

ベテラン乗務員を一度に出向させるのは、 技術継承ができず安全上問題だ！

「安全対策の推進について」 経営協議会

本部は4月16日、「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「令和3年度も、全社員が『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」との見解を示しました。

そして、令和2年度鉄道運転事故等及び労働災害の発生状況について説明しました。内容は、鉄道運転事故の発生件数は19件（踏切障害事故8件、鉄道人身傷害事故11件）、輸送障害・運転障害3,915件、責任事故は社員が129件で増加、関係会社が15件というものです。また、労働災害においては、死亡事故1件、熱中症を除く発生件数は、社員が11件、関係会社が28件、四大災害の墜転落は4件、交通事故は1件で、待避不良は6件でした。

本部は、前日の15日に開催した令和3年度要員計画の業務委員会において、会社が54歳原則出向で専任社員を除く54歳以上の新幹線乗務員35人を対象にすると説明したことに対し、「一度に35人ものベテラン乗務員を出向させることは、技術継承の観点から安全上問題だ」と強く主張しました。

<組合の質問事項と会社回答>

1. 会社は、コロナ禍による厳しい経営環境を踏まえ、安全・安定輸送に支障しないことを前提に、工事の先送りや施工内容の見直し、取替周期の延伸、施工方法の工夫などにより、設備投資額の抑制に務める、としているが、具体的な見直し等の内容を明らかにすること。

《回答》

先日の経協でも説明したが、安全・安定輸送の確保が大前提の中、重点実施事項として、構造物の更なる強化でいうと、耐震化工事、脱線防止対策、

名古屋工場及び在来線の耐震化を進める。設備投資額の抑制において、安全・安定輸送を脅かさないことでコストダウンを実施する。

2. 4月15日の業務委員会において、新幹線乗務員35人を7月以降出向させると説明を受けたが、一気にベテラン乗務員を大量に出向させることは安全上問題である。会社の見解を明らかにすること。

《回答》

新幹線乗務員については、これまで数年間、運転本数や旅客の増加傾向を踏まえて、54歳原則出向を抑制してきたが、足元の運転本数とか要員需給状況を踏まえ、今年度は出向を提示した。安全上問題ということを主張されたが、職場において、安全のための訓練、教育、技能向上に取り組んでおり、安全を担保しながら進めていく。

3. 新型コロナウイルスのワクチン接種が始まっている。一般的に、ワクチン接種は新型コロナウイルス感染症対策に有効とされているが、会社として接種を奨励するのか明らかにすること。

《回答》

一般の人までワクチン接種が回ってこないのが、現時点会社としてどうするかは回答はできないが、接種は本人の意思によるものだと考えている。とはいえ、鉄道業は接客するため罹患しないのが望ましいので、接種が望ましい。

4. 赤羽国土交通大臣はリニア中央新幹線の大深度地下工事を巡り、外環道工事現場付近で起きた道路陥没の原因究明、再発防止策の取りまとめが前提との認識を示し、会社も、対策を講じ住民に説明した上で周囲の環境に影響がないことを確認しながら工を進める、としている。しかしその一方で、東百合丘非常口のシールドマシン組み立ての工事説明会を開催しようとしている。道路陥没の原因究明、再発防止策の取りまとめがなされていない段階での組み立ては、住民の気持ちを全く考えない工事ありきの姿勢である。シールドマシン組み立ては中止すること。

《回答》

シールドマシンの工事について、地域住民の方に安心してもらうために説明会を行っていく。外環道の有識者委員会の報告書を確認しながら、工事を安全に行うための再発防止対策を置いて対応していく。

5. 4月1日、「70歳就業法」が施行された。企業は就業を希望する社員に対し、70歳まで就業機会を確保する努力義務が課せられた。70歳までの就業機会確保に対する対応予定を明らかにすること。

《回答》

60～65歳までについては、現行の専任社員制度を運用している。65歳以降については、需給上厳しい状況にあるが、シニア契約社員制度を実施している。現時点では努力義務であるので、義務化なら考えていかなければならない。現時点では今の制度を運用する考えである。

〈主なやり取り〉

乗務員の出向は安全上問題だ！

組合：70歳までの雇用について、継続雇用制度や業務委託契約などが例としてあるが、そのようなことを会社としては現時点では対応しないということか。

会社：現時点では対応しない。

組合：新幹線乗務員の出向について、対象者は60人と聞いているが、どういう数字なのか。職場にはそんなにいないはずだが。

会社：専任社員を除く54歳以上である。数字はカウントしたものである。

組合：助役は含まれているのか。

会社：含まれている。

組合：乗務員だと聞いたが、管理者が出向対象になるのか。

会社：その点は、再確認する。

組合：不断から技能向上に取り組んでいると言ったが、30年も仕事しているベテランが抜けることは問題だ。技術継承ができない。

会社：シミュレーターは、体験できない異常時などあらゆるものが、新しく入っている。疑似体験もできる設備を活用しながら訓練を行い、技能向上を進めていく。

組合：出向先はどういうイメージなのか。

会社：相手のある話なので、人数をどのくらい必要とか当社からどのくらい出せるとかという話を、まさに調整中である。今の時点ではお伝えできない。

組合：車両所からSMTや東京駅だとかというイメージなのか。

会社：それも選択肢の1つだと考えている。

組合：職種だとか特殊な技術は関係するのか。

会社：それもあるかもしれないが、本人の能力なども踏まえて対処していく。

組合：7月実施なのだから、早く言うべきだ。

会社：適切に対応する。

組合：これから地方でも説明があるかと思うが、時間的に余裕がないので、組合員が不安を抱くことのないようキチンと対応すること。

会社：意見は伺った。

組合：新幹線乗務員の行路見直しについて、幹鉄事で昨年10月に東京五輪を行うことを前提で見直しを提示することが言われていた。今年はどうするの

か。

会社：新幹線乗務員の行路見直しについては、資料を持ち合わせていないので、地方で確認されたい。

組合：それと出向とは関係ないのか。

会社：趣旨がよく分からないが、今回は54歳原則出向のことで、新幹線輸送量のことを勘案して話をさせてもらった。

組合：乗務員の出向対象者はほぼ全員ではないのか。乗務員の出向は十数年なかったもので、出向がないという前提できた。そういう思いを勘案すべきだ。

障がい者への対応は問題だ！

組合：ワクチン接種で、仮に集団で接種となると会社が対応するのか。もし副作用が出た場合、会社が勤務手配をしなければならない。

会社：報道で副作用が出ていることは承知している。接種の翌日をどうするのかは検討していく。

組合：新大阪駅で社員がコロナに感染した。京都でも発生した。待機者もいる。

そこに働く社員に対しては、情報提供や注意喚起は必要ないという考えか。

会社：陽性者が発生したときは、一緒に仕事をしたとか接触したことがあれば確認しているし、注意喚起や情報の展開もしている。

組合：注意喚起が後手に回ったと聞いている。関連会社もそうだが、清掃業務を行っている。情報は伝えるべきだ。

会社：後手に回ったかどうかは把握していないが、会社としては関係職場には伝えている。

組合：3月25日に、営業部本部の運賃制度グループリーダーから、各営業課長宛に通達が出されているが、車いすの介助について、改札口までで良いのか。改札口から先は「勝手に行ってくれ」という内容の通達である。会社としては、改札口から先の安全は保証しないという考えなのか。

会社：通達を見ていないので何とも申し上げられない。基本的な取り扱いとして、事前に駅などに連絡して係員が対応するのがルールとなっている。突然来られるお客様に対しては、時間を取らせることもあるがしっかり対応する。

組合：ルールのことではない。介助の手順のことである。例えば、タクシー乗り場までお願いと言われても対処しないということが言われている。目の不自由なお客様に対しても、点字ブロックがあるから改札口から先は案内するなという通達である。

会社：所属毎に通達に基づいた対応を整理していると聞いている。

組合：4月1日以降準備出来次第実施するとなっている。

会社：所属の方に対しては指示は出ていないのでは。

組合：在来線も含めて全社的に通達が出されている。営業職場では通達に基づ

いてやられている。どんな事象が出ているか言おう。新横浜駅で車いすのお客様が「タクシー乗り場までお願いします」と。それに対して、幹鉄事の指令から担当者に、「南口の改札口で離さない。行く必要はない」と指示している。

会社：会社がそういう扱いを指示したなら、そういう扱いになる。

組合：それで良いのか。是正すべきだ。安全に関わる問題だろう。

会社：…。

組合：お客様の要望に添ってやるべきだ。何でできないんだ。

会社：意見があったことは伺う。

組合：是正は本社で指導せよ。

会社：意見は承る。

組合：是正しないということか。

会社：しないとは言っていない。

組合：承るということは、するでもしないでもない。やってくれ。

リニア建設は中止せよ！

組合：リニアの件で、外環道の報告書を見ていると言ったが間違いないか。

会社：見ている。

組合：ボーリング調査の関係で、住民から「500mおきにしかやっていない。事故が起きた場所から1kmあたりは一切やっていない。そんなバカなことがあるか」という声がある。外環道とリニアと交差する周辺は、国交省が認可するにあたり、ボーリング調査は200mおきにやれと指導されている。その指導に基づいて調査をしているのか。

会社：専門ではないので申し上げられない。会社としては、影響がないことを確認しながら進めていく。

組合：住民に対しては、しっかりやっていることを説明しなければならないが、実際にやられていないのが現実だ。今の情勢下では、住民は不安を持っている。

会社：工事に対しては対策を行い、環境に影響のないことを確認しながら進めていく。

組合：外環道の陥没事故により、リニアにも影響が出るという認識はあるのか。

会社：そこは念頭に置いている。

組合：これによって、工事の遅れはどのくらいか。

会社：2027年開業は難しいが、静岡県以外では計画通りである。

組合：相模原周辺の工事はいつ完成する予定でいたのか。

会社：分からないが、計画通りに進める。

組合：組合としては、計画通りに進んでいないという認識だ。会社は住民にしっかり説明すると言っているが、過去の住民説明会では、アリバイで実績

づくりのために、時間で質問を打ち切りという説明会ばかりだ。丁寧に説明していないというのが住民の圧倒的意見だ。それを受け止めるべきだ。

知識確認は国語の試験ではない！

組合：新幹線車両の台車で、数年前に「のぞみ34号」事故があった。沿線に台車の温度検知装置が設置されており、温度検知で異常があった車両を検査してくれと言われることがあるが、車両所に到着してから何時間も留置して、検査する頃には熱が冷めてしまう。せっかく台車温度検知装置を付けたのだから、即座に検査できる態勢を取り、台車そのものを取り替えて調査すべきである。黙視で検査するが、どこを点検して良いのか分からない。台車の発熱や振動検知によって、台車交換を行った実績はあるのか。

会社：台車の温度検知についてはルールが決められており、手持ちの資料はないが、安全を確認した上で走らせている。台車交換の実績はここでは分からないが、異常なしの報告はよくある。多くは、センサーの一時的な動作によるものである。

組合：せっかく良いものをつくっていて、いつも異常なしではオオカミ少年のようになる。本当に異常が出た場合に対処できるのか。

会社：しっかりと手順はあり、防止を目的としている。

組合：責任事故が増加とあるが内容は。

会社：責任事故はいろんなパターンがあるが、対策は個別で行っている。特徴が4つ、課題が1つある。1つ目は、作業の節目などで確認ができていなかった。2つ目は、ルールが守れていなかった。知識・技量など。3つ目は、リスクであるが、初めてだとか、久しぶりだとか、変化とか、事前にリスク検証をして、それに対する防護である。

組合：そういうことを総合して責任事故が増えたということか。言いたいことは、シミュレーターを導入して技能向上を進めていくとしているが、基本動作が点数にされるので、基本動作に縛られてミスが出てしまう。

会社：基本動作で事故を防止する。過去の教訓。

組合：基本動作が多すぎる。要らないものはなくせば良い。

会社：ルールは守るもので、見直すべきものは見直せば良い。

組合：知識の確認は何のためにやるのか。ひらがなで書くと減点だ。国語のテストではない。そこまでやる必要はない。

会社：年1回はやる必要がある。

組合：試験は逸脱している。それがプレッシャーになり、事故が起きる。

会社：…。

組合：先程もそうだが、意見は伺ったと言うが、どうするのかを言わない。障がい者に対する会社の対応については、障がい者の方々には報告する。

制服は社員の判断に任せよ！

組合：熱中症が増えていることだが、制服が夏と冬の2着であり、季節の変わり目で冬の上着が脱げない。体調管理が難しい。水分補給も乗客の目がありできない。制服は自由に着脱できるようにすべきだ。

会社：各所属長が期間を決めている。地方で議論すれば、それぞれの所属毎の考えがわかると思う。

組合：以前は、ワイシャツで名札を付けてやったことがある。今は禁止だ。熱くても脱げないことが熱中症の原因になる。社員自ら判断できるようにすべきだ。先程、現場長が期間を決めていると言ったが、早朝から深夜まで仕事をする中、昼間は運転室が30度を超え、朝晩は10度以下に下がる。どちらか選べるとすれば、寒いのを我慢するか、熱いのを我慢するのかどちらかだ。だから、熱いときは上着を脱ぐ、寒いときは着るのが基本だ。かつてはやってきたことだ。冷暖房が完備しているところで熱中症が発生することは考えられない。ただでさえマスクをしていて熱く感じている。柔軟な姿勢を示すべきだ。

会社：熱中症の社員は夏服だった。

組合：熱中症をこれ以上出さないために、もう我慢はさせるな。同じ車掌でも、ずっと乗っている車掌と、乗り降りする車掌では違ってくる。運転席の冷房が効きすぎることもある。薄い合服が欲しいときがある。そういうことも考えるべきだ。

以 上