

休日出勤増は事故防止に逆行！ 安全最優先の文化の醸成のため には労使協議を開催せよ！

「平成29年度安全対策の推進について」経営協議会開催

4月20日、本部は平成29年度の安全対策の推進について経営協議会を開催しました。

会社は、平成28年度鉄道運転事故など及び労働災害の発生状況、平成29年度安全関連の設備投資、運転事故防止及び労働災害防止重点実施事項について説明しました。この中で「安全最優先の文化を醸成し、一人ひとりが安全に関する実行力を高めていく」と述べました。

本部は「安全確保、事故防止に向けた取り組み強化は、労使共通の認識・課題であると考え、個別の申し入れに関する協議開催の遅れや協議拒否などがみられ、安全問題について労使で真摯に協議する姿勢に甚だ疑問を持たざるを得ない。現場で働く者の声、意見を充分把握し、教訓を活かすために労使協議はたいへん重要であると考え」などを主張し、議論しました。

《質問と回答》

1. 昨年度の輸送状況は順調に推移し、経営状況も極めて好調であったと考えている。これはひとえに、日々の組合員・社員・関連会社社員などの努力によるものであり、安全確保に向けた個々の取り組みの結果であると認識している。このことに関して会社の見解を明らかにされたい。

また、J R 発足30年を迎え、国鉄からJ Rに移行し、事故・災害などの発生状況、その傾向などがどのように推移してきたのかを簡潔に明らかにし、そのことに関する会社の評価・見解を明らかにされたい。

【回答】

様々な取り組みの成果が出ている。法令に基づく規定の整備、保守点検、耐震補強、A T S - P T 導入、車両設備更新など、30年間で3, 3兆円の設備投資をしてきた。ハードだけでなく、教育、知識技能の研鑽など、ソフト面でも取り組んできた。社員の努力の成果だと言える。たった一つの事故ですべてが崩れてしまうことも、肝に銘じている。

2. 私たちは、安全確保、事故防止に向けた取り組みを強化することは、労使共通の認識・課題であると考えている。しかし、これまでの個別協議においては、発生した事故・事象に関する状況把握、あるいは原因、背景などの分析、さらに対策などに関して、十分な論議がなされ認識が一致しているとは言えないと考えている。

また、個別の申し入れに関して協議開催の遅れが目立ち、場合によっては協議拒否など、安全問題について労使で真摯に協議する姿勢に甚だ疑問を持たざるを得ない状況も発生している。

さらに、過日開催された業務委員会（31A事故関係）の席上において、「他社の事柄であり、回答する立場にない」という回答がなされているが、このような対応は労使協議において、再発防止のために安全問題を真摯に議論することを、あえて避けているとも言わざるを得ない。現場で働く者の声、意見を充分把握し、教訓を活かすことは極めて重要なことであり、そのための労使協議は重要であると考えているが、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】

労使共通の認識であるところは、さらに深めるよう取り組んでいきたい。認識の不一致については、会社は労組と、協約に基づいて十分協議している。個々にしっかり検討して適時適切に回答しているが、認識が一致しないこともあるのはしかたない。31AについてはJR西日本管内での発生であり、まず西日本で究明を進めてもらう。ほってにおいて良い問題とは考えておらず、教訓があれば活かしていく。

3. 安全を確保し快適な輸送サービスを提供するためには、そこで働く者の労働環境、職場環境が充実し、ゆとりと豊かさ、心身の健康が前提でなければならないと考えている。そのために、充分休養をとり余暇を活用しリフレッシュできる環境を整えるべきであると考えている。

しかし、これまでも協議してきたように、あらかじめ年間計画で休日労働（一方的な休日勤務指定、昨年より増加）が予定され、年休についても完全取得が困難な状況が続いている。また、これまで公表していた翌月休日指定予定日の公表が廃止され、予定が立てづらくなり、余暇を有効に活用することが困難となった。さらに、一方において休日勤務希望を募るなど、あたかも休日労働を「奨励」するような状況も発生している。

これでは、ゆとりどころか、疲労が蓄積し長期的に見た場合、安全確保にとってマイナス要素として作用する事態となることは明らかである。長時間労働や休日労働などの完全解消、年休完全取得に向けて、ゆとりある要員を確保すべきであると考えているが、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】

健康に働ける環境作りを図ってきて、飛躍的に労働条件は向上したと思う。

休日出勤は、要員配置に波動があり会社としてはピークにあわせるつもりはないことから、ゼロにはならない。今後も乗務員養成に取り組んでいく。

年休取得は、世の中の水準からすれば比較的多いと考える。完全取得にならない理由は社員の側にもある。社員の健康にはひきつづき目を配っていく。

4. 効率化・低コスト化は、そのことのみを自立化・目的化してしまうと、安全確保と逆行する事態となりかねないと危惧している。効率化・システム化・作業見直しなどにより、時間に余裕がなくなり、マニュアル通り行うのが精一杯、というような作業実態が多く報告されている。このようなことでは、「自信」を持って業務を遂行することが困難である。会社の見解を明らかにされたい。

また、「新幹線車内業務の見直し」、「在来線集中旅客サービスシステムの導入」など、現在計画されている諸施策は、社内の安全確保、駅の安全確保が疎かになると考えている。特に駅を無人化することは、目の不自由な旅客の転落事故などが発生し社会問題となっている中で、ホーム上の安全確保に逆行する施策であると考えている。会社の見解を明らかにされたい。

【回答】

「低コスト化」の概念が違うと考える。ケチケチ運動をやっているとは思わないし、安全を損なってまでやることではない。作業時間を確保し、質を落とさず、安全を損なわずに、効率的な業務執行を進めていく。

