

平成24年度安全対策の推進について経営協議会開催

大津波の避難誘導体制の確立を！ 早急に大規模改修工事で耐震対策を！

ホーム可動柵改善と新幹線全駅及び在来線への防護柵の設置を！

落石防止の万全な対策を講じること！

乗務員に負担のかかるATS-P Tの改善をすること！

中央締結ブレーキディスクの導入理由を明らかにすること！

4月25日、本部は平成24年度安全対策の推進についての経営協議会を開催しました。はじめに会社から平成24年度の安全対策の推進について1. はじめに（基本的な考え方）2. 平成23年度鉄道運転事故、インシデント、輸送障害・運転阻害および労働災害の発生状況について3. 安全関連の設備投資4. 平成24年度運転事故防止及び労働災害防止重点実施事項の説明がありました。この中で、「平成23年度の鉄道運転事故については列車事故（列車脱線・列車衝突・列車火災）の発生はなく、踏切障害事故の発生は過去最少の2件にとどまり、鉄道運転事故全体で過去最少の15件の発生となった。輸送障害・運転阻害は増加傾向にあり4,987件発生した。そのうち鉄道外原因による列車妨害や踏切支障などが昨年より729件増となった。増加した原因は、踏切の安全装置動作等により、ATS-P Tの取扱いによる列車の遅れが大きい」と説明しました。

組合からは、「大津波警報が発令された際、停電によって駅間に停止した新幹線の旅客をどのように安全な箇所へ避難誘導するのか検討すべきである。地震対策は新幹線の大規模改修工事を前倒して早期に実施すること。ホームの安全策の設置と改善、中央締結ブレーキディスクへの取り替えの理由は何か。新たな落石防止対策を明らかにすること」等を質問しました。しかし、会社は地震対策はこの間の対策を着実に進めていくとし、津波対策については3月31日に内閣府の巨大地震の津波想定が見直されているにも関わらず「自治体のハザードマップに変更があれば変更をする」と現段階では主体的な安全対策を講じる考えはないとしました。本部は、お客様の安全が第一であり国により新たな知見が出たのだから、早急に地震・津波に対して新たな対策を取ることを会社に迫りました。以降質問に対する回答と議論の内容です。

浜名湖の橋上で地震で停車した場合等津波からの避難誘導體制を早期に確立すること！

1. 4月23日、社長は東海道新幹線地震防災システムの強化として会見を行い、「平成17年に導入した東海道新幹線の早期地震警報システム（テラス）について、直下型地震に対する早期警報機能の強化など4項目の改修を行い、地震時に新幹線を早期に停止させる機能を強化した」と発表した。しかし、東日本大震災の被害の現実を見たとき、新幹線を安全に停止させることと同時に津波対策を強化しなければならないと考える。会社は、3月30日の経営協議会で「今後国から被害想定を受けて、自治体がハザードマップを見直せば適切に対応する」などと回答しているが、極めて不十分であると考え。東海エリアで大地震が発生し、同時に大津波警報が発令された際、停電によって駅間に停止した新幹線の旅客を、どのように安全な箇所に非難誘導するのかなど重要な検討すべき課題がある。津波対策を進めるにあたって会社の認識を明らかにすること。

【回答】地震対策は、新幹線でこれまでの対策とテラスの改修、新たな補強を含めた必要な構造物の耐震工事を平成26年に完了する。在来線では津波対策として、規定を変更し乗務員に徹底している。内閣府が地震対策に関する報告書を出したので、各自治体のハザードマップなどの見直しがあれば、さらに見直すことになる。

組合：新幹線に対して地震対策を会社独自で検討することはないのか。地震で浜名湖の上に停車し、そこに津波が来たらどうするのか。対応はなしということなのか。

会社：現在の取り扱いの通りである。現在の基準により運行するということだ。しかし、国や自治体の地震に対する取り扱いが変われば会社の取り扱いも変わるようになる。

組合：国や自治体に依るのではなく、自主的に変えようとはしないのか。

会社：しない。

組合：安全のために待ちではなく、積極的に変えるべきだ。

大規模改修工事を早急に実施すること！

2. 3月30日の経営協議会において、地震対策として脱線防止対策、高架橋など構造物の強化を進めていると言われていた。東日本大震災もあり、併せて大規模改修工事を早期に実施すべきであると考え。会社の見解を明らかにすること。

【回答】構造物の強化など、決めたことをきちっと行っていく。

組合：新たに着手するようなことはないのか。

会社：今進めているものを確実にやっていく。

組合：大規模改修とはいったい何のために行っているのか。

会社：構造物を補強し新幹線の安全性を守る。

組合：決まった事以外の改修は必要ないのか。

会社：そのへんの知識がないので分からない。

組合：全幹法で耐震補強はやらなければならない。しかし、その決まりの後に東日本大震災があった。これまで以上に補強や大規模改修をやらなければならない。

- 会社：JR東日本では、東日本大震災で構造物に被害もあったが、耐震補強が有効だったとも言われている。直ちに方針を変える認識にはない。
- 組合：大規模改修の計画のときに東日本大震災の想定はなかった。大規模改修それ自体を有効でないとは言わないが、東日本大震災があって新たに考える必要はないのか。
- 会社：新たな知見があれば行すが、今のところ現在進めていることが有効であると考ええる。
- 組合：老朽化や見直しを含めた工事の前倒しは考えないのか。
- 会社：考えない。

可動柵の開閉を改善すること！

3. 東海道新幹線のホームには旅客の安全対策として、可動柵と固定柵を設置しているが、新富士、掛川、豊橋駅にはまだ設置されていない。早急に設置すべきであると考え。また東京、品川、新横浜、そして熱海駅に可動柵が設置されているが、新幹線の停止前に可動柵が開き、発車後に閉めるような状況であるが、より安全性を高めるために新幹線が停止後に可動柵を開け、可動柵を閉じた後に側引き戸を閉めるように変更すべきであると考えが見解を明らかにすること。また、名古屋地区の在来線にも固定柵などを設置すべきであると考え、見解を明らかにすること。

