

## 会社は安全姿勢を改めよ！

### 丹那トンネル内防水シート剥離事故、名古屋臨海高速鉄道脱線事故、 浜松工場脱線事故、睡眠検査（申第15～18号）で業務委員会

12月1日、丹那トンネル内防水シート剥離事故について（申第15号）、「名古屋臨海高速鉄道」の列車脱線事故に関する申し入れ（申第16号）、浜松工場の脱線事故に関する申し入れ（申第17号）、睡眠検査の実施に関する申し入れ（申第18号）計4件についての業務委員会を開催しました。

事故関係の申し入れに対する議論では、会社は事故の重大性を認識すると言いつつ、自らの責任を表明するには至りませんでした。本部は、会社に姿勢を改めるように抗議しました。

主な議論は以下の通りです。

#### 1. 丹那トンネル内防水シート剥離事故「申第15号」回答

1. 丹那トンネル内で発生した防水シート剥離の状況及び原因を明にすること。

【回答】

平成20年10月13日（月）11時13分、富士信号通信区社員が設備点検時に、丹那トンネル内側面の漏水防止板が一部剥がれているのを発見した。発見時の漏水防止板は、限界を支障していなかったが、その後1442Mが通過した際、漏水防止板に接触し停車。車両に接触した漏水防止板を撤去、他に異常がないことを確認し、運転を再開した。

2. 再発防止の具体策を明らかにすること。

【回答】

再発防止対策として、ボルトの増し打ちを実施する。

3. J R 東海管内すべてのトンネル内の防水シート設置箇所を緊急に点検すること。

【回答】

通常の全般検査等で異常の有無は確認している。さらに丹那トンネルにおいては、当日、漏水防止板設置箇所の点検を実施し、異常のないことを確認した。

4. JR東海管内のトンネル内コンクリート壁及び防水シートの点検方法や点検周期など保守管理体制を明らかにすること。

**【回答】**

点検方法は、十分な照明による目視検査を実施している。また必要により、打音検査も実施している。点検周期は、通常全般検査として2年ごとに、特別全般検査20年ごとに、必要の都度行う随時検査となっており、点検結果により修繕等を実施している。

