

29年度はのぞみ34号台車亀裂事故など、 過去にない例のない事象が次々と発生！ ゆとり、豊かさ、心身の健康を重視して、 安全確保・事故防止に取り組むこと！！

「平成30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30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、別紙に基づき平成29年度鉄道運転事故など及び労働災害の発生状況、平成30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『「安全は輸送業務の最大の使命である」ことを強く意識し、社員・関係会社が一丸となってソフト・ハードの両面から運転事故の防止及び労働災害の根絶に取り組む』と述べました。

本部は『平成30年度安全対策の推進についての説明を受けるにあたり、「のぞみ34号」台車亀裂事故、リニア中央新幹線工事に関わる土砂崩壊、工事に関わる長時間運転見合わせ、など利用者、地域住民、社員の安全を脅かす大きな事象を次々と発生させたことに鑑み、より一層の安全確保、社会的責任の明確化、労使協議の充実などの観点から、会社の基本的な考え方について見解を求める』として10項目について質問し、議論しました。

《質問と回答》

1. 平成29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。しかし、新幹線で初の重大インシデントに認定された「のぞみ34号」台車亀裂事故や、過去に例のない事象が発生した。「安全は輸送業務の最大の使命である」という安全綱領の理念のもと、組合員・社員・関連会社社員などが努力を重ねているにもかかわらず、異常時対応や車両検査体制のありかたが問われる事態となったことについて、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】重点方針で話したとおり、平成29年度は、お客様の死傷事故など決定的に信頼を失うような事象はなかったが、過去にはなかった事象が発生した。原点に立ち返って、事故の根絶に取り組んでいく。新幹線のインシデントは重大な事象。原因究明等は関係機関と連携して対応している。対策等に

ついて3月7日に公表したが、今後も関係機関連携しつつと対応していく。

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。

昨年度、労使協議や団体交渉を求めて提出した安全問題に関する申し入れ19件のうち、協議されたのはわずか1件であった。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、施策に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たいへん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】 鉄道の安全を守るためには、過去の事故の教訓等を踏まえてルールを定め、社員が定められたルールを遵守することが求められる。現場の声を把握して修正するのは大切であり、今後も組合側とは真摯に議論していきたい。

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。しかし、あらかじめ年間計画で休日労働が予定され、年休についても完全取得が困難な状況が続いている。このような、安全安定輸送に必要である要員を適切に配置していないといえる状況が改善されないまま、「やるべきことをやり遂げよ」と強要するのは、たいへん理不尽だと言わざるを得ず現場の士気や安全に悪影響を及ぼす。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】 要員については計画で示したとおり。業務量の変動に応じて、要員管理をしている。休日勤務は、必要があれば指定していく。新幹線は不要と想定しているが、想定を超える減耗、列車本数増があれば休日勤務をお願いすることもある。在来線は区間で業務量の調整、新規養成乗務員の配属先の調整、区間異動など、可能な限り取り組んでいく。

年休の取得状況は様々な要素があるので、要員の状況をそのまま結びつけて考えることは適切ではないと考える。

4. 工事に関わる事故については、その原因の把握に時間が掛かり長時間にわたる運転見合わせが度々発生している。作業計画段階における関係会社との綿密な打ち合わせはもとより、計画変更時の相互の確認を徹底して行い、現場立ち会いを強化するなど、会社が施工に全責任を持つべきと考えるが、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】 関係会社を含めて一貫して事故防止対策を実施してきている。作業変更時の関係者間の検証、リスク排除は重要である。施工前後の変化をしっかりと見ることや、線路閉鎖、保守用車運転手続きなども重要な点である。社員一人ひとりが緊張感を維持するよう図っていく。

5. リニア中央新幹線建設工事について、長野県のトンネル関連工事現場付近で土砂崩落を発生させた。幸い人的被害には及ばなかったものの、地域住民や道路利用者に多大なご迷惑をおかけしたと共に、今後の工事における安全確保に大きな不安が生じた。識者の警告や関係住民の指摘に耳を傾けず、無理な計画を推し進めていることに起因する影響だと考えるが、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】 現場の斜面は特異な地盤状況であり、一般的に特に注意が必要なことは認識している。今回の事象を踏まえてより一層注意して施工を進めていく。発生原因や復旧計画等について、3月27日に中川村リニア対策協議会、29日に大鹿村連絡協議会で説明を行った。

