

業務速報

NO. 1146

2019.4.25

J R 東海労働組合

発行 木下 和樹

編集 森下 暢紀

車両の安全、車内の安全、労働環境における、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31年度安全対策の推進について」経営協議会開催

4月18日、本部は平成31年度の「安全対策の推進について」の経営協議会を開催しました。

会社は、別紙に基づき平成30年度鉄道運転事故等及び労働災害の発生状況、平成31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31年度安全対策の推進についての説明を受けるにあたり、安全で健康でゆとりを持って働ける職場環境と労働条件、安全確保のための仕組み、システム、装置・設備の開発、新幹線車内スーツケース滑走による障害事故の危険性やセキュリティ、新幹線乗務員の乗り組み数の問題点、「のぞみ34号」台車亀裂事故調査報告、自然災害対策、リニア中央新幹線工事に関わる崩落についてなど、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. 会社は「平成30年度は基本的な取扱いの不徹底、責任者の債務不履行、設備などに内在するリスクの排除不足に起因する事故・労働災害が発生した」とし、平成31年度の安全の重点方針4項目を掲げている。この方針を職場で社員が担う前提は、安全で健康でゆとりを持って働ける職場環境と労働条件である。しかしながら、新幹線車両の交番検査の効率化、新幹線車掌の乗り組み数変更、在来線

運転士の「タブレット（CAST）」の導入、乗務員の行路の大型化、新幹線車両の検査への「新アリス」の導入などで、日々の労働からゆとりが奪われ不安全な作業をしがちになり、また本来業務以外の事柄に神経を使う、といった作業実態になっていると認識する。会社の見解を明らかにすること。

【回答】 効率的な業務遂行体制の構築に向けて、これまでも取り組んできた。安全確保を大前提にして引き続き徹底して取り組んでいく。新技術の取り込み、システム化、部外能力活用、効率化の検討、働きやすい職場環境の整備を進めていく。

2. 金子社長は『JR東海誌』4月号で「今年度はG20大阪サミットやラグビーワールドカップ2019日本大会など、当社管内で世界的なイベントが開催されるため、一層の緊張感をもって業務にあたり、安全・安定輸送の確保を最優先に取り組む必要があります」と述べている。「1.」で指摘したとおり、むしろ職場は注意力散漫になるような環境である。緊張感が必要であるが、そのみに頼らず、早急に安全確保のための仕組み、システム、装置・設備を開発するべきと考える。会社の見解を明らかにすること。

【回答】 これまでも、安全は輸送業務の最大の使命という認識である。状況の変化に柔軟に対応し、技術継承、新たな技術の活用をすると共に、ヒューマンエラー防止の取り組み、能力向上を図っていく。

3. ラグビーワールドカップ、オリンピック、パラリンピックに向け、より増して海外からの旅客が一時的であれ増加するのは容易に想像できる。会社は大きなスーツケースを幾つも携行した海外からの旅客の増加で、特に新幹線の車内がどうなっているか、認識するべきである。荷物棚からのスーツケースの落下、「防犯カメラ」の死角の発生、スーツケースの滑走による障害事故など、今でも発生しかねない状況である。車内状況を把握した上で、早急に対策を講じること。

【回答】 スーツケースについては、荷棚や妻側等を利用しているが、乗務員には必要に応じた対応をしてもらいたい。さらに、今後の対応方を検討していく。防犯カメラについて、N700Sにおいては客室内天井にも設置していく。

4. 3月28日開催した経営協議会において、会社はセキュリティに関して、国土交通省や警察との連携、警備員の増強に言及した。このことについて、具体的な内容について明らかにすること。また、警備員が乗車している新幹線列車の全列車数に対する割合、乗車区間を列車種別毎に明らかにすること。

【回答】 国交省とは常に連携しながら対策を進めている。警察とは合同訓練などを実施。新幹線車内警備については、増員を強化している。

5. 2018年4月27日開催した経営懇談会においてJR東海労は、新幹線「のぞみ」

でSGが乗務していない列車があることを指摘した。会社は「MG・SGの2名乗務がJRCPとの契約、要員はしっかり確保されるべき」との見解を示した。「のぞみ」であれば、車掌2名とMG・SG2名の乗務が車内業務遂行と車内の安全確保のためには最低限の乗り組み数である。その後そのような列車が発生していないのか明らかにすること。また一方で、SGがワゴン担当を兼務している列車が数多くあることも判明している。形式上MG・SG2名が乗務しているが、これではJRCPは受託した業務を完遂していないことになる。会社の見解を明らかにすること。

【回答】 JRCPにおいて委託業務に必要な要員の確保については、JRCPで責任を持つのが基本であるが、車内業務の遂行のために必要な車掌資格を持つMG・SGについては全列車で要員確保されている。一部の列車でワゴン兼務となっているが車掌業務を優先するよう、JRCP内での教育を徹底してもらっている。