【回答】可動柵は、新幹線では3駅に設置している。扉の開く新型可動柵は東京駅及び新大阪駅27番線ホームにおいて設置工事を推進する。名古屋地区の在来線においては首都圏に比べ利用率が1/10であり、京阪圏と比べ1/5であることや、在来線においては、車両の形式や量数が統一できていないため、構造形態を含めると困難である。ホームからの転落防止対策等は、内方線付き点状ブロックの取り替え、ホームへ放送を流し注意喚起をしている。また、非常停止用ボタンの設置などを進めてきている。利用客の多い駅には新型の点状ブロックを設置していく。

- 組合：新富士駅、掛川駅、豊橋駅には防護柵が設置されていない。安全のためにも設置すること。
- 会社：現在は計画はない。優先順があるため、お客様の多い駅から設置をしていく。
- 組合：早急に計画をすること、輸送人員の多い順から設置することは設置しない理由にならない。
- 組合：首都圏の在来線では、可動柵の開閉のタイミングは列車のドアの開閉と同時に開閉する。新幹線のホームの可動柵も同時に開閉するように改善できないのか。
- 会社：いずれにしても駅員が扱うことになるため難しい。今はその様な計画はない。
- 組合：新幹線が停止後に可動柵を開け、可動柵を閉じた後に側引き戸を閉めるようにすれば安全は向上する。可動柵が開いて列車が動いているのでは可動柵の意味がない。全駅に、稼働柵を設置し稼働柵の開閉を改善すること。

金山駅・千種駅等乗降客の多い駅に防護柵の設置を！

- 組合：名古屋地区の金山駅・千種駅は、ホームに階段がある箇所は狭くなっているため車掌が注意放送をしてもお客間は黄色の線の内側を歩けない。そのため列車の遅れも発生する。また、危険である。在来線にも防護柵を設置すること。また、多客時にはホームに監視要員を付けること。

会社：ホームの安全対策として、社員による非常停止ボタンや緊急時の停止手配の訓練を行ってきている。今後、列車の出発に対しても停止させることができる方策を講じていく。

組合：会社が「安全は鉄道に従事する者にとって最大の責務である」と説明した。安全のためには、設備改善をして積極的な対策を講じること。国からの対策を待つのではなく国に対しても耐震や津波対策等も含め積極的なアプローチをして、安全のための対策を講じるべきである。

中央締結ブレーキディスクへの取り替えは ボルト折損・ディスク板亀裂防止の対策か！

4. 4月23日に、N700系の改修として、ブレーキ力の強化を目的に中央締結ブレーキディスクに取り替えていくとしているが、この間進めてきたブレーキディスクボルト折損などの対策を含めての取り替えではないのか会社の見解を明らかにすること。

【回答】安全のために、より安定した強いブレーキをかけ短い距離で止めるということである。

組合：技術的に、これまでのブレーキディスクボルトの折損などの課題が克服されたということなのか

会社：より良いものが出来たからそれを採用した。

組合：安定的なブレーキと言うが、これまでブレーキディスクボルトの折損があったから改良したのではないのか。

会社：安全性や性能アップの新たな技術が出来たからそれを使う。

組合：現時点ブレーキディスクボルトの折損はないのか。

会社：ないと思う。

組合：ブレーキディスクは順次変えていくのか。

会社：全般検査で入場時に変えていくが、正確には後で確認して連絡する。

非常ブレーキ動作のシステムは運転取扱いに問題あり！

5. 安全に対する設備投資として、在来線にATS-P Tが設置された。速度超過によって非常ブレーキが動作するシステムは運転取扱いに問題があり、私たちは改善を求めてきた。しかし未だ改善されていない。昨年度、非常ブレーキによって停止した実績を明らかにすること。

【回答】速度超過したから非常ブレーキで止める。発生件数は資料がないのでわからない。

飯田線落石後の新たな落石防止対策を明らかにせよ！

6. 設備投資として在来線の落石対策の説明があったが、飯田線では落石によって列車が停止する事態が発生している。改めて対策として検討していることを明らかにすること。

【回答】防護ネット、柵、ワイヤーなど信号と連動している物の設置、石の小割など。自然の物なので危険性が変動する。現時点において可能性のある物については対策を行った。私有地もあるので交渉が必要なところもある。

ATS－PTの導入により輸送障害・運転阻害が増加！

7. 会社説明で平成23年度の輸送障害、運転阻害が増加しているとの説明があったがその理由については説明されていない。鉄道外原因と死傷が増加しているがその原因とそれに対する会社としての対策を明らかされたい。

【回答】輸送障害・運転阻害は増加傾向にあり前年度は鉄道外原因で2,553件であったが今年度は、3,282件発生した。原因は列車妨害や踏切支障などが昨年より729件増となった。これは、鹿やその対策で徐行を行ったこと、ATS－PT導入により、踏切の安全装置が動作すると列車の遅れが発生した事が大きい。列車妨害も若干増えた。

組合：輸送障害・運転阻害の増加の原因がATS－PTの導入ということであるが、一方で乗務員によるATS－PTは取り扱いが複雑となり、以前より緊張感を増して運転することとなった。在来線の運転士は不安を抱えて運転をしている。

会社：輸送障害・運転阻害の増加したが、列車を止めるなどより安全な方向となった。不安なことは、訓練をして技術力を上げていくことである。ATS－PTになじむことが大切である。

組合：非常ブレーキで停止することは運転士の負担となる。ATS－PTはもっと投資をして改善をすること。

以 上