**直ちに停止手配をとるべきだ！**

組合：我々はこの事故は重大な事故として認識している。まず、この事故に関して会社の認識を聞かせてもらいたい。

会社：起こしてはいけない事故である。

組合：11時13分、富士信号通信区社員が点検時に、漏水防止板が剥がれているのを発見したと説明したが、この後はどのような扱いをしたのか。

会社：連絡が11時13分に入った。直ぐに保線に調査を指示したが、1442Mが通過し衝撃した。

組合：連絡が入って列車の停止手配をとるべきではなかったのか。

会社：点検時は限界を超えていなかったのだから、停止手配をとらなかった。

組合：限界を超えていないから良いというものではない。防水シートだから常に水が流れて板に負荷がかかっている。いつ落ちてもおかしくない。

会社：限界を超えていないという現場の報告に基づき、適正に対処した。

組合：適正と言うが、衝突したではないか。どこが適正なのか。

会社：報告を踏まえ、調査の指示を出している。対処は適正だ。

組合：対処のことではなく、列車の停止手配をとらなかったことについては、誤りだ。反省すべきところは反省しなければならない。

会社：ケースバイケースである。

組合：そういう姿勢は問題だ。姿勢を改めるべきだ。

**全てのトンネルを点検せよ！**

組合：今回の事故を踏まえて、他のトンネルの点検は実施したのか。

会社：通常の点検で対応しており、事故を契機とした点検は実施していない。

組合：なぜ実施しないのか。

会社：丹那トンネルは、長大で、湿潤状態が悪く、特異なトンネルである。他のトンネルとは条件が違う。

組合：板を固定していたボルトはどのような状態だったのか。

会社：腐食していた。

組合：腐食しにくいボルトにするなどの対策はするのか。

会社：基本は増し打ちなので考えていない。

組合：対策の進捗状況は。

会社：10月13、15、17、22日に増し打ちを実施した。

組合：後続列車の抑止手配はどうしたのか。

会社：当該列車が停止しているのだから抑止手配はとっていない。

組合：どうやって、安全確認をしたのか。

会社：係員が防止板を撤去したので、運転を再開した。

組合：この事故で、新聞には「先頭台車に当たった」となっているが、事実

と大きく違う。どんな発表の仕方をしたのか。

会社：その点については、詳しく分からない。

組合：ボルトの増し打ちは従来より何%増やしたのか。具体的な対策の進捗状況はどうなっているのか、ボルトの台座や材質はどういうものなのか。

会社：詳細は分からない。

組合：調査を要請する。

会社：了解。

## 2. 名古屋臨海高速鉄道脱線事故「申第16号」回答

1. 脱線事故の状況について明らかにすること。

【回答】

平成20年10月23日（木）5時30分、あおなみ線301H運転士は、あおなみ線1番線より起動を開始し、速度40km/hで力行運転中、出発信号機を越えた時点で非常ブレーキが動作して停止した。調査したところ、最後部（4両目）車両の2軸が脱線していた。乗客25名に怪我はなく、名古屋駅に誘導した。

2. JR東海として再発防止に向け、「名古屋臨海高速鉄道」に対しどのような対策を求めるのか明らかにすること。

【回答】

各鉄道会社の安全対策は、それぞれの会社が責任を持って行うことが基本であると考えている。今回の事象は、手歯止めの撤去失念によるものであると聞いている。今回の事象については、名古屋臨海高速鉄道において、点呼時における基本動作の再徹底、管理者による出区点検作業の実態調査を行うといった対策を実施したと聞いている。

3. 「名古屋臨海高速鉄道」には、JR東海から社員及び専任社員などが多く出向している。「労働条件は出向先」とはいうものの、安全確保に関わる事柄や労働環境に関わることなどについては、会社が責任をもって対応すべきである。

会社の考え方を明らかにすると共に、今回の事故を機に新たに考えている対応策などを具体的に明らかにすること。

【回答】

各鉄道会社の安全対策は、それぞれの会社が責任を持って行うことが基本であると考えている。当社においては、今回の名古屋臨海高速鉄道の脱線事故に限らず、必要に応じて情報発信を行い、必要な指導を行いながら、今後とも同種事故の防止に努めていく考えである。

4. 出向者、専任社員の労働条件改善に向け、申し入れた事柄についてすべて協議すること。

【回答】

出向先企業は、それぞれ業種、業態が異なるため、出向先企業の労働条件は各企業の責任を持って徹底するものである。なお、労使協議については、今後とも労働協約の規程に則り適切に対応していく。

## 関西線の抑止手配をとるべきだ！

組合：今回の事故原因が手歯止め撤去失念によるものとのことだが、過去に手歯止め撤去失念から脱線したことがあり、脱線しないように手歯止めを金属製から粉砕する木製に変更した経緯がある。通常粉砕される木製手歯止めでなぜ脱線したのか。

会社：運転士が手歯止めを撤去するのが本来の作業である。

組合：そんなことは聞いていない。手歯止めのことを聞いている。

会社：分からない。必ず脱線しないとほならない。鉄製よりリスクが低いということ。

組合：手歯止めの材質などを割れやすい物への変更はどうか。

会社：必ず割れる物にするべきとは思いますが、必ずは難しい。

組合：40km/hで脱線したのか。

会社：出発時脱線した。

組合：非常ブレーキはいつ動作したのか。

会社：非常ブレーキ指令線が切れたため非常ブレーキが動作した。運転士が扱ったのではない。

組合：手歯止め撤去失念は無くならない。運転士が手を抜きたくなるような基本動作の手順に問題があるのではないか。車両設備を含めた変更等の考えはないのか。

会社：今の順序の流れで行う。

## 関西線の運転士をなぜ日勤に降ろしたのか！

組合：事故発生から10分後に関西線の列車が発車しているがどうか。

会社：支障している貨物線（西名港線）、入出区線の関係列車抑止は完了している。関係のない線まで止めない。

組合：当該関西線運転士は列車防護を行わなかったとして日勤教育が指定された。また職場では、列車防護を行うように運転士に指導しているが、抑止完了していたら列車防護は意味がないのではないか。

会社：教育内容については分からない。異常時は列車防護するのが一般的。

組合：先程の丹那トンネル事故で、限界を支障していなかったから停止手配をとらなかったという会社見解と矛盾しているのではないか。事故の10分後に発車した関西線列車は本来ならば列車防護される側である。運転士に列車防護が求められたということは、抑止手配ができていないということになる。きちんと把握して抑止しているのか。