6. JRCPではワゴン要員が確保できずSGにそのしわ寄せがいき、負担感から退職が止まらないことが現状のようである。これでは新幹線車内業務を熟知したJRCP社員が育たず、常に新人が乗務していることと同じである。これでは安全は確保できない。「車掌3名乗り組み体制」に戻すべきである。会社の見解を明らかにすること。また会社が行ったJRCPの要員確保の支援策を明らかにすること。

【回答】 JRCPが責任をもって行うことが基本であるが、JRCPの採用拡大に、グループ一体となって取り組んでいる。また、定着率の高い高卒採用など最大限の要員確保、車掌資格者の養成、労働環境の改善にJRCPで取り組んでいると聞いている。車内業務の見直しについては、順調に定着していると認識しており、変える考えはない。

7. 運輸安全委員会が3月28日、のぞみ34号台車亀裂事故の調査報告書を公表した。報告書には「本件車両と同形式の車両を所有するJR東海が講じた措置」も記載されている。調査報告書の内容に関する見解を明らかにすると共に、今後講じていく措置を明らかにすること。

【回答】 調査報告書では川崎重工における製造不良が原因だと言及されている。会社としては、製造メーカーの品質管理の徹底に努めていただきたいと考えている。事象発生後の措置として、車両の異状の早期発見に向けた取り組みを進めているところである。

8. 東海道新幹線の大規模改修工事の残りの工期はあと約4年となった。工事の進捗状況を明らかにすると共に、改修工事が予定通りの工期で終了するのか、明らかにすること。

【回答】 経年によるひび割れ等を抑止する対策を、先行して実施してきた。必

要により全般的な改修を実施している。昨年度の実績を取りまとめ中だが、概ね、年度計画をほぼ実施できたと認識している。2019年度も引き続き取り組んでいく。

9. 会社は南海トラフ巨大地震により発生する津波対策において、東海道新幹線に対する津波危険予想地域を指定していない。その理由を静岡県の津波浸水域図を踏まえていることとしている。災害は忘れた頃に、予想もしない規模で襲ってくるものである。地震により列車が停止し、そのエリアに大津波警報が発令された場合などを想定し、マニュアルなどを整備し訓練しておくべきである。マニュアルもなし訓練もしていないでは、いざというときにはパニックに陥るだけである。会社の見解を明らかにすること。

【回答】各自治体の津波ハザードマップを基に津波予想地域を指定している。現在、新幹線に関しては津波到達が想定されている地域はない。今後、新たな知見などでハザードマップに見直しや修正がされたときは、速やかに必要な対応をとっていく。会社は大規模災害や不測の事態に備えて、各社員の対応方や、連携の確認、個々の対応などを不断に向上させることが重要であり、これまでの取り組みを継続していく。避難誘導訓練の実施などを定期的に行っていく。

10. 岐阜県中津川市の中央アルプストンネル山口工区の斜坑内で崩落が発生し、その真上の地上部で陥没が発生した。これは地域住民が陥没に巻き込まれる可能性のある重大な事故である。事前の調査や安全対策が十分ではなかったと考えるが、会社の見解を明らかにすること。また、この崩落と陥没をJR東海と工事を受託している鉄道・運輸機構は地元自治体に連絡していなかったことが報じられている。会社のこのような態度の繰り返しが、リニア中央新幹線建設への沿線住民の理解を得られない一因になっているのである。見解を明らかにすること。

【回答】それらの事情について、工事を委託している鉄道運輸機構より報告を受けている。原因については、当該箇所を委託している鉄道建設運輸施設整備支援機構が原因究明に向け取り組んでいることを確認している。この事象による負傷者はなかった。周辺への影響はないことを確認し、地権者への連絡、監視人により注意喚起を行っている。引き続き安全に十分留意しながら、中央新幹線のプロジェクトを進めていく。

〈主な議論〉

**社員一人ひとりに実行力の向上を求めるのならば、
まずは、余裕のある労働環境の実現が重要だ！**

組合：踏切の遮断不良のインシデント2件について、原因は何であったのか明らかにされたい。

会社：紀勢線においては、亀山駅で電子連動を立ち上げ中に列車の進行と重なり、踏切の遮断機が正常に機能しなかった。名松線においては、風による飛来物で絶縁皮膜が発生したためである。その後、事象を適切に踏まえて対策を講じた。

組合：それらの踏切を列車が通過したのか。

会社：紀勢線では運転士が気がつき手前に緊急停止、名松線では自動車が通過した後、遮断機が降下しないのに運転士が気が付き行き過ぎて緊急停止した。

組合：保安装置の故障とは、具体的にはどういうものだったのか。

会社：信通系統保守設備で不具合が発生したものである。

組合：安全最優先の実施事項が示されているが、現状で休日出勤が発生し年休も入らない職場では、休養が取れず疲れている。余裕が持って仕事ができる要員体制が必要だと考える。

