

J R 四国労組ニュース

平成30年6月15日(No23)

発行責任者 / 中濱 斉

編集責任者 / 森安 祐貴

「安全・事故防止」経営協議会 安全最優先の企業風土づくりへ 徹底した議論を展開！

本部は、「安全の確立が全てに優先すること、尊い命を預かる私たちの重大な使命であること」を認識し、安全・事故防止に関する諸問題の解決・改善を図るため、発第103号にて会社に付議し、本日開催された経営協議会で議論を行った。

付議に対する会社からの回答は次のとおり。

【発第103号「安全・事故防止に関する付議について」】

- 1 平成29年度の鉄道運転事故、運転阻害事故、傷害事故の概要及び労働災害の発生状況と原因及び今後の防止対策について明らかにされたい。
- 2 平成30年度の安全・事故防止対策についての基本方針と、安全・安定輸送体制の充実・強化に向けた取り組み及び安全衛生管理体制の更なる充実に向けた取り組みについて明らかにされたい。
- 3 平成29年度の安全輸送設備の設置実績及び平成30年度の設備投資・改善計画について明らかにされたい。

1～3については、6月に開催予定のJR四国労組「安全推進委員会」に資料添付するとともに、今後、大会や各種会議の場を通じて報告していくこととします。

- 4 平成29年度の安全に関する教育、訓練の実施実績及び平成30年度の実施計画について明らかにされたい。

平成29年度に異常時等を想定して実施した訓練は、5月に土讃線土佐久礼駅～影野駅間の四道トンネルでトンネル内列車火災発生時の避難・誘導訓練を実施しました。地震・津波避難誘導訓練は7月に牟岐線阿波橋駅～桑野駅間で、11月に土讃線安和駅構内で実施しました。また、10月に本四備讃線異常時対応訓練、12月に総合事故対策訓練を実施しました。

これらの訓練から得た教訓や改善点等は、その都度安全推進委員会等で報告し、課題等については、次回の訓練において改善に取り組んでいます。訓練のまとめとして、異常時等が発生した場合には、地元住民や乗客の協力を得ることで、迅速に避難・誘導を実施することが出来ることを再認識できました。

今後も、地元自治体と連携をとりながら、異常時には安全・迅速に避難誘導等が実施できるよう、より実践的な各種訓練に取り組んでいきます。

- 5 平成30年度の事業計画で示された「現場力・リカバリー力の向上」及び「現場第一主義の徹底」並びに「グループ体となった安全文化の確立」とは、具体的にどのように取り組むのか明らかにされたい。

【現場力の向上】とは、大規模災害等の事象発生時に対応できる知識と高い意識を持つ必要があり、そのためには教育やマニュアル等の整備による知識の充実、訓練の実施により実践的な力を身に付け、柔軟に対応できる資質の向上を図ることです。また、現場力の向上が会社全体の向上に繋がるという考えから、現場が能動的に考え行動することを第一とした体制づくりをすることが【現場第一主義】です。

【リカバリー力の向上】とは、自分自身が決められたルールを遵守できているか確認を行い、他社員等のミスや間違いに気づき事故を未然に防止すること、異常時における最善の対策やお客様の安全面について適切な対応ができることがリカバリーする力の向上です。

【グループ体となった安全文化の確立】とは、安全推進運動のグループ会社全体への展開と深度化、事故防止対策の徹底と教育・訓練等の指導強化、安全総点検・安全パトロール等による実態把握に基づいた指導の徹底、事故情報、労働災害情報等の各種情報の共有化、グループ会社との技術交流の推進、総合事故対策訓練等各種訓練会へのグループ会社の参加など、グループ体となった安全管理体制を構築することで事故防止に取り組んでいますが、今後、上記以外の様々な異常時対応訓練等において、グループ会社と連携した訓練を実施することを検討していき、更なる安全管理体制の構築に取り組んでいきます。

- 6 複線区間でのワンマン列車（信用降車型ワンマン列車除く）は、取り扱い誤りが瞬時に人命に関わる重大事故に直結することから、運行は中止すべきと考える。会社の考え方を明らかにされたい。