会社：矛盾はしていない。抑止は名古屋駅が把握している。

組合：把握していて関西線を止めずに、運転士を日勤に降ろすことはおかしい。

## 3. 浜松工場脱線事故「申第17号」回答

1. 線脱線事故の状況及び原因を明にすること。

【回答】

状況…17時55分、浜松工場入場中のZ0編成は、検修庫1番線へ1両程進入したところで、力行1ノッチ投入にもかかわらず、起動できない状況と

なったため、車両を停止させた。踏切担当者が現地へ向かい、2号車No.1台車、1号車No.2台車の脱輪を確認した。また、3号車が市道を遮断した状態で停止していた。これに伴うけが人の発生及び列車影響はなかった。  
原因…分岐器先端部のレールの摩耗の進行により、車輪が乗り上げたため。

2. 再発防止の具体策を明らかにすること。

【回答】

当該分岐器は特殊な分岐器であり、以下の対策を実施する。

①適正な交換周期を定め、定期的に交換する。

②さらに、分岐器先端部の摩耗について、厳正に管理していく。

③分岐器先端部における脱線防止と、レール摩耗防止を目的にガードを設置する。

3. 脱線事故が発生したことに対する見解を明らかにすること。

【回答】

今回発生した浜松工場における脱輪に限らず、発生した事象については、原因を把握し、再発防止のための的確な対策を講じることが重要である。

4. 直ちに安全確保に向けた経営協議会を開催すること。

【回答】

協約に則って適切に対応している（つまり業務委員会を開催している）。

## 分岐器の点検を強化せよ！

組合：踏切を支障していた時間はどのくらいか。

会社：約4時間であった。

組合：改めて脱線事故の認識を問う。交通量の多い道路を長時間に渡ってふさいだ。

会社：公道を支障し、迷惑をかけたという認識である。

組合：特殊な分岐器というが、どのような種類なのか。

会社：「内方分岐器」。定位側に分岐していて、更に急曲線上にあるという意味で特殊な分岐器である。

組合：当該分岐器は以前、いつ交換したのか。

会社：平成14年である。測定して摩耗していれば交換する。検査周期は1年に1回である。

組合：前回の検査はいつ実施したのか。

会社：平成20年5月に検査し、異常はなかった。

組合：5ヶ月で摩耗したということか。

会社：そうである。交換は1mmを超えたら行う。当日事故後測定したところ、2mmであった。

組合：対策にある「適正な交換周期」、「分岐器先端部の摩耗の厳正管理」について、具体的にどう定めたのか。

会社：検討中である。

組合：この事故後、「列車妨害の可能性云々」ということが職場でいわれていた。

会社：昨今の状況からして、様々な原因を考え、警戒する必要がある。

組合：原因を把握していないうちに、妨害云々をいうのはおかしい。JR西

日本が置き石説を出したのと同じだ。

## 4. 睡眠検査「申第18号」回答

1. 睡眠検査の実施は、国土交通省の指導に基づくものとの説明であったが、国土交通省の指導とは、「睡眠時無呼吸症候群（SAS）問題への対応について」（平成15年3月27日平成19年8月24日改定、交通事業に係る運転従事者の睡眠障害に起因する事故等の防止対策に関する連絡会議申し合わせ）のことを示しているのか、見解を明らかにすること。

### 【回答】

「睡眠時無呼吸症候群（SAS）問題への対応について」（平成15年3月27日平成19年8月24日改定、交通事業に係る運転従事者の睡眠障害に起因する事故等の防止対策に関する連絡会議申し合わせ）に基づく中部運輸局の指導による。

2. 「簡易検査の結果SASの疑いがあると管理医が判断」とあるが、SASの疑いがないと判断された対象者のスクリーニングのデータの取り扱いを明らかにすること。

### 【回答】

簡易検査の結果は、SASの疑いの有無にかかわらず、受検者全員に勤務箇所長を通じて個人結果（封印された封書のもの）を送付する。

3. SASと判定された場合の「治療」とは何か具体的に明らかにすること。

### 【回答】

治療は本人の病状等によるので一概にはいえないが、基本的にはシーパップ（経鼻持続揚圧呼吸療法）という治療法を用いる。これは、睡眠中に鼻にマスクを着け、空気を持続的に送り込むことで喉の奥を押し広げて無呼吸を防ぐ治療である。治療導入は1泊2日かけて行う。なお、下あご前方に固定することにより、空気の通り道を広げるマウスピース治療を行うこともある。

