



第1回 安全セミナー

12月19日、中央本部は2024年度「第1回安全セミナー」を安全哲学の再確立をめざして開催し、80名（Webを含む）の仲間が参加しました。原因究明を行う必要性を一致させ、職場から運動をつくり出すことを目的として、発生した事象の共有と討論を行いました。

労働組合の視点からの安全について 〜訓練センター講師として感じること〜

きかく部会からは、訓練センター講師の視点で問題提起いただきました。訓練センターは、1988年の「東中野事故」を契機に各支社に設置され、「失敗できる環境」が特徴です。しかし「訓練内で失敗して良い旨を伝えても、職場に戻って復命すると失敗を怒られる」「評価を気にして、怒られないように仕事をすると」という傾向が見られるほか、出区後のドア開扉や行先設定を運転士が行うようになり時間的な余裕がなくなったためか、入信進などの構内にまつわる事故が多い現実が語られました。また、職場での定例訓練が「連絡事項を伝える場」になっている状況や、誰にでも進行優先・作業優先体質があることを自身の失敗談を交えて語っていただきました。

意見交換では、「失敗したときに『どうすべきだったか』は議論されるが『なぜそうしてしまったか』の原因究明は深掘りされない」「要員不足のため、訓セでの訓練に行きたくても行けない」「保安装置の異なる線区に異動となっても訓セに行けず、何となくでしか理解できていない」「上部機関から無理難題を言われたときに、指導担当がそれを指摘せずに簡単に受け入れてしまう現実がある」「資料がTeamsでの配信となり、重要事項がかき消されてしまう」などの意見が出されました。

安全問題は「己ごのたたかい」「仲間ごのたたかい」「会社ごのたたかい」であり、自分自身の失敗も明らかにしつつ、誤りを勇気をもって指摘することの大切さを確認しました。

輪軸圧入不良について

東京総合車両センター支部からは、輪軸圧入作業における不良や改ざんについて報告がありました。圧入用機械が構造的に使いつらく不具合も多い現実や、新系列車両の入場回数増加による超勤の常態化、工程の遅れや連休へのプレッシャーなど、現場は悲痛な声を出しつつも改善されずに八方塞がりとなる中、メーカーの助

言もあって圧入力値の改ざんが行われてきたことや、圧入力値に対する明確な見解が示されずに放置されてきたこと、2017年に東京地本がチェック機能を發揮し申し入れたことで問題が広まったことなどが報告されました。

メンテナンス職場では、規定値外などの異常を発見した際、工程の手戻りや他部門への迷惑を考え、正しく申告することを躊躇してしまう場合があります。しかし、それでも異常を正しく申告するために勇気を持つ必要性や、要員削減の一方で業務量が増加している職場現実に立ち向かうこと、職場での矛盾に悩む仲間にも素早く寄り添い、共に考えていくことの大切さを確認してきました。

バス職場における高齢運転士の安全や働き方、連続夜行運転や昼夜逆転運転の疲労度と集聚力との関係について

バス関東本部からは、バス東北本部と合同で開催した「安全・政策アドバイザー会議」での助言について報告があり、夜間視力は50歳代から衰えてくることや、5時間を割る睡眠時間では疲労度が回復しないこと、眠気をとるための仮眠は15分を超えて寝すぎると逆効果であることなどがアドバイスされました。

討論では、労働時間ギリギリまで乗務させている現実や休養室の環境の悪さを改善する必要性、体調不良時はまず安全に停車させることがバス・鉄道の共通課題として語られたほか、外国製バス車両の運転席の各種操作ボタンが外国語表記であり、操作することのような機能が動作するのかわからないまま運行している現実から、現車訓練を求めるとの大切さを再認識しました。

事象の共有や職場からの実践の報告を受け、「原因究明」という視点が職場から消えつつある現実が明確になりました。改めて問題点を見て見ぬフリや先送りをせず、「原因究明」の視点で安全風土を再確立するために奮闘することを確認しました。「安全セミナー」は今後も継続して開催していきます。

ポーランド「日本美術技術博物館マンガ」の開設30周年記念式典に参加

11月28〜12月4日、ポーランドにある「日本美術技術博物館マンガ」の30周年記念式典にJR総連・JR東労組の6名が参加しました。

1992年、JR東労組は当時の松崎委員長の提案に基づき、世界的な映画監督アンジェイ・ワイダ氏の「日本美術技術博物館を建てたい」との情熱を支援するため、「1週間1人10円カンパ」を取り組みました。

式典では中央本部高橋書記長が代表して挨拶を行い、1995年からポーランド平和研修を行ってきたことや、組合員のカンパで「ブエク炭坑慰霊碑」「グデニア慰霊碑」を建立したこと、「抵抗とヒューマニズム」を基本に今後も友好を深めたい旨を挨拶しました。

アンジェイ・ワイダ夫人からは「この博物館はJR東労組の組合員の協力や松崎さんがいなければ設立できなかった」と紹介いただき、会場は拍手に包まれました。JR東労組の連帯と友好の歴史を実感することができました。



このほか、アウシュヴィッツ・ビルケナウ強制収容所やブエク炭坑などを訪問し、悲惨な歴史の現場から学んできました。来年には戦後80年を迎える中、平和な社会をつくるために連帯を強化していくことを参加者で確認しました。

幹本申12号「新幹線の安全を脅かす事象への徹底した原因究明と対策の実施を求める」緊急申し入れ JR東労組で求めていた「E3系全列車の併結運転」が実現！

2024年3月6日に発生した「つばさ121号」の滑走による郡山駅速度超過・オーバーランの事象に関して、新幹線協議会は緊急申し入れの団体交渉（前回からの継続議論）に臨みました。

当該列車はE3系の7両単独運転であったため、ブレーキ力を確保するために、JR東労組として新幹線区間での併結運転を求めてきましたが、実現することとなりました。今後も組合員の声に基づき、安全第一の鉄道をめざして議論していきます。

■原因

・鉄道総研の協力も得ながら分析や走行試験で原因究明を行い、下記要因が重なりブレーキ力が低い状態が継続、大滑走発生に至ったと推定。

- 【気象】低温かつ軌道上に積雪があった
- 【地理】郡山駅下り進入時には滑走を誘発しやすい「下り勾配」「曲線」「セクション」が断続的に存在していた
- 【車両】微小な滑走を検知して滑走制御を繰り返すことで、ブレーキ力が得にくい制御となってしまった

■対策

- ・「ATCブレーキパターンにおける減速度設定を下げてブレーキ開始点を早める」「滑走検知感度を低感度に変更してブレーキ力を維持する」の2つがメインの対策。
- ・踏面研磨子の変更と、併結運転の実施も行う。
- ・暫定対策は10月末に終了したが、指令との打合せのもとブレーキ軸割合不足SWを扱うケースはあり得る。
- ・ブレーキパターンの変更はE3系・E926系で行う。（郡山駅に限らず全駅）
パターン変更に伴う遅延は運転整理の範囲内と考える。
- ・滑走検知の感度を低くすることで減速効果が高くなる。著大なフラットは生じない。
- ・踏面研磨子W2形TCは粘着効果が期待できるが、軌道短絡の要因となる鉄片を生成しやすいため、冬季のみの搭載とする。
- ・ダイヤ乱れなどの突発的な場合を除き、計画されている定期・臨時列車は通年を通してすべて併結運転となる。営業・非営業の判断は、乗務員手配やご利用状況を勘案して決める。メンテナンス職場の負担となっていることは承知している。