6. のぞみ34号台車亀裂事故においては、脱線転覆という最悪の事態をかわらうじて食い止めることができたといえるものの、当時の会社の対応については不明瞭な点が多く、なぜ早期に詳しい情報を開示しないのか疑問を持っている。名古屋駅で列車を発車させない処置を行ったものの、発車寸前だったことからすれば、点検を実施していた現場社員の安全が確保されていたのかどうかたいへん危惧するところである。乗客の安全確保はもとより、当時の状況を正確に明らかにし、異常時の点検を担う社員の傷害事故防止対策を早急に実施するべきと考えるが、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】 重大事象であった。原因究明には積極的に関わっている。対策等も説明したとおりであり、傷害事故防止等、今後も適切に対応していきたい。

7. 労働災害については、会社発足後、関係会社を含め40名の労働者の尊い命を失った。その中でも触車事故根絶のための取り組みは、現状に留まることなくさらに積み重ねていくことが大切だと考える。労働災害事故防止全般において、ルールや基本動作の徹底は重要だが、社員の実践にだけ依存するのではなく、設備の修復や更新、余裕を持った作業時間の設定など、社員と関係会社社員の安全を確保するための体制強化を目指していくべきと考えるが会社の見解を明らかにされたい。

【回答】 労災防止には一貫して取り組んでいる。各職場の安全衛生委員会の開催、作業環境改善、リスクアセスメント、社員意識の向上、KY活動の推進など図ってきている。減少してきているがゼロにはなっていない。今後も取り組んでいく。

8. 南海トラフ巨大地震の可能性が検討される中、新たな防災対応の構築が求められると考える。新幹線の大規模改修、脱線・逸脱防止対策、高架橋や駅舎の耐震補強、また、浜名湖付近の津波対策、津波警報発令時の運転見合わせなど、新たな対策を講じるべきと考える。

また、在来線においては、鹿や猪の線路侵入の地域が東海道本線市街地沿線にまで拡大しており、衝撃対策の排障器が設置されていない車両で運転不能となるダメージが発生している。車両設備改善などの対策がさらに必要と考えますが、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】阪神淡路大震災後、構造物の耐震補強に取り組んできたが、平成30年3月でひとまず終了した。新幹線は可能な限り脱線させないために、全線に対して対策実施していく。地震警報システム「テラス」も導入した。津波対策は、定期的な津波避難訓練や、在来線で各自治体のハザードマップに基づいて、取り組みを実施してきている。今後見直しや変更があれば対応していきたい。

鳥獣類の被害については、柵の設置や徐行運転など実施してきているが、すべてうまくいくわけではないので今後も取り組んでいく。

9. 在来線運転士の業務に導入されたタブレット端末（C A S T）は、運転台に設置できない車種がある、設置するとホームミラーが確認できない、GPS不具合やバッテリー不足など、その運用と機能に様々な問題が生じており、運転士に責任事故を誘発させるような負担を与えている。また当初予定されていた工事徐行の入力も未だ運用されていない。効率化・システム化の推進が安全確保と逆行することはあってはならないことであり、問題が解決するまでC A S Tの運用は一旦中止すべきと考えるが、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】タブレットについては地方で議論していただきたい。一旦使用中止は考えていない。

10. 駅ホーム利用者の安全を確保するためのホームドアの導入について、東海道線金山駅で試験中だが、一カ所だけでは実証試験になっていないのではないかと現場社員から指摘されている。必要な知見を得るためには、安全を確保したうえで、実施時と同等の設備を用いて実証試験を行うべきと考える。

また、視覚障害の方などのホーム上でのリスクを軽減するためには、他の利用者の方々に協力を求めるのではなく、ホーム要員の配置など会社が全責任を持って方策を尽くすべきだと考えるが、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】実証試験は、得られた結果に踏まえて本使用に活かしていくものであり、それを基に実質に対応していきたい。ホーム要員については、利用状況に応じて必要な要員を配置している。ハード面ソフト面で必要な対応を行っていく。

〈主な議論〉

事故原因や対応について、現場に反映させるために、労使協議の申し入れに応じて真摯に議論せよ！

組合：のぞみ34号の事象以降、社員が車両の異常を感知して列車を停車させ点検したケースがあれば何件か明らかにされたい。

会社：件数はない。

組合：ＪＲ西日本では18件あったといわれている。ＪＲ西日本の社長は、安全が確認できないときは迷わず列車を止めるということが実践されている結果であると評価している。ＪＲ東海では柘植社長が名古屋駅で列車を止める判断をした社員を「見事な連携だ」と評価しており、その通りだろうと考えるが、新大阪で引き継いで名古屋で運休するまでのことが、ほぼ語られておらず、安全優先の文化を醸成するという会社の考え方がしっかり職場に伝えられているのかどうか疑問である。数字で現れているのかどうかという問題意識なのである。