ワンマン列車におけるドア誤扱い防止対策として、ホーム側への停止位置目標の移設、意図せず扱えないワンマンドアスイッチへの構造変更等を実施しています。

信用降車型ワンマン列車の拡大にあたっては、運賃ほ脱防止対策、車両運用、運転時間確保等、解決すべき課題があることから、今後も複線区間での従来型ワンマン列車の運行は継続いたします。

ワンマン運転の際は基本動作の意義を理解・実践し、ドア誤扱い防止に努めてください。

- 7 列車降車時の安全確保及び特急列車増結時のヒューマンエラー事故防止の観点から、善通寺駅、坪尻駅、大杉駅のホームの嵩上げを図られたい。

（営業部）

ホームこう上について、坪尻駅は、車両の1乗降口での乗降を行えるようにしました。善通寺駅、大杉駅についてはお客様のご利用状況を勘案しており、現時点では今以上のホームこう上の予定はありません。今後とも現行設備での対応をお願いします。

（運輸部）

特急列車増結時のドア締切り扱いについては、チェックシートを活用したドア誤扱い防止及び増結時の添乗等、ソフト面での事故防止対策に努めていきます。

8 列車見張員の専任化を図るとともに、あらゆるハード対策を講じることにより触車事故等を防ぐべきと考えるが、会社の考え方を明らかにされたい。

(営業部)

触車事故防止の取り組みについては、「駅係員触車事故防止マニュアル」及び「列車見張員基本」を使用し列車見張員に対する教育訓練を実施するとともに、教育及び訓練等に関する記録を残しています。

(工務部)

触車事故防止の取り組みについては、以下のとおりです。

- 1 触車事故防止のための基本的な取り組み事項 ~ を徹底します。
線路立ち入り前の運転知照(必要により現車確認)
列車見張員、ダイヤ確認者の指定
(腕章の着用及び見張用具の携帯 巡回、検査、調査等含む)
列車ダイヤの消し込み(使用済みダイヤの確認及び保管)
列車ダイヤのWチェック(確認会話〔列車番号、時間等〕の励行)
早期待避(5分前待避)の励行
「線路内一人作業」の原則禁止

2 安全パトロールの実施により、実態の把握に努めます。

3 ヒヤリハット事象等の確実な周知及び水平展開を図ります。

また、待避遅れ等の危険な事象については、ヒヤリハット事象の分類を見直し、社員等の安全に関わる高リスク事象の明確化を図り、更なる危機管理意識の醸成に努めています。なお、平成30年3月には鉄道事業本部の取り組みとして「魔の5分間キャンペーン」を実施し、5分前待避の徹底と触車事故防止に向けた意識の高揚を図りました。

更に、ハード対策については、見張り業務支援システムの導入に向けた勉強を行っていきたいと考えています。しかしながら、当対策はあくまで補助的手段であり、最後は人による確認が必要不可欠であることから、引き続き、ルールや基本手順を遵守するための教育に取り組んでいきたいと考えています。

9 女性乗務員に対する業務中及び休養室等での防犯対策について明らかにされたい。

業務中における防犯対策として、全女性乗務員を対象に防犯ブザーを貸与し携帯させています。また、宿泊所までの通路が暗くて怖い等の改善要望があった伊予西条駅女性乗泊については、乗泊周辺への照明設備、階段付近の外扉設置及び樹木伐採による見通し確保等、夜間の周辺環境改善を実施しました。

- 10 空転及び滑走対策の実施状況を明らかにするとともに、2000系及び185系制輪子を早急に改善されたい。

落葉が原因と考えられる空転・滑走対策として、空転・滑走多発箇所沿線の樹木伐採を行っています。本年度も土讃線、牟岐線、予讃線を中心に過去、空転・滑走により輸送障害が発生した箇所について重点的に沿線樹木伐採を実施していきます。また、牟岐線において、列車及び区間を指定し、予め前夜に散砂を施し翌日の早朝列車等で空転を生じさせないような対策をとるとともに、土讃線では始発の特急列車しまんと2号について増結（2両 3両）を行いました。

滑走対策では、運転事故、輸送障害の危険性のある箇所及び列車を指定し、減速運転を行っています。その他の箇所等においても、線路状態を考慮した早めのブレーキ扱いに努めるとともに、空転・滑走を認めた場合は、次の停車場において指令に連絡し、他列車への情報提供を行っています。

