

## 踏切改良だけでなく様々な面での 踏切事故防止対策を進めるべき！

### 申35号（安全確保に関する申し入れ）に関する業務委員会

本部は本日、申35号（安全確保に関する申し入れ）に関する業務委員会を開催しました。会社は、申35号の「2. 新幹線電車ブレーキディスク板亀裂について」「3. 乗務員の「再教育」について」については、この間の議論・回答と変わらないなどの理由で、5月10日の窓口折衝において回答を行い、業務委員会で議論しようとしませんでした。これについては、再度の申し入れ等を検討することとしています。「4.（静岡支社運輸区の訓練について）」は当該地本と連携して進めることとしています。会社回答と主なやりとりは以下の通りです。

#### 1. 踏切警報機の「こしょう」表示について

一部マスコミは3月25日、踏切警報機の「こしょう」表示に関して報道した。内容は「昨年3月の東海道線惣作踏切での触車死亡事故後、国土交通省は『こしょう』表示を全廃するよう指示した。J R 他社に比べ、J R 東海は改善が進んでいない」といった内容である。

会社は3月29日、J R 東海労との経営協議会において、私たちの踏切の改善要求に対し、「昨年の業務委員会で回答した通りである」と回答した。ところが、マスコミは4月14日、「J R 東海は13日、2012年3月末までに約1700カ所の踏切の表示機を交換する」と報道した。これらに踏まえ、以下の通り申し入れる。

- (1) 会社は昨年4月13日、J R 東海労との業務委員会において「『こしょう』を表示する踏切1790カ所については、『こしょう』表示中でも渡らないでください。という表示を掲出済み」と回答している。これは、当時の国土交通省が指導した「緊急措置」によるものなのか明らかにすること。

#### 【回答】

「『こしょう』表示中でも渡らないでください」の表示の掲出については、国交省から指導があった「緊急措置」によるものではない。

- (2) 惣作踏切死亡事故に関して、マスコミ報道によると「愛知県警が担当課長ら5人を業務上過失致死容疑で書類送検した」とされている。事実関係を明らかにし、会社の見解を明らかにすること。

#### 【回答】

警察の捜査上のことであり、会社として申し上げることはない。

(3) 平成18年度末で「こしょう」表示の改良（「こしょう」表示の撤去）の進捗状況を明らかにすること。

【回答】

平成18年度までに69踏切について表示を変更した。新しい文言については「通行遮断中、渡らないでください。他へお回り下さい」としている。

(4) 会社が発表した「踏切『こしょう』表示交換計画」について、詳細を明らかにすること。特に、マスコミ報道が事実であれば、なぜ2012年度末までかかるのか明らかにすること。

【回答】

今後、平成23年までの5年間の予定で、新しい文言を盛り込んだ踏切装置を作成し、従来の踏切装置と取替えていく。尚、取替えまでの対策として、「『こしょう』表示中でも渡らないでください」という看板設置を平成18年5月末までに完了している。

工程については、取替周期のタイミング、施行能力などを勘案し、会社として責任を持って決定したものである。

2. 新幹線電車ブレーキディスク板亀裂について

(1) ブレーキディスク板亀裂を原因とする台車交換が、平成18年度に何件発生しているか明らかにすること。

【回答】

ブレーキディスクの傷による台車交換件数は、平成18年度は約250件である。

(2) 会社は2006年度協約改訂交渉において「ブレーキディスク板亀裂の原因については調査を進めているところである」と回答している。現時点で原因の特定はできたのか明らかにすること。引き続き調査中であれば、調査進捗状況と見通しを明らかにすること。また、調査中の場合は当面の対策について、あらためて明らかにすること。

【回答】

ブレーキディスクの傷の原因については調査中である。ブレーキディスクの傷に対しては、基準を設けており、安全上の問題はない。

(3) 会社は2006年度協約改訂交渉において、ブレーキディスク板亀裂と一段ブレーキ方式の新ATCとの因果関係について「現在調査中」と回答している。現時点で因果関係が明らかとなったのか調査結果を明らかにすること。特に、セクションでの電制失効との関係を明らかにすること。

【回答】

新ATCとの因果関係についても、調査中である。

3. 乗務員の「再教育」について

(1) 現在、事故の再発防止、サービスレベルの向上を目的に「再教育」が実施されているが、知識・技能の向上というよりも、極めて懲罰的な性格が強いものとなっている。また、一定の基準を設けているものの、そのことは建前であり、管理者による恣意的判断が横行している。職名変更、配置転換を目的とするような「再教育」は直ちに中止すること。

(2) 試験を中心とした「再教育」は、何ら知識・技能向上にはつながらない。試験の点数だけをとることが目的にされている「再教育」は直ちに中止すること。

(3) 多くの管理者が取り囲み、監視する中で「再教育」＝試験が行われている。このような行為は「再教育」というよりも、むしろ「見せしめ」であり、パワーハラスメントともいえる行為である。このような行為は直ちに中止すること。

