



### 申10号 乗務員とお客さまの生命を守る水郡線の 安全性向上に関する緊急申し入れ その①

1. 危険木とみなす基準と調査方法を明らかにすること。

(回答) 「沿線近接木の管理マニュアル」等に基づき対応しているところである。(1~3項同じ回答)

【会社の回答に対して】

危険木・沿線木の調査・社員への周知に対して、乗務員が質問をしても管理者からは明確な回答がされない中での申し入れであるにも関わらず、会社の申し入れ回答が項目に対しての明確な回答ではなく、不誠実なものだと主張。

- ① 交渉をスムーズに進めていく会社側の誠実な姿勢が見えない。
- ② 緊急性を要する中で議論を行い即座に対策を講じなければならない交渉に対して不誠実な会社姿勢である。

【我々の主張】

このような会社の姿勢は積みあがっていること。

同様の姿勢が続くのであれば、誠実交渉義務違反と言わざるを得ないことを会社へ通告！！

組合:危険木とみなす会社の判断基準は何か?

会社:『沿線近接木の管理マニュアル』があり、その中で、具体的な管理については、各支社で定められている。水戸支社については、『沿線近接木の手引き』を作成し、マニュアル・手引きに基づいて管理をしている。

近接木とは、鉄道沿線に立っている木が倒れた時に鉄道設備・輸送等に影響を及ぼすかで判断する。

危険木とは、立木の状態で判断を行い、幹が傾いている・木が枯れているなど見て判断する。

鉄道敷地内については、会社として判断できるが、鉄道敷地外については、国や民間の敷地となるが、大径木などもあるので、倒木した際に、鉄道運行に支障を及ぼす状況であれば、近接木として判断をおこなう。

【どの様な管理で、近接木の把握・調査しているのか?】

- ① この間引き継がれてきた台帳があり、沿線近接木会議を行い、年に2回会議にて更新を行いながら管理している。
- ② 台帳の更新については、直轄で列車巡視・徒歩巡視を行い目視により確認し、樹木のランクを定め、進行があれば更新するという作業を行っている。
- ③ 危険木の判断については、マニュアルでは目視による確認が定められているが目視では限界があり、詳しく判断するには専門会社の協力が必要になる。

※なお、8/21に倒木した近接木は設備関係の添乗や徒歩巡視では特に進行は認められない箇所であった。幹の中が腐っていた状態であった為、目視では把握出来なかった。打検調査が必要であった。

組合)把握している危険木は、水郡線沿線では、どのくらい存在しているのか?

会社)常陸大子以南で約200本強、以北で200本弱存在している。

組合)これまで実際に、水郡線において専門会社が入り、調査したことはあるのか?

会社)過去の台帳を確認したが把握出来なかった。

**これまで水郡線において専門業者が調査に入った事がない!  
直轄による目視の巡視のみで管理していたことが明らかに!!**