また、本年度より、鉄道総研に依頼し、落ち葉が原因と推定される空転・滑走に対して、摩擦係数低下に至る発生要因の解析、解消・防止策を検討していきます。（落葉による空転発生対策の研究 2018～2019）

また、2000系及び185系について、制輪子が空転・滑走を引き起こす要因であるとは考えておりませんが、2000系については、今後計画している台車更新の際、滑走の発生を抑制する目的でABS装置を搭載する計画となっております。

- 11 地震・津波、台風等の自然災害や重大事故、あるいはテロ行為等、想定される様々な異常事態に対応するため、列車無線の多重化やFAX・TIDの増設が必要と考える。会社の考え方を明らかにされたい。

（営業部）

輸送障害など異常事態発生時は、全体の状況が把握しにくいことから、お客様サービス推進室がグループネットを活用して、運転状況、運休列車、事故現場の状況に応じて現場の写真やお客様の救済方法等を掲載するなど、状況の変化に応じて迅速に更新し、本社、現業機関及びグループ会社にも幅広く最新情報を提供するように努めています。

駅については、各駅長及び管理総括助役用の業務用携帯電話を平成26年12月に、当務用の業務用携帯電話、並びに社員配置駅及び契約社員化駅の業務用携帯電話を平成27年6月に導入し、輸送指令からの事故メールの受信に加え、業務課から追加情報を受信できるようにしており、その情報をもとに旅客案内に努めています。

（運輸部）

輸送指令は、異常時の状況把握に努めるとともに、早期復旧計画の策定及び指示を行うことと、一斉無線による関係列車への情報提供に努めています。また、事故メールを活用し、復旧見込み時刻等より詳細な情報をタイムリーに発信できるよう取り組んでいます。

一方、乗務員においては、自らが列車無線及び業務用携帯電話を活用して情報を収集し、こまめな旅客案内が行えるよう努めています。

12 障害事故防止の観点から、駅構内の安全作業通路の金網破損等の有無を早急に調査し、改善を図られたい。

駅構内フェンスの破損・柱のガタツキ等については、管理駅において多客期前の総点検等、随時、バリアフリー設備チェックリストによる現地調査を行っています。異常を発見した際は、位置・不具合内容・危険性を明記し、できる限り状況写真を添付したバリアフリー設備チェックリストをFAXにて、保線区等へ修繕依頼を行い、早期復旧を心掛けた障害事故防止に努めています。

13 工務系や営業系（運転）では、安全タスキを着用して作業を行っているが、狭い箇所での作業時には安全タスキが引っかかり危険である。作業服に反射材を縫い付けた制服などに改善されたい。

現在、触車等による傷害事故を防止する目的で「安全タスキ」の着用を行っていますが、安全タスキに関係するヒヤリハット報告等もあることから、現在使用している安全タスキにかわる「引っかかりにくく、作業性、機能性の高い安全タスキ」を一部において試験着用し検証しています。

会社からの回答に対し組合は、「安全・事故防止に関する職場諸問題」から、系統ごとに具体的に問題提起し、徹底した議論を行った。

また、「平成30年度諸施策について」（別紙参照）、会社から以下のとおり基本的な考え方が示された。

平成30年度は、平成32年度における「自立経営の確立」という目標を達成するため、「中期経営計画」（2017-2020）の2年目として、引き続き「安全・安心の確保」「収益の拡大」「支援措置等を活用した設備投資等の着実な実施」を重要な3本柱とし、「財務基盤の安定化」と「収益基盤の強化」の実現に向け、厳しい経営環境に柔軟に対応しつつ、経営自立計画に基づく一層の収入増加及び費用削減方策を推進する。また、グループ一体となって財務基盤の強化に向けた施策や人材の確保・育成を行うため、全社員が一丸となって各種経営課題の解決に全力を傾注する。

あわせて、各部より

- ・駅管理業務外注化の他管理駅への拡大の検討（営業部）
- ・将来の駅・ワープ体制を見据えた効率化の検討（営業部）
- ・信用降車型ワンマン運転の更なる拡大の検討（運輸部）

