



## 申1号 第41回定期大会発言等に基づく申し入れ 第1回 団体交渉を行う！その2

### 営業の視点：来宮駅におけるあわや触車・死亡事故について

【組合の主張】

- 多くのマネジメントの課題が現れた事故である。私たちも原因究明委員会を開催してきた。
- 問題点の核心は、①不安と感じながらもなかなか言い出せない職場風土 ②経験不足、教育も不十分 ③当事者が「作業終了後の券売機対応や調整業務等が気になっていた」と言っているように、業務の輻輳により見張業務を行いつつも他の業務のことが気になってしまい、集中力を欠いてしまったこと。
- 管理者だからという使命感で担ったが、多様な経験、何でもチャレンジすることで、事故になっては本末転倒だ。
- 原因究明をするにあたり、人間労働としての特性と特殊性を踏まえるべきである。真の原因究明を改めて求める！

【確認事項】

- あってはならない事象である。多様な経験やチャレンジは重要なことだが、命に係わることは切り分けていかなければならない。
- 人間労働の特性は背後要因の一つになる。原因をしっかりと掴んで対策を打っていく。
- 職場の実態に合わせた教育・訓練を実施していく。

### 検修の視点：「車両品質の非常事態宣言」が発出されてからの現実について

【組合の主張】

- 昨年「車両品質の非常事態宣言」が出たが、一つ一つの事象の原因究明を行うことが安全に資すると考える。
- 1月には幕張車両センターで入換車両がシャッターに衝撃した事故があった。事故前に職場では「訓練をした方がよい」という声があったが、実施されなかった。他にも、発生頻度が低く、訓練が行われていない作業で事象が起きている。
- 国鉄採用者からJR採用者へ、さらにJR採用者間での技術継承の課題や仕事の変化などで過渡期であることを認識し、訓練や教育を行っていくことが重要だ。

【確認事項】

- 「車両品質の非常事態宣言」の8つの事象に限らず、様々発生した事象の原因究明を行う。
- 頻度が低いものをどのように教育していくかは課題であると認識している。
- シミュレータやビジュアル教材の活用などしていく。車両メンテナンスの勘所を伝えていく。

### 工務の視点：双葉・浪江駅間での建築限界内に立ち入った事象などについて

【組合の主張】

- 保安体制の補助手段として認められていないWebTrainsをなぜ使用したのか。使用することが常態化していたのではないか。
- 触車事故防止の手引き(触防)に基づいた安全に関する基本線に関わるものを工務の各システムで整備すべきだ。
- 事故・事象の共有化に問題意識を持っている。事故検討会などで職場議論する時間と場は必要だ。
- JRのみならず、パートナー会社、協力会社が一体となって安全について考えなければならない。安全パトロールの強化が必要である。

【確認事項】

- WebTrainsは運行確認手段ではない。
- 線路内の怖さを知ってもらってルールを理解してもらう教育・指導を繰り返していく。
- 各職場によって議論する場や時間の濃淡はあるが、工夫した開催など指導していく。
- パートナー会社と情報共有を図っていく。

**主たる業務を明確にし、経験労働と各系統の  
訓練・教育を確実に実施させ、安全を守り抜こう！**