【回答】※(1)～(3) 同回答

再教育制度は、事故等が発生した場合、正確な事象や原因の把握、対策の樹立などのために事情聴取を行うとともに、当該乗務員に対して、再発防止の観点から、乗務員として必要な知識技能を一定レベル以上に習得させるために必要な教育を実施しているものであり、その内容についても適宜適切に実施している。これは安全・安定輸送の確保にとって、きわめて重要な教育であると考えている。また、必要な教育を実施した結果、知識技能が一定レベル以上に習得できたか否かを、試験形式を採って確認することは必要であり、今後も撤廃する考えはない。

(4) 東京第二運輸所分会の「再教育」中の組合員に対し、管理者が「試験で点数が低いので運転士だけでなく乗務員としての乗務に不安がある」などの言動により乗務不適をちらつかせ、本人の不安を煽っている。これは乗務員に対してプレッシャーを与え、安全・安定輸送を脅かす行為であり、断じて許すことはできない。このような言動を撤回すること。

また、車掌として乗務中の当該組合員に対して、車掌業務の裏面監査を行い、注意指導と再発防止に関する書面の提出を強要している。車掌業務は不特定多数のお客様と応対するため、基本動作にしたがってすべての業務をこなすことは困難な面がある。裏面監査も乗務員にプレッシャーを与える行為である。直ちにやめること。

【回答】

客室添乗については、過去の事故原因の中には基本動作を行わなかったことに起因するものが多いことから、安全確保のため定められた基本動作が定着したか確認するために実施しているものである。あらゆる機会を捉えて添乗指導を実施していくうえで必要と認識しており、今後もやめるつもりはない。

4. 静岡支社内各運輸区において、新製車両導入及びダイヤ改正に伴う、車両の「分割・併合」作業の訓練が実施された。これは特別訓練として実施されたのであるが、当日の訓練参加者数により、「実際に現車に触れる回数」にばらつきがあった。

その後、会社は全運輸区において希望者に対して、自己の時間で追加訓練を実施した。JR東海労は、必要な訓練は十分な時間をとって実施するべきと考える。特に静岡運輸区においては初めて担当する業務であり、なおさらである。このような認識に立ち、以下の通り申し入れる。

(1) 必要な教育・訓練については、会社が責任をもって実施すること。

(2) 追加訓練について、何名が受講したのか明らかにすること。また、なぜ労働時間としないのか明らかにすること。

(3) 静岡運輸区では静岡車両区まで、浜松運輸区では同区電留線までの交通費を支給している。交通費を支給するのならば追加訓練時間を労働時間とすること。

(4) 自己の時間での訓練中、労働災害が発生した場合、どのように扱いにするのか、

考え方を明らかにすること。

### 《主なやりとり》

組合：申1（1）の1790箇所対策と、申1（4）の平成18年5月末までに行った対策の位置づけ、「国交省の指導」に施行期限はあるのか、明らかにすること。

会社：1790箇所対策は国交省の指導の前に当社の対策として決めたものである。平成18年5月末までには、国交省指導の「緊急対策」を満たした当社としての対策を実施したものである。「国交省の指導（「こしょう」表示の撤去）」に施行期限はない。

組合：平成18年度までに69踏切について表示を変更したとのことだが、なぜ69踏切なのか。

会社：第一種踏切のうち、自動車が通行しない踏切が69カ所であり、これについて変更が終わったということである。

## 惣作踏切の現実はどうだ！

組合：事故があった惣作踏切の表示はどうなっているのか。3月31日、惣作踏切でまた遮断竿が降りっぱなしになるという事態があった。遮断竿をくぐって横断してしまう人もいたという。対策をとっても現実はこうである。さらなる対策が必要である。

会社：「踏切が降りているときは渡らない」といった意識を地道に高揚させていくことだと思う。事故防止のキャンペーン、ポスター張り出し、警察、学校への協力を要請など行っている。

組合：会社としては対策はとった。後は渡る人のモラルが問題と聞こえる。

会社：モラルの問題でもある、ということ。

## 踏切改良だけでなく 列車と人が交差しないような対策も進めるべき！

組合：我々の感覚では、あと4年はかかりすぎと考える。JR他社と比べても遅い。早急に対策を施すべきである。高架化、歩道橋、地下道、道路のスクランブル交差点のように、列車と人が交差しないような対策も前倒しで進めるべきである。

会社：会社発足当時、踏切事故は50件あった。それが高架化、遮断機の整備、キャンペーンを行い、2006年度は6件でかなり成果を上げた。総合的な安全対策を進めていくつもりである。

**JR西日本福知山線の脱線事故から2年が経過しました。この事故を風化させてはなりません。鉄道の安全を確立するため、ハード、ソフト両面から検証・改善する闘いを職場から展開しよう！**

以 上