

関西業務ニュース

2013年3月15日No.214

JR東海労働組合新幹線関西地方本部

発行 小林 國博 編集 業務部

3月15日、「申」第31号について業務委員会（幹事間回答）を開催。

不安があれば個別に聞きに行くこと！ そんなことなら「訓練」は不要！！

3月5日に申し入れた「2013年3月16日ダイヤ改正に関する緊急の申し入れ」に関する業務委員会を、申し入れからダイヤ改までの日程が僅少だったため、「幹事間における回答」というイレギュラーな形式により回答を受けました。

《会社回答》

1. 新大阪駅～引上線間がATC運転になることに伴い、全運転士への現車（実運転操縦）訓練を行うこと。

【回答】ダイヤ改正日前までに実施する運転士定例訓練で周知すると共に、定例訓練内において同区間の運転風景等を撮影したビデオ画像などにより周知している。またダイヤ改正日以降、管理者による指導添乗等により指導する。

2. 自所から引上線（引き上げ3番・4番線）までの、乗務員歩行経路について現地確認（見学）を行うこと。

【回答】定例訓練において歩行ルートを知。なお、各運輸所において一層の理解を深めるための独自の工夫は考えている。

3. 引上線（大引き、品引き）にブレーキポイントの表示を設置すること。

【回答】ブレーキポイント等については定例訓練内で周知している。

4. 訓練において、引上線での停止位置誤りの指導がされているが、停止位置誤りとなる範囲と、その判断の責任者は誰なのか明らかにすること。

【回答】停止位置の許容範囲は停止位置目標の前後約1メートルとなっている。運転士が停止位置不良と判断した場合は、停止位置を修正せずに指令に連絡し、指令からの指示により停止位置修正を行う。

5. 新大阪駅～引上線相互間は、事故防止の観点から信号及び停止位置の喚呼のみの簡素化とすること。

【回答】 そのような考えはない。

6. 新大阪駅～引上線間における添乗報告は、事故防止の観点から省略すること。

【回答】 同区間における添乗報告については、発車前に実施してもよい。

7. 新大阪駅27番線の博多方乗務員通路の確認（見学）を全乗務員に行うこと。

【回答】 実施しない。

8. 新大阪駅27番線（東京駅14番線）可動柵の取扱いについて、全乗務員対象に十分な説明を行うこと。

【回答】 定例訓練で周知している。

9. 新大阪駅27番線（東京駅14番線）可動柵及び、緊急通報装置の説明は定例訓練とは別に行うこと。

【回答】 定例訓練で周知している。

10. 訓練において、管理者が行う説明は主にパワーポイントを使用しているため説明が一方的であり疑問点が解明されないままになっている。説明は、資料を配布し丁寧な説明と質問時間を設けること。

【回答】 各自、指導科や営業科の管理者に確認し、疑問点を解消されたい。

11. 引上げ3、4番線は、この間の業務委員会によると他の仕業庫と違い「引上げ線という認識だ」との会社回答があり、仕業庫との違いが明確でない。設備を見る限り、庫内の設備であり、軌道も4番線はピット型（ロウソク型）、サービスデッキも有り、作業員も待機している。他の仕業庫と何ら変わらないことから次の点について明らかにすること。

①他の仕業庫と設備等上記の通り同じだが、違いとする考えを明確にすること。

【回答】 新大阪引上げ3・4番線についてはATC化されていたり、作業員の線路横断が出来ない構造となっていたり、屋根上点検用の設備がなかったりするなどの違いがある。

②庫内の速度を30km/h、出庫40km/hとする根拠をハッキリすること。

【回答】 新大阪引上げ3・4番線はATC化されており、運転速度は入出庫ともいずれも40km/h以下となっている。

③速度向上による安全上の問題が発生した場合の責任の所在を明らかにすること。

【回答】 傷害事故が発生しないよう、安全教育や指導を徹底していく。

《若干のやり取り》

1 項について

会社：ビデオ画像で周知しておく。効果的に周知できていると考えている。極力、添乗出来るよう、指導していく。復習したければ個別に指導科に来て頂ければ対応する。

組合：訓練時に、質問しても明確な回答がなかったことがあると聞いている。

会社：持ち帰り回答することなどがあるので、もう一度、確認して頂きたい。

2 項について

会社：現地に行って頂けない。セキュリティのポイント、ポイントはマップ形式で職場内に掲示している。

組合：一回、現地を見ておけば安心できる。

会社：マップで対応されたい。

3 項について

会社：ブレーキポイントは表示ではなく、例えばデッキの階段、火災報知器等、設備を目印にブレーキをかけてもらえるようにしてもらっている。訓練等で周知している。

組合：1回、訓練しておけば自分のブレーキポイントがわかる。

会社：より良いことはあるが、出来る範囲で最善を尽くしていく。

4 項について

会社：設問の趣旨がよく分からないが、決まっているのは回答の通りである。

5 項について

会社：事故防止のためにやっている。

6 項について

組合：運転時分が短い区間であり省略出来ないのか。

会社：基本的に他は発車後におこなっている。15秒程度で済むことである。

組合：添乗者がぎりぎりになることがあると聞いている。

会社：1分前はないと思う。

組合：短い区間の運転であり、緊張もする。運転を優先されたい。

会社：だから「発車前に実施してもよい」としてゐる。

7 項について

会社：通路は特に指定されていないよう。職場に資料はおいてある。各自、確認して貰いたい。

8項について

会社：問題はない。疑問があれば確認して貰いたい。

9項について

組合：緊急通報装置は、基本は運転士が取るが多くなると考えている。だから不安がある。

会社：車掌は3名とも出ていることが考えられる。理解は出来る。

組合：個別でも説明して貰いたい。

会社：疑問があれば確認して貰いたい。

10項について

会社：必要最低限の資料は配付している。

組合：訓練時で見たパワーポイント等の画像を、疑問があっても後で確認できない。全員に配布するのが基本と考えるが、出来なければ一部でも職場に置いておくことなど出来ないのか。

会社：個別に聞きに行ってほしい。管理者は教えてくれる。

組合：ちゃんと教えてくれることを確認する。

11項①について

会社：列車接近を放送等で作業車に教える。色んな観点で安全性を向上するようにしている。支所もサービックも、ソフト面での改修を考えている。今取れる最善の策で明日を迎える。

11項②について

会社：引上げ線は入出庫時40Km/h制限である。ただし、入庫時は停止位置目標に向かって走るために信号は30Km/hが出る。

11項③について

組合：多くの社員は不安を抱えている。このままで事故があれば会社の責任である。

会社：会社は責任を持って安全を確保する。

以上