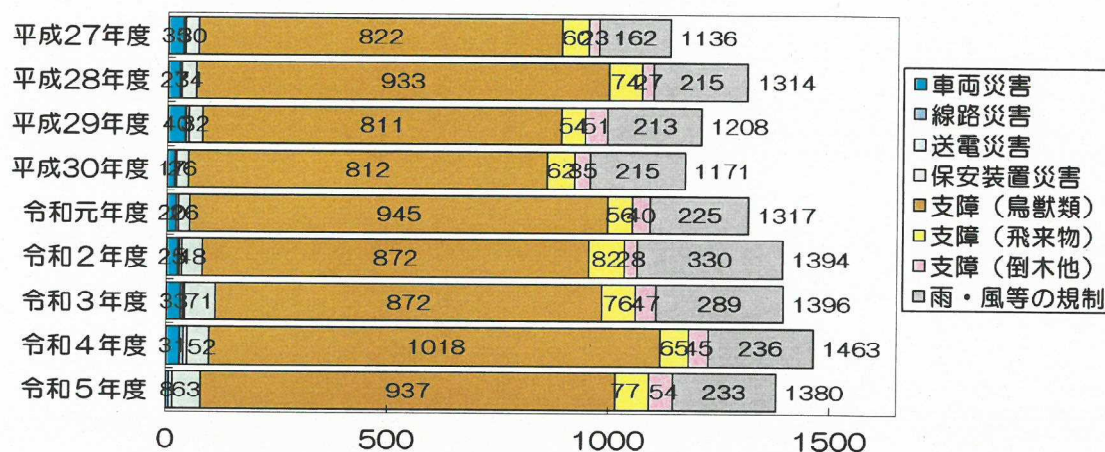


(4) 災害原因

災害原因は1380件発生し、鳥獣類によるものが前年度より減少した。

輸送障害についても、前年度より減少した。

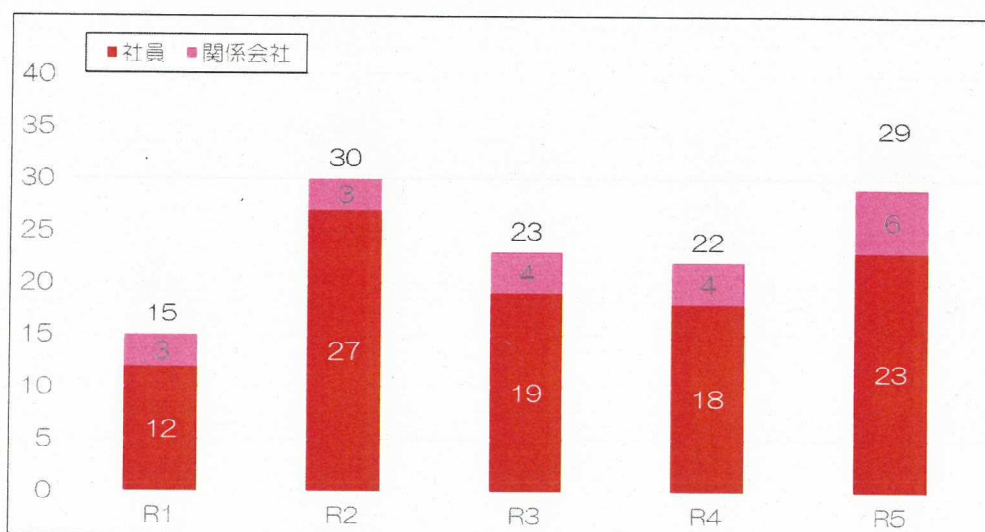
輸送障害・運転阻害件数の推移（災害原因）



3. 責任事故（安全に関わる事象）

責任事故の発生件数は、令和4年8月から責任事故の基準が変更となったが、新しい基準で見た場合、安全に関わる責任事故は、社員・関係会社で29件発生した。なお、全体では社員は23件、関係会社は6件発生した。