5. 熊本地震から1年が経過し、その分析・研究などの結果を受けた新たな知見に基づき計画する地震対策、耐震化工事など、これまでの計画との変更点などがあれば明らかにされたい。

また、新幹線脱線防止ガードが外れる事故が発生したが、脱線防止ガード自動検査装置による検査で、同種事故が防げるのか、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】

阪神淡路大震災からは耐震補強を進めてきた。中越地震からは新幹線脱線防止対策を図ってきた。東日本大震災からは津波対策で、危険地域の見直しと定期的な訓練の実施に取り組んできた。熊本地震からは運転再開までの時間短縮をめざして対策を進めている。

脱線防止ガードのトラブルについては、様々な対応を検討している。第三者機関への分析依頼やボルトの増し締め、巡回点検など取り組んでいる。もう二度と起こせない事象だと考えている。

6. 過日飯田線において線路に土砂が流入する事態が発生した。幸いに落石警報装置も作動し、大惨事には至らず怪我人も出なかったが、近年における自然災害は予想を超えるものとなっている。このような事態に備えるための具

体的な取り組みについて明らかにされたい。

また、在来線において動物の線路侵入による衝撃事故が多発している。そのことに関する、具体的な対策、取り組みについて明らかにされたい。

【回答】

自然災害に対しては未然防止が基本的考え方である。列車抑止、点検、落石雪崩検知線の設置など進めてきた。台風、大雨など、警報が出たら早め規制を図っている。鹿の侵入対策には非常に苦労しているが、様々な知見があるので、対策を試行しつつ有効に活用できればと思う。

7. 事故などの再発防止に関する状況把握、再教育などにおいて、会社・管理者の「責任追及」「見せしめ」ともとれる対応が後を絶たない。

再発防止に向けた状況把握、再教育を否定するものではないが、管理者の「言う通りのこと」を認めなければ「虚偽」と疑われ、当事者がその時、その瞬間に感じ行動したことに対し、あらかじめ非違行為、虚偽と決めつけるような事情聴取のあり方があってはならないと考えている。事故防止、再発防止は現場から学び教訓を活かすべきである。会社の見解を明らかにされたい。

【回答】

再教育は見せしめとは考えていない。厳しいと取られても、事象、経過、原因、事情などを確認していかなければならない。その上で教育するのが会社の責任である。より安全に列車運行していけるよう取り組んでいく。

〈主な議論〉

労使協議の申し入れについて必ず開催すること！

組合：事故は減少してきているとはいえるものの、さらに減らしていこうということが大切で、労使協議に関わることである。窓口でいくら丁寧に説明しても、労使協議とはいえない。現場の感覚を受け止めてもらう場として、議論の場は必要である。その積み重ねで安全文化が醸成されていくと考える。31Aでは、JR東海も同じ車両で同じ線路を走っているのだから、もっと前広に議論をすべきである。

会社：組合側には真摯に対応する姿勢である。31Aについては、危機感を持っていないわけではない。西日本で原因究明しているが、把握している範囲で対応してきた。

組合：認識がずれているといわざるをえない。

ゆとりのない仕事では安全を確保できない！

組合：新幹線の乗務員は、あまりにもゆとりがなく、時間に追われ、疲労が大きい。年休が入らないことが拍車をかけている。現場の声を受け止める

べきである。

会社：要員の確保が難しい。しかし、想定を超える旅客増に応じていかないといけない。数年前の想定で社員採用、車掌や運転士の養成で未修了や不祥事の発生などで現在員が減ってしまっている。必要な要員を確保するために取り組んでいく。

組合：何年も前からの課題ではないか。なんとか乗り切っていけばいいなどという姿勢は看過できない。

会社：時短者の活用など、限られた労力をしっかり活かすという努力をしている。

3 1 A部品落下、脱線防止ガード外れは、あわや脱線転覆という認識はないのか！

組合：脱線防止ガード自動検査装置の有効度はいかがなものか伺いたい。

会社：いま説明できるものを持ち合わせていないが、今回のことは二度と発生させられない事象として、しっかり検証して対策していかなければいけない。

組合：全線に付けるとしているものにトラブルが発生した。車両に接触していたのだから、たいへんなことになっていたかもしれないという認識だ。抜本的対策を施すということによいか。

会社：抜本的となるかわからないが、検証と対策をやっていく。今のところ、ボルト増し締めは有効であり、実施している。

組合：インシデントはなかったというが、ガード外れは該当しないのか。

会社：なっていない。インシデントは国の判断によるものなので。

組合：我々としてはインシデントと同等のトラブルだと考えている。あわや脱線転覆もありえた。

会社：事故にはならなかったが、しっかりした対策が必要である。脱線するまでに至るものではなかったと考えるが、接触したのは大きいことだ。

組合：3 1 Aでは、過去にJ R東海で同様の事象があった。脱線事故に至る前に、再発防止の有効な対策が必要である。新たな検査周期延伸の試験をするとのことだが、このような状況の中では周期延伸はやめるべきである。

会社：原因が同様かどうかは、まだわからない。原因と対策を追求していく。検査周期延伸については議論していく。

触車死亡事故を完全にゼロにするための努力を！

組合：触車事故について、静岡支社管内では30年で3件、10年に1件の率で社員と関係社員の尊い命を失った。この連鎖を断ち切らないといけない。

さらなる事故防止の取り組みと、適切な作業時間が確保されているかも見直されたい。

会社：待避不良が発生した際は、原因追求と対策について現場でも取り組んでもらっている。ルールが守られていない傾向があるが、うるさがられても繰り返し注意喚起を行っていく考えである。労組にも協力いただき、一人ひとりが意識を持ってもらうことが大切だと考えている。

以上