4. 治療効果が認められるまでの期間について、概ねどの程度を想定しているか明らかにすること。

### 【回答】

治療本人や個人差にもよるので一概にはいえないが、治療導入後おおむね2週間程度自宅においてシーパップ治療を継続し、その後指定医療機関において効果確認を行うことになる。ただし、効果確認の結果は管理医（及び専門医）の判断を得るため、その後1週間程度の期間を想定している。

5. 「治療効果が認められた場合」の判断基準と判断者を明らかにすること。

### 【回答】

管理医が認める方法による治療を継続することにより、動力車操縦業務に支障が出る可能性がある眠気及び睡眠障害がないかどうか、管理医が判定する。

6. 「SASが改善」と「治療効果が認められた場合」は同じ内容なのか明らか

かにすること。

**【回答】**

いずれも、治療の効果が確認され、眠気及び睡眠障害がないと管理医が認めた場合であるので、同じである。

7. 検査周期は3～5年との説明だが、その根拠を明らかにすること。

**【回答】**

国交省自動車交通局のSASに関する指導で、スクリーニング検査は極端な体重の増減がない限り、3～5年に1度実施すればよいとしていることも目安とした。

8. SASと判定されなくてもSASの疑いがあると判断された対象者について、検査周期の間に別の検査等が行われるのか明らかにすること。

**【回答】**

操縦業務不可と判断されない限り、基本的には次に検査対象に指定されるまで受検する必要はない。ただし、体重の増減などで、周期の途中で発病したり、本人の申告や管理医が特に必要と認めた場合は検査をすることはあり得る。

9. 「SASが改善するまでは操縦業務は不可」とあるが、その間の対象者の勤務及び業務内容等について明らかにすること。

**【回答】**

新幹線は車掌業務、在来線は日勤での作業が基本となる。構内運転士については、車両所における操縦業務以外の業務に従事することが基本となる。

10. SASの治療をするかしないはその対象者の判断であると考え。SASと判断された対象者が治療しないと申し出た場合の取り扱いを明らかにすること。

**【回答】**

操縦業務は不可となる。SASは、治療効果が確認されれば治療を継続しながら操縦業務に従事することが可能になるものであり、加えて、SASは日中の眠気を生じるばかりではなく、生活習慣病を合併する危険な病気であることから、自身の健康管理のためにも早期治療を強く慫慂する。

11. 検査の目的に鑑み、運転適性検査と同様に検査は勤務時間とすること。

**【回答】**

検査は、提出期限までに自宅等で夜等の睡眠中に行うものであるため、自己の時間で測定されたい。

12. 治療にかかる費用、器具は会社が全額負担すること。

**【回答】**

治療は個人の健康管理として行うべきものであるため、自己負担とする（治療の効果確認検査の一部については、会社が特に負担する）。

13. 治療にかかる時間は勤務扱いとすること。

**【回答】**

治療は個人の健康管理として行うべきものであるため、自己の時間とする。

14. 睡眠検査は乗務員宿泊施設での検査を認めること。

【回答】

検査は可能な限り翌日に乗務がない日の夜等に自宅等で行うことが望ましい。

### 治療確認検査は勤務時間とせよ！

組合：SASのセルフチェックで疑いのある人だけ睡眠検査をやればいいのかではないか。

会社：平成15年度から自覚症状のある人や、申し出のある人について検査を実施してきた。今回から動力車の操縦をする者は全員やることとした。

組合：SAS治療期間中を、私傷病休暇で休むことはできるか。

会社：治療期間中に会社が命じた業務ができるかどうかである。できる状態であれば（会社が判断すれば）私傷病休暇とはならない。

組合：自己の時間で検査をやれというのなら、乗泊での検査をを認めるべきである。

会社：検査は可能な限り翌日に乗務がない日の夜等に自宅等で行うことが望ましい。

組合：それでは質問に答えていない。乗泊での検査を認めるのか、認めないのか、という質問である。

会社：乗務がない日の夜等に自宅等で行うことが望ましい。

### 治療確認検査費用は会社負担とせよ！

組合：SASと診断されて、シーパップを持ってまで乗務したくはない、という乗務員もいるはずである。そのような場合はどうするのか。

会社：ケースバイケースで判断する。

組合：治療はしない、したくない、という乗務員もいるはずである。

会社：治療の強制はできないが、SASは危険な病気であるし、乗務して欲しいので、強く治療を慫慂する。

組合：治療効確認検査の費用はどのくらいか。

会社：会社負担分を除いて、約1万6000円である。

組合：高額である。会社負担とすること。

会社：治療効確認検査は個人負担とする。

組合：会社負担とすることを強く要求する。

以 上