会社：数多く申し入れを受けているので、５月１日に業務委員会を開催する。時系列等も含めて、その中で議論できることがあると思う。

組合：新幹線鉄事、関西支社が定めている「新幹線スピリット」があるが、安全最優先にという項目のところが、これまで「迷ったときは誠実に公明正大に」となっていたのが「わずかでも迷いが生じたときは安全を守るための行動をためらわない」と変わった。安全優先の思想が明確になり、重要なことと考える。口で言うのは簡単だが、現場で止める判断はなかなか迷うところがある。何もなかったら何故止めたのかと責められるのではないか、処分があるのではないかと心にちらつくものである。何もなかったとしても安全最優先の結果として受け入れられるということをさらに明確に打ち出すべきである。

会社：迷いなく止めてもらって構わない。止めたからといって何かあるわけではない。社員ができていないというわけではなく、34Aも名古屋で止めなければと判断したことは大きく評価している。止めた場合に、状況が変わってしまう場合もあるので、報告は適切にしてもらわなければならないが、止めたことを咎めるつもりはない。取扱い誤りとか知識不足で生じたこととは別の対応という考えである。

組合：現在、東海地震に対するマニュアルはあるが、南海トラフ巨大地震では影響ははるかに広くなると考えるが、それに対するマニュアル等は計画されているのか。

会社：現在の規制範囲で大丈夫かといえば、大地震法で国が出しているものに則ってやっているが、国の動きに対応していく必要はあると考えている。

組合：地震に対して、N700S 確認試験車は試験走行が始まる前に、バッテリー駆動について明らかにされたが、停電の場合にトンネルや橋梁から脱

出するためのものという認識である。地震発生で停電した場合に、浜名湖付近から脱出するようなことは想定されているのか。

会社：システムのことは詳しくはないが、新幹線は現状で津波避難地域がないので、そういうことではないと思う。

組合：浜名湖付近は新幹線でも津波の危険地域ではないかと組合は主張し、議論をしてきたが、高架橋や構造物がダメージを受けて影響する場合もあるのではないかと。

会社：いまのところ危険地域の指定はしていない。

組合：対立である。

職場の危険箇所を抜本的に改善せよ！ ゆとりのある作業時間を設定して、安全を確保せよ！

組合：労働災害について、東京検査車両所での転落事故の背景に、設備の老朽化や不十分な修復があると考ええる。抜本的な対策が必要であり建て替えるという対応をされたい。安全な職場づくりを目指されたい。

会社：車両所での転落事故についてはリスク管理に不十分な面があった。優先度はあるが、必要に応じて修繕などをしていきたい。

組合：早急に改善されたい。車両設備に関わる事故防止対策として、検査周期の見直しを検討されたい。検査周期が短ければ、34A事故の原因となったような原因の早期発見がしやすいのではないかと考える。

会社：現状は適切な周期であるが、新たな見知が出てくれば対応していく。

組合：速度超過の事故が発生しているが、余裕のない定時運転のダイヤ設定の中でリスクがあるということだ。どのように考えているのか。また、静岡の経営協議会の中でも議論したが、余裕ある折り返し時間など確保されているとは思えない。会社は「ぴんぴんの列車はない」などと言っているが、実際にはある。「遅れてもよい」などとも言っているが、現場では利用客から苦情をもらうことになる。ダイヤ通りに走れないのは信用問題にもなるのではないかと。

会社：異常時以外では、適切に時間を付けてつけているはずである。

組合：本線支線の接続列車については、遅れで利用客に迷惑をかけないようにと現場の社員は相当神経を使っている。理解して対応されたい。

会社：時間が適切であるかどうかは、検証しつつ設定しており、問題があるとは考えていない。ゆとりというのは、個々によって差があると考ええる。充分習熟して作業されれば間に合う時間であると考えている。

組合：地方から現場の声が上がっている。声が届いていないとすれば、会社の対応に問題がある。対立である。地方でも真摯に対応すること。

会社：結果的に対立することがあるとは考えるが、今後も議論していきたい。

以上