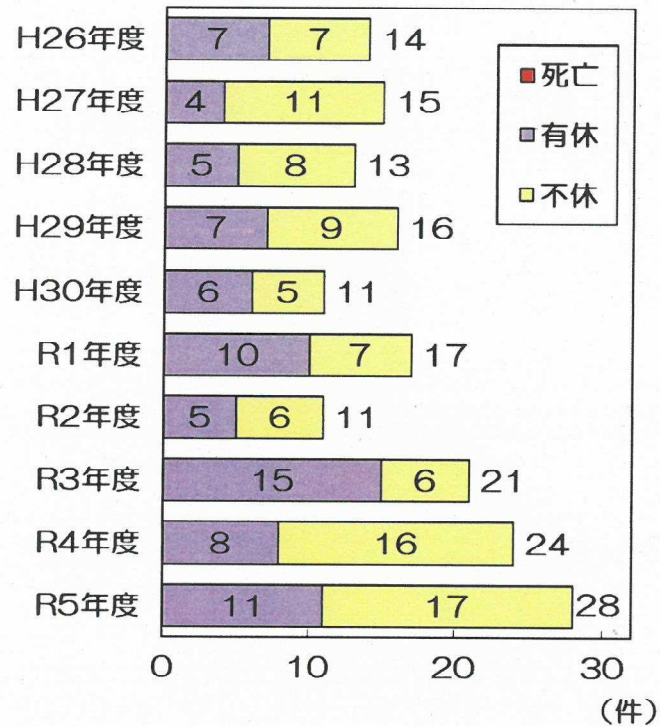
社員・関係会社の安全に関する責任事故の発生状況



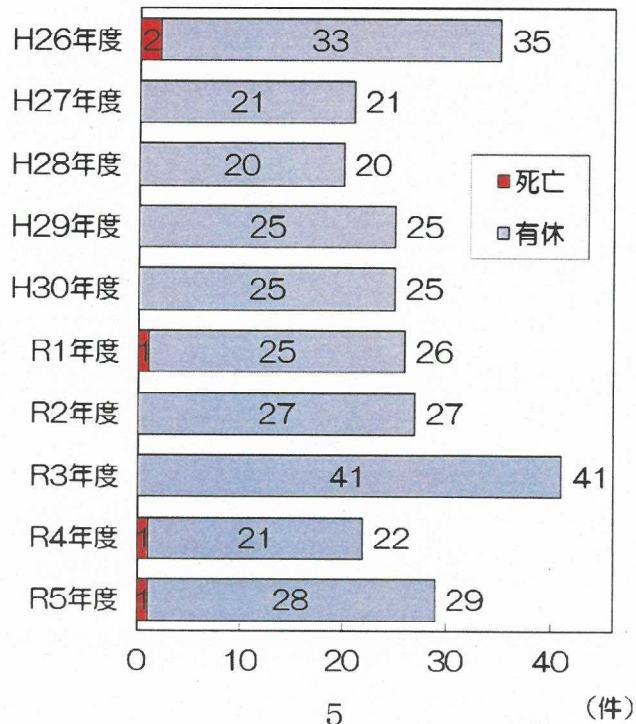
4. 労働災害

熱中症を除く発生件数は、社員は28件で過去10年間では最多、関係会社は29件で前年度より増加し、うち1件は死亡災害であった。なお、四大災害は、感電2件、墜落2件、交通事故1件の計5件発生し、待避不良は4件発生した。

社員の労働災害件数の推移



関係会社の労働災害件数の推移



Ⅲ 令和6年度の安全に関わる取組み

1. 令和6年度 運転事故防止及び労働災害防止重点実施事項

令和5年度は、運転事故については、当社の信頼が失墜するような重大事象は発生していないものの、重大事象になり得る不安全事故が多数発生した。また、労働災害については、死亡災害が発生したほか、四大災害の根絶には至っていない。

以上を踏まえ、令和6年度の運転事故防止及び労働災害防止重点実施事項を下記の通りとする。

令和6年度 運転事故防止及び労働災害防止重点実施事項

「安全最優先の行動」の実践と「もっと安全！運動」を推進することで、不安全事故および四大災害を根絶し、より安全な仕事の実現に向けて全社一丸となって取り組む

1. ルールの全員遵守

- ルールの本質理解と体質化
- 意識を持った基本動作の実施

2. 確認の徹底

- 作業の節目の確認、責任をもった最終確認
- 相互・連携による積極的な声掛け・確実な応答

3. 効果的で実践的な教育・訓練

- 「普段経験しにくい事柄に対する訓練」、「系統を越えた訓練」

4. 事前のリスク排除

- 日々の実態の把握と改善
- 設計・計画段階における検証と作業前打合せの充実
- 時季に応じた点検および必要な措置・備えの実施

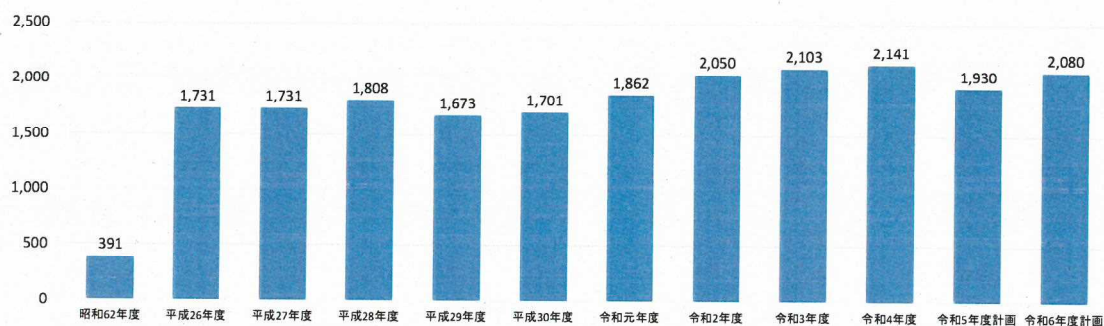
5. 異常時における安全最優先の行動の実践

- 防護・救護・連絡の徹底
- 咄嗟の状況における適切な行動の共有と実践

Ⅳ 安全関連の設備投資

令和6年度は、地震対策をはじめ構造物のさらなる強化に取り組む。東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策として脱線防止ガードの全線への敷設を進めるとともに、プラットフォーム上家の耐震補強、駅の吊り天井の脱落防止対策、名古屋車両区検修庫の建替、在来線の高架橋柱の耐震化等を進める。また、東海道新幹線の大規模改修工事について、技術開発成果を導入し、施工方法を改善するなど、コストダウンを重ねながら着実に進める。

さらに、ハザードマップ等を踏まえ、鉄道設備の浸水対策を進めるなど自然災害等への対策にも取り組み、安全に関連した設備投資計画は2,080億円となっている。



安全関連投資の推移