

JRの安全対策 運動と要望実る

JR 西日本は2月21日、近畿ブロック事務所に安全対策のまとめを送付してきました(一部、18日にマスコミ発表)。これは14日におこなったJR交渉の際に資料要請していたものですが、この間の運動と要望のいくつかが実現しました。

□ホーム要員の体制強化を行った駅

【東海道本線】尼崎駅 【大阪環状線】西九条駅、桜ノ宮駅、鶴橋駅、新今宮駅 【関西本線】久宝寺駅、東部市場前駅、平野駅(以上大阪) 【阪和線】長居駅、和泉府中駅(以上大阪) 【山陽本線】明石駅

□非常ボタン新設予定駅(2010年度)

【山陰本線】丹波口駅、太秦駅、馬堀駅、並河駅、園部駅(以上京都) 【奈良線】新田駅(京都) 【福知山線】相野駅、篠山口駅(以上兵庫) 【山陽本線】上郡駅(兵庫) 【赤穂線】西大寺駅

※乗降5000人/日人以上

□協議している踏切(要望書記載の踏切)

山陽本線・勝負下踏切(加古川市と協議中) 東海道線・日吉野踏切(近江八幡市と協議中) 東海道線・日夏街道踏切(滋賀県と協議を行い、施工中)※踏切内は整備完了、前後の道路は滋賀県によって施工中

□3次元レーザーダ式障害物検知装置設置踏切

阪和線・杉本町構内「杉本町南一踏切」(杉本町駅の日根野寄り)

□転落検知マットが設置されている駅(14駅)

【奈良線】JR小倉、六地蔵駅(以上京都) 【東海道線】膳所駅(滋賀)、新大阪駅、大阪駅(以上大阪)、神戸駅 【おおさか東線】新加美駅(大阪) 【学研都市線】鳴野駅(大阪)、同志社前駅(京都) 【大阪環状線】桜ノ宮駅、福島駅 【阪和線】浅香駅、和泉鳥取駅(以上大阪) 【山陽新幹線】新神戸駅

転落防止ガード、年度内100%設置など回答 JR 西に安全対策要求

党近畿ブロック事務所と近畿6府県委員会は2月14日、JRの安全問題で JR 西日本本社と交渉しました。交渉を通して、「アーバンネットワーク内の車両連結部分への転落防止ガードの設置を年度内に完成させる」「機能を拡大した非常ボタンを計画的に配備する」との回答を得ました。また、要員の配置についても「ハードの整備と人の配置はしっかりとしていかなければならない」「ハード上無理なときは人を配置する」「ハードができれば人を減らしてよいとは思っていない。安全確保は人とハードが一体だ」などの認識を示しました。交渉には宮本岳志衆院議員と地方議員らが参加しました。

要望項目への回答と質疑

1、ホームへの転落防止のために、ホームドアや可動式ホーム柵の整備目標を明確にして、少なくとも1日の乗降客が5000人以上の駅のホームには早急に設置すること。

回答:可動式ホーム柵は北新地駅に設置。年度内にも完成予定。扉数の問題もあり、短期・中期では難しいが今後の展開を考えている。ドアのところに止める装置(定位置停止装置)も整備する。安全が一番守らなければならない課題と認識している。

2、ホームドアや可動式ホーム柵が設置されるまでの間の危険性を深く認識し、ホーム要員の配置、転落防止柵やモニター、転落感知マットの設置などを行うこと。特に、先頭車両同士の連結部分への転落防止柵の設置を急ぐこと。

回答:要員は必要と考えられるところに配置している。部分時間帯も含め。テレビモニターの設置でそれ(要員)に代えているところもある。柵は通過車両のみのホームに通過柵を設置している例がある。感知マットは14駅に設置、曲線のホームの所に。

