

## 申6号「政策フォーラム提言・職場改善運動」での 組合員の声実現に関する申し入れ交渉 その③

**7 長大トンネルにトンネル内照明と出口距離表示板を設置すること。**

→会社回答：必要な設備を整備しているところである。

(組合) JR 北海道・石勝線列車脱線火災事故の対策として「500m以上のトンネルに、照明設備の設置と点灯スイッチに表示板設置、トンネル出口までの距離表示を100m間隔で整備」が義務化されているが、設置されているか？

【会社】支社管内のトンネルには設置済みである。

(組合) 乗務員は、設置している事を知らない。異常時は乗務員も使用するので周知するべきである。

【会社】周知方法も含め、現場と議論していく。

**8. 駅輸送業務における運転取り扱いに関する教育実態を明らかにし、安全教育の充実を図ること**

→会社回答：必要な教育を実施していく考えである。

(組合) 一ノ関駅構内で軌陸車が駅境界を越えて誘導した事象から、経験や知識不足、教育と管理体制が見えた。若手が多く、ジョブでの異動など経験年数が少なく、急激な世代交代が行われている職場において、教育は課題である。どのように行われているか？

【会社】駅輸送トレセンの研修や、その都度一ノ関駅の概要説明や議論も行ってきている。その他、新採や初めて駅輸送業務を行う社員には、定期的な研修も設定し教育体制の拡充を行ってきている。

(組合) 列車防護が出来なかった課題から、列車防護に関する訓練を年1回、輸送職全社員が行う必要があると考えるが支社の考えはどうか？

【会社】現場からそのような声があれば、行っていく事も検討していく。

**9. 盛岡駅場面の山田線 640D～645D を空転・滑走時期に盛岡車両センターへ入出区とし、アルミナ補充を盛岡車両センターで行うこと。**

→会社回答：640D 折り返し 645D の車両運用については、駅留置とする。

(組合) 昨年度の議論もあり、640D 到着後片側のみ乗務員のアルミナ補充を行ってきた。645D 発車まで時間がある事や、アルミナを両側補充する事で、空転滑走での遅れ時分短縮につながるのではないかと？

【会社】駅留置をして片側のみアルミナ補充を行ない、一定の成果はあった。通年通して、アルミナ補充の為に出入区は行わないが、時期を絞って行う事は検討していく。それ以外にも空転滑走対策として、木の伐採、レール研磨などは今年度も行っていく考えである。

**10. 山田線の千徳駅から宮古駅間の沿線に柵を設置すること。**

→会社回答：必要な設備を整備しているところである。

(組合) 同区間は線路の両側に幹線道路が並行しており、線路を横断している形跡が複数ある。過去にも人身事故があり、乗務員から柵の設置を求める声は、常に出されている。改善を求める。

【会社】同箇所には看板を設置し注意喚起を行なっている。ソフト面の対策としても、注意喚起を地元の自治体や警察に依頼なども行っている。予算もあるが、現場からの声によって看板設置は可能である。