会社：人による、対応力、実行力、職責の自覚、教育訓練などに力を入れていく。

組合：それは解るが、それを取り入れる場合、人なのだから余裕が必要だということだ。

会社：労働条件や職場環境が労務に影響を及ぼすのは、その通りであり、何ができるかは今後も議論して改善していきたい。

組合：重点方針に、リスク変化に対する感度を高めると示しているが、のぞみ34号台車亀裂で入念点検の指示があったが、車両所の現場社員に具体的に伝わってこなかった。これでは安全を守れない。このようなことは、データや写真も明らかにして取り組むべきだと考える。

会社：ポイントの説明はしているとの認識である。それを踏まえて実践してもらうのが重要であり、個別具体的には指示しているという認識である。

組合：現場で作業する社員にまでは届いていない。

会社：しっかりと情報を収集して活かしていく。

組合：ルール等の問題がある場合は見直しを行うとしているが、過去何十年間の経験や教訓で確立してきた確認喚呼方等が、たった一つの事象で容易かつ頻繁に変更されることがあるのは、容認できない。

会社：過去からの取り組みの積み重ねにより、責任事故は減少してきている。現場の個々の取り扱いは掴みかねるが、各線区、車種等に応じた変更はあり得るし、理由があって必要な見直しがされていると考える。重要な取り扱いは継続されるべきである。

組合：東京第二運輸所では、指差確認喚呼が所長の考えで認知喚呼が指導されたが、現実的には喚呼が多すぎてできない。五所統一した取り組みにもなっていない。

会社：適切なやり方が指導されているものと考えてるが、できる内容で徹底されるべきだと考える。作業実態として難しいのであれば、地方で議論でき

ればと考える。

質問回答に対して、さらに具体的に指摘し議論！

組合：回答について、以下の点を更に説明されたい。

- 4. 新幹線車内警備について、目指している規模はどれほどのものか。
- 5. J R C P が受託した業務は、S G とワゴンを兼務して完遂されているといえるのか。
- 8. 大規模改修の全体的な工事予定は、どうなっているのか。
- 10. 鉄道運輸機構が調査をしているとのことだが、事前調査や安全対策は発注元の会社が責任を持って行うべきではないのか。

会社：4. いわゆる警乗は全日警で、着実に増やしている。1本でも多くの列車、ゆくゆくは全列車の警備を目指している。

5. 受託業務の優先が徹底されており、不足は生じていない。ワゴン兼務は受託業務に影響を与えるほどのものではないと考えている。

8. 大規模改修工事については、詳細を経営懇談会で議論したいが、2020年度以降の計画は、現在策定中である。

10. 鉄道運輸機構に委託しているので、そちらで原因究明していることを確認している。

組合：3. 新幹線車内の荷物等の問題について、状況を更にしっかりと把握すべきである。大きく重たいスーツケースが車内で滑走するなど、危険な状況もあるという認識である。最悪の事態も考えて対策をするべきである。苦情も受けているので、旅客機のように荷物制限ができないか検討されたい。あまりにも大きな荷物が持ち込まれ、妻側には入りきらず、リクライニングができないことで苦情に繋がり、巡回も滞ることになる。

会社：現時点、社内の状況に合わせて車掌の適切な案内強化に努めていただいている。外国人旅行者による大きな荷物は承知しており、乗務員には苦勞をかけていると認識している。一般論では、これはどう、あれはどうというのは直ぐには難しい面もある。できることは検討していかなければならないと考えている。

組合：持ち込みの自転車の対策も必要であると考えている。ドアの開閉に支障する事象も発生している。専用列車の検討も必要ではないか。

会社：利便性の観点から急には難しい。

組合：外国人旅行者はひかり号の利用が多い。まずは、特改車掌、巡回行路などにより早急に対応されたい。

組合：警乗を全列車で行いたいとのことだが、現行、社内凶行等に対して警備員が何ができるのかということが乗務員には伝えられていない。

会社：不審者がいないか巡回で車内状況を把握するということである。不測の事態には車内搭載品を活用して旅客を守る。できるできないはあるが、

乗ってもらうことで、安全確保、秩序維持の効果があると考えている。

組合：警備員は、搭載品収納場所の鍵を持っているのか。

会社：確認して、後日お知らせする。

組合：社員と警備員の連携の訓練は計画していないのか。乗務員は警備員やＪＲＣＰの動き方を把握していないし、指揮命令系統が確立しているとはいえない。

会社：指揮命令系統について、異常時に警備員が動く際は、偽装請負にはかわらず動いてもらうということになる。警備員の動きについては、重要なセキュリティに関することなので、明らかにしないほうがセキュリティが高まると認識している。訓練計画について、確認してお知らせする。

組合：大津波警報が浜名湖橋梁上で発生することも考えられる。乗客のほうに先に情報を届くだろうからパニックが発生する。そのようなことに対する乗務員の対応方のマニュアルが必要だ。

会社：定期的な訓練を行い、活用していきたい。

組合：浜名湖周辺のハザードマップには、新幹線施設が含まれているとの認識である。これをどう考えているのか。予想を超えた規模にも対応していなくてはならない。

会社：それらを把握し勘案して、必要に応じて指定している。これしかこないだろうという災害の想定はできないから、重要なことと認識している。

以　上