

業務部速報



No. 105

発行 23. 4. 11

JR東労組 業務部

申10号

真の原因究明による安全哲学を再確立し、組合員が「安全・健康・ゆとり」
を実感できる職場の実現をめざす申し入れ団体交渉を行う!

第4回交渉①
4月10日開催
3~6項を議論

3項 2022年11月14日に武蔵野線新小平駅構内で発生した、スラブ軌道における締結装置不良の事象については対応に課題があることから、再発防止のために以下の対策を実施すること。

① 今事象の現場の状況については、列車脱線の危険性も考えられたことと認識し、今後は運行優先ではなく列車防護の判断を最優先とすること。

●組合 ■会社

●今事象が脱線の恐れがなかったとする根拠は何か。	■平成15年に列車を止める基準、徐行する基準を定めた。徐行も不要な数値だったが、現地の意見を反映し、15 km/h 以下の運転規制とした。
●現場の組合員・社員が危険や、おかしいと感じ判断に迷った際は空振りでも良いから列車を止める。安全確保のために列車防護措置をとることは、労使共通の課題である。	■危ないと思ったら列車を止めるべきである。安全綱領に「最も安全と認められるみちを採らなければならない」とある。現場から抑止判断があれば、止めるものは一切ない。
●列車を止める判断が空振りでも、責任を問うことはないか。	■そうだ。確認!

② 「線路設備モニタリング装置」により、急進性のある軌道変位を認めた場合は、安全・安定輸送の確保のため、整備基準値内であっても早急に修繕・交換作業等の対応を行うこと。

●急進性のある軌道変位を認めた場合は、整備基準値内であっても早急に修繕・交換作業等の対応を行うことと求めているがどうか。	■モニタリング装置は軌道変位の予測が可能である。整備基準値内であっても軌道変位の急進性が認められれば、比較的早目に修繕しなければいけないと分かる。
●材料モニタリングについて、上から撮影している所もあり、今回の締結装置の不良は判定しづらい部分もある。新たなリスクになる。1つの課題である。	■締結装置が緩んでいたり、草などで隠れていたりすると、機械なので完ぺきではない。そこは現場を見ていただきながらやっていく。
●スラブ修繕は技術的にも課題が多くある軌道構造である。認識しているのか。	■在来線については、スラブ修繕に対する勘所や意識は新幹線程高くない。スラブ軌道の隙間を把握することについては、若干反省がある。同種の内容が起らないように、勘所は共有しなければならないポイントである。
●今事象を踏まえて今年度以降、スラブ軌道、当該箇所は直4に着目して、レール面整正やバンドロール化などを出来るように積極的に予算を付けていただきたい。	■修繕すべきことは修繕する。先般の決算の状況もある。その中から資源、修繕費や業務費などを振り分けて、厳しい状況である。優先順位を付けていく。

優先順位を定めながら適切に修繕計画、施行することを確認!

③ 今事象の課題等について、関係職場に共有し安全レベルの向上に努めること。

●回答に「周辺環境に起因する」とあるが具体的に伺いたい。●「箇所限定的な事象」とあるが他の箇所では発生しないのか。	■スラブのモルタルの劣化で、アオリが出ていた。おそらく、水などによる湿潤状態にあった。■駅のスラブ軌道の前後が悪くはなかった。当該のスラブ面だけが悪かった。ここだけいつも水が溜まっている状況だと考えられる。ここまで急進しているのは珍しい。
●一部の職場では当該箇所の写真が1枚だけメールで送られて、済んでいる職場もある。改めて、今事象がなぜ起こったのか、課題や問題点を明確にした上で、当該職場のみならず、関係箇所への周知をお願いしたい。	■関係職場に周知されているかどうかは、改めて指示している。改めて確認する。
●データを効果的に活用しながら、人がそれを見て判断する。技術継承や判断出来る人材育成が今後の課題になる。	■技術者も必要なため、モニタリング装置を上手くツールとして活用し、判断する人を育成する。人材育成も引き続き取り組んでいく。確認!

第4回交渉②へ続く