→舞子駅の現場を見ても事故の個所のみへの対応。まさに対症療法だ。先頭同士の連結部のところには垂

水駅など他の駅にも設置すべきだ。新しい非常ボタンについても同様。

回答:固定柵はもたれかかりの問題(柵のないところで、あると思って安心してもたれかかり、転落する)のリスクがある。固定柵が、これで安全だとなるかどうか見定めてから他への設置を考えている。非常ボタンについては、出発時のリスク回避のために、H19年から機能を拡大したものの設置を進めてきて、舞子駅も今年度内の設置計画であり、(もう少し早く設置しておればと)忸怩たる思いだ。

→当面する対応が見えない。要員を置くのが一番の安全策だ。

回答:要員問題は、人減らしが目的ではないのでご理解を。

→舞子駅を利用しているが、子どもたちが後先見ずに利用している姿を見ている。ホーム要員が必要だ。

回答:ホーム要員を減らすことが目的ではない。

→計画的整備と言われたが、計画の内容はどうか。

回答:個別には言えない。各支社が計画している。

→垂水や元町駅はカーブで車掌からは先頭が見えにくい。こういう現場の声、利用者の声を真摯に聞くことが大事だ。

回答:リスクの洗い出しをする。リスクをなくすための、リスクアセスメントの立場ですすめている。

→示されたパンフ(交通安全報告)には、安全対策の項目に、ホーム要員の項目がないが、ホーム要員の配置を安全対策と考えていないということか。

回答:そうではない。

→駅で自殺志願者が柵を越えようとしたのを乗客がとめることができたが、その後、その人が付近の踏切で自殺された。17万人に影響がでた。ホームに要員がおれば、引き渡すことができたのに残念だ。

回答:一般論だが、自殺志願者は駅員に引き継いでいただければ。

→舞子駅では客が非常ボタンを押したが、電車は出発した。効果がなかった。客任せではだめだ。事業者が安全に責任持つべき。ところがJRはホーム要員を減らしてきた。先頭車両同士の連結部で、対応が免除されるのはホーム側の安全対策として、可動式ホーム柵があるか要員が配置されている場合と明記されている。最優先の安全策としてホーム要員の配置を。

回答:ハードの整備と人の配置、しっかりとしていかなければならない。ハード上無理なときは人を配置する。一方、ハードができれば人を減らしてよいとは思っていない。安全確保は人とハードが一体だ。

3, 設置が義務づけられている車両の連結部分への転落防止ガードの設置を至急に行うこと。先頭車両同士の連結部分にも転落防止ガードが設置できるよう技術を開発すること。

回答:近畿圏は現在97%だが、年度内に完成させる。先頭車両の連結部への対策には至っていない。国交省のガイドライン(技術指針)に基づいて対応したい。

→舞子駅での事故の車両編成は、途中で切り離す訳ではないのに先頭車両同士の連結がくみこまれていた。こういう編成はやめよ。

4, 万一転落した際の安全の保障としてホーム下に待避スペースを確保すること。

回答:待避スペースを設けられていないところには、ホームにあがるためのステップを一定間隔で設置し、黄色に着色している。

5, 非常停止ボタンは、停線中の車両の出発が抑止できるよう、新しいシステムに更新すること。

回答:運転手・車掌にも信号によって警告できるタイプの信号にH19年から順次代えていっている。

6, 障害者の要望をふまえ識別性の高い点字ブロックに改善するとともに、ホームの凹凸を平らに改修すること。

回答:点字ブロックの内部に「内包線ブロック」を敷設していっている。これはホーム側と線路側を識別するためのもの。凹凸の解消には努めている。引き続き改善したい。

【個別の要求】(回答なし)

- ・久宝寺駅に転落防止柵を設置すること。
- ・八尾駅南口にラッシュ時以外も駅員を配置することなど。
- ・嵯峨野線太秦駅のホーム拡幅。当面、直ちに安全柵を設置すること。
- ・南草津駅にホーム要員を増員すること。
- ・京都線桜井村踏切(大阪府島本町)、嵯峨野線並河駅南側の踏切(京都府亀岡市)、JR琵琶湖線堀上・日吉野(滋賀県近江八幡市)、常楽寺踏切(安土町)の拡幅。神戸線勝負下踏切(兵庫県加古川市平岡町)の改善。