等を実施し、今後も効率化を推進していくとの説明があった。

本部は、「安全最優先の企業風土づくり」を広く浸透させるため、今後も継続して安全・事故防止の諸問題について協議していくことを確認した。

なお、協議内容の詳細については、今後、大会及び各種会議等で周知していくこととする。

また、発第111号「高徳線佐古駅構内『駅舎軒裏天井部セメント板の落下』について」、申し入れに対する回答があった。

【発第111号 高徳線佐古駅構内「駅舎軒裏天井部セメント板の落下」について】

1 今回の事故をどのように受け止めているのか会社の考え方を明らかにされたい。

今回の高徳線佐古駅構内「駅舎軒裏天井部セメント板の落下」では、一般の方の怪我、列車運行への影響はありませんでしたが、一步間違えば、一般公衆に対する重大な事故に繋がる事象であると重く受け止めています。

現在実施している定期検査の際は、建物の屋根・壁・天井・設備等において飛散・落下の恐れがある箇所を見落とすことがないように、更なる検査精度の向上に取り組むことが重要であると考えています。

2 セメント板が落下した原因を明らかにされたい。

調査した結果、天井部材を固定していたビスは落下せずに残っていたことから、外壁等から天井裏への長期間に渡る浸入雨水により、ビス留め固定部周辺の天井部材の強度が低下したため落下したと考えています。

3 再発防止に向けた今後の対策について明らかにされたい。

今回、佐古駅と同様の構造である坂出、宇多津、丸亀、今治、栗林の5駅について、平成30年6月中に足場または高所作業車等での触診による緊急点検を実施し、不具合箇所については、応急処置及び修繕を実施します。

今後は、特に高架駅等の外壁や天井等の飛散落下により第三者に危害を及ぼす恐れのある箇所については、定期検査のあり方を見直す等、検査精度の向上に向けて継続して取り組んでまいります。

あわせて組合は、土讃線阿波池田駅～三縄間の橋りょうから距離標が落下した事象についても触れ、再発防止に向け対策を実施するよう申し入れた。

以上

平成30年度諸施策について

平成30年6月
J R 四 国

1 基本的な考え方

平成30年度は、平成32年度における「自立経営の確立」という目標を達成するため、「中期経営計画」(2017 - 2020)の2年目として、引き続き「安全・安心の確保」「収益の拡大」「支援措置等を活用した設備投資等の着実な実施」を重要な3本柱とし、「財務基盤の安定化」と「収益基盤の強化」の実現に向け、厳しい経営環境に柔軟に対応しつつ、経営自立計画に基づく一層の収入増加及び費用削減方策を推進する。また、グループ一体となって財務基盤の強化に向けた施策や人材の確保・育成を行うため、全社員が一丸となって各種経営課題の解決に全力を傾注する。

このため、経営安定化のための支援措置を有効に活用するとともに、徹底した業務の効率化と少数精鋭化を実現するための取り組みを継続的に行い、人的・物的能力を最大限に発揮させることにより、大量退職時代に対応した業務執行体制の構築に取り組むとともに、長期的な視点に立った業務体制の見直しの検討を行う。

2 各事業部門の基本方針

(1) 鉄道事業部門

「安全の確保」を事業運営の根幹として、お客様に「安心して」「喜んで」「未永く」ご利用いただけるよう各種施策を展開し、収入の確保を目指す。一方、業務運営においては、必要な要員・安全を確保したうえでの徹底した業務の効率化等によって、新たな業務執行体制の確立について検討するとともに、着実な技術継承と人材の確保・育成を図る。また、長期的な視点から将来に向けた取り組みとして、四国における公共交通ネットワークのあり方についての検討を進める。

(2) その他部門

事業開発部門については、グループ一体となり、既存事業の収益性向上に加え、鉄道事業との相乗効果が期待できる分野を中心に、幅広い観点から事業領域の拡大に取り組む。また、本社部門を中心に業務体制の見直しを行うとともに、作業能率の向上を図る。

3 諸施策について

(1) 鉄道事業部門

【効率化施策】

駅管理業務外注化の他管理駅への拡大を検討する。

将来の駅・ワープ体制を見据えた効率化について検討する。

信用降車型ワンマン運転の更なる拡大について検討する。

(2) その他部門

非現業部門の効率化、プロジェクトの見直し等について順次実施するほか、上記以外の内容についても必要により実施する。