

基本動作を増やすことは本質を見失う！ 「安全対策の推進について」 経営協議会

本部は4月19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4年度も、全社員が『安全は輸送業務の最大の使命である』ことを強く認識し、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3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25件（踏切障害事故7件、鉄道人身傷害事故17件、インシデント設備障害1件）、輸送障害・運転障害3,981件、責任事故は社員が93件、関係会社が19件というものです。また、労働災害においては、死亡災害は0件、熱中症を除く発生件数は、社員が21件、関係会社が40件、四大災害の感電は1件、墜転落は6件、交通事故は3件で、待避不良は7件でした。

本部は、「基本動作を増やし複雑化させることは、本質を見失い安全上問題だ」と強く主張しました。

<組合の質問事項と会社回答>

1. 在来線ホームのQRコードを利用したホーム可動柵開閉システムについて、実証実験の進捗状況と導入に向けた準備の進捗状況を明らかにすること。

《回答》

ホーム可動柵開閉システムについて2011年11月から金山駅東海道本線の3番線ホームで実施している。これ以上伝える現状はない。実証実験の実績を踏まえて、本システムの導入を目指していきたいと考えている。

2. バリアフリー設備の整備推進について、目標と達成度合いについて明らかにすること。また、バリアフリー設備の整備推進に向けた新たな料金制度の活用方の検討について内容を明らかにすること。

《回答》

バリアフリーの整備状況について、バリアフリー法等の法令に基づいて、利用者が1日3,000人以上の駅並びに2,000人以上で自治体の定める生活関連施設に位置づけられている箇所に、エレベーターやバリアフリースイールの整備に取り組んでいる。基本的に全ての駅の完了または整備計画が進行中の状況である。引き続き自治体の協力をながら取り組んでいく。また、点字ブロックの敷設や取替について、2019年度から利用1日1,000人以上3,000人未満の駅へ対象拡大して進めている状況である。バリアフリーに向けた料金制度については、当社としてもバリアフリー化を着実に推進していくために、制度を活用する予定でいる。現在、活用方について料金額、活用範囲、料金徴収、改修時期等、バリアフリー整備計画も含めて検討中である。

3. 3月16日夜、福島県沖を震源とするマグニチュード7.3の地震発生により、東北新幹線の列車の一部が脱線する事故が発生した。この事故を巡っては「地震対策が奏功した」との評価と、逆に「震災の教訓が生かせず」という評価もある。それはさておき、JR東海としてこの事故を東海道新幹線の地震対策にどのように生かしていくのか明らかにすること。

《回答》

東海道新幹線の構造物をより強くする対策と耐震補強等を実施している。3月16日の地震により運輸安全委員会が調査に入った。調査報告を受け当社として対策を実施していく。外部からの地震対策情報を受けて地震対策していく。地震のメカニズムは非常に難しく、強さもあれば、周期、その構造物のコイル震動、共振等が複雑に絡み合うので、色々な情報を元に地震対策を検証や実施をしていく考えである。

4. 長野県下伊那郡豊丘村のリニア工事・坂島工区で4月15日、昨年11月と今年3月に続き、またもや労災事故が発生した。リニア工事を巡っては事故が発生するたびに工事を中断し、再開するという対応が繰り返されてきた。

会社はリニア工事については「事故防止に関する情報及び認識を施工会社と発注者とで共用し、労働災害等の防止の徹底を計る」としているが、それでもなお事故が発生したということは、根本的に工事の施工方等を見直す必要があると考える。会社の考えを明らかにすること。

《回答》

4月15日に発生したリニア工事での事故について、原因と対策は調査中であり、その中身についてはしっかりと検討を加えて取り組んでいく考えである。中央新幹線安全推進協議会を各都県で月1回開催しているので、その中で情報共有を行い、工事の安全に生かしていく。具体的な施工方法については施工会社が取り組んでいる。

〈主なやり取り〉

バリアフリー整備を促進せよ！

組合：2項の料金制度はＪＲ東日本会社でホーム可動柵設置のための料金制度と一緒の考えか。

会社：回答の通りである。

組合：バリアフリー化推進のために検討中の考えでよいか。

会社：制度を活用していく考えである。

組合：バリアフリー化の目標年度は定めていないのか。

会社：目標年度というより順次取り組んでいく。いつまでにとすることは、この場では言えない。バリアフリー法に基づいてやってきたことは事実である。これからもやっていく考えである。

組合：交通弱者のためにもバリアフリーを促進せよ。

組合：鉄道運転事故の内訳でのインシデントについて、ホームページに掲載されたと思うがどうか。

会社：昨年８月、飯田線での雨量計が不動作による障害であったが、重大事故としてプレス発表している。

組合：新幹線の車両基地で直前横断が発生したが、カウントしているのか。

会社：カウントはしていない。しかし、直前横断は発生した。

組合：令和３年度責任事故は93件であるが、数字に表れない事故は減っているのか。

会社：どこまでを事故とするのかということで、責任事故は93件で、取り扱い誤りはいっぱいある。

組合：減っているのか。

会社：安全対策部が管理していないが、各主管課によってカウント方法が違う。基準が統一されていない。各系統の職種別でも違う。

組合：数字に表れないものが大事で、いつか数字として大量に表れる可能性がある。

会社：各主管部別に丁寧に行っている。傾向としては見られる。一つの指標である。

組合：在来線で脱線防止ガードを取り外しているが理由は何か。

会社：把握していない。ただ言えることは地震のことではない。

組合：では、何で取り付けたのか。

会社：貨物も影響しているのではないか。把握はしていない。

組合：在来線における地震対策で脱線防止ガードはない。

会社：まずは早く止める事が先決である。

タブレットを改良せよ！

組合：在来の名古屋・静岡の話であるが、出場時にタブレットに入力し、送信

することになった。2分経過し送信がなかったら、当直から連絡が入る。
このことがプレッシャーとなっている。したがって時間を気にする。また、
スリープ状態からだとしち上がり遅く、出場遅延が多発する状況である。
会社：タブレットは出場遅延防止に目的がある。
組合：しかし、逆にタブレット操作に時間がかかり、出場遅延となることは本
末転倒である。
会社：出場遅延を誘発するリスクがあることか。
組合：プレッシャーになっている。
会社：2分は短いのか。
組合：出場遅延防止としているが、逆に遅延のリスクがある。
会社：事故防止のために行っている。
組合：エラー表示が多い。タブレットの改良が必要である。
組合：出場するためのタブレット取り扱いに対するプレッシャーがあるため、
余裕のある時間を設定せよ。
組合：マスコミ報道によるJR西日本での無人運転の試験を始めるとされてい
るが、JR東海の新幹線での無人運転の計画はないのか。
会社：ないと思う。新幹線では定速走行装置を導入しており、その分野を研究
している。

浜名湖周辺を津波危険地域に指定せよ！

組合：地震対策で浜名湖周辺で、新幹線は未だに津波危険地域は指定されてい
ないのか。
会社：指定されていない。
組合：東海道本線の在来線は指定されている。
会社：そうである。
組合：線路が新幹線は高いから指定されないのか。
会社：そうである。線路が高いからである。
組合：しかし、橋脚の土台が津波によって破壊される危険がある。
会社：土台が崩れれば被害が出るのは事実である。
組合：であるならば会社として危険と判断して、国・県・自治体に働きかけよ。
会社：危険と判断していない。
組合：地震で橋脚の土台が揺すられ、その後津波で土台が破壊される危険があ
る。もっと慎重に判断すべきである。
組合：大規模な東海地震に備えて、色々と地震対策を見直さなければならない。
会社としてもっと地震に対してブラッシュアップする必要がある。
会社：今は東南海地震に対してオペレーションしている。
組合：その場合、各現業機関のマニュアル変更の可能性はあるのか。
会社：東南海地震もそうであるが、色々な所に対策として活用している。各自

治体にもハザードマップはある。

基本動作を増やすのは安全上問題だ！

組合：「もっと安全！運動」とあるが、基本動作を簡素化するイメージなのか。

会社：自傷事象によって違う。仕組みがルールである。増やすこともあるし、減らすこともある。

組合：今は基本動作に対して増やすことばかりである。基本動作を実施に集中しすぎて危険になることがある。基本動作が本当に本質に迫るものとせよ。

会社：基本動作は過去事例から出来上がっている。無くすわけにはいかない。

組合：基本動作が増えてしまっているイメージである。

組合：直前横断で基本動作を実施したが、することに意識がいつてしまって直前横断をしてしまったという例である。

会社：色々なアプローチがある。色々と改善していこうというのが主旨である。

組合：喚呼が増える。動作が増える。現場社員との認識が違う。現場社員の考え方がある。しかし、現場サイドで対策を立てるが、現場の対策は何かをやらなければならないとの意識である。だから増える。それは上から指示されるからである。安全対策室から言われるからである。

会社：基本動作について色々と検証している。一部が多くなっている部分はある。

組合：そのために何かが増える。

会社：増えることが良くないではなく、増えることを保証することはいいいのか。

組合：増えることが問題だ。増えることにより意識が実施することに行ってしまう。

会社：基本動作が多いからヤダは通用しない。基本動作の中で不必要なものは減らせばよい。

組合：基本動作の認識レベルが違う。

組合：新幹線の全般検査と台車検査の検査周期延伸で、N700S車両から適用となるが、テストカーに採用せず実証テストをせず、検査周期延伸をさせることは危険である。

会社：地方で議論して欲しい。

組合：地方ではこのことについて答えていない。本社はチェックできないのか。

会社：答えようがない。

組合：令和4年度の取り組みの中で、10年間実施してきたアンボンタン運動の成果は。

会社：平成25年からスタートした運動であり、一定の成果を上げている。

組合：責任事故で平常時か異常時に発生しているのか。

会社：平常時が多い。

組合：その比率はどれ位か。
会社：データは持ち合わせていない。
組合：減少したと主張するから比率で明らかにせよとなる。
会社：安全を担保するためルールの起源と本質を学ぶこととなる。
組合：ルールが重要なのか。安全ではないのか。
会社：ルールの目的を知って安全を守る。
組合：安全を探究することではないのか。安全の本質なのかルールなのか。
会社：安全の本質は定められたルールである。ルールを探究することによって、安全を探究することである。
組合：ルールが先であるのか。安全ではないのか。何ごとにも安全ではないのか。
会社：定められた基本動作はなんで出来たのか。過去事例や出来た経緯を調べることによって、安全の本質を探究することである。
組合：単純にルールの本質を探究するだけでいい。安全が第1だから平常時・異常時における事故発生率が重要である。会社はルールが優先する主張である。これではアンポンタンではなくルーポンタンだ。
会社：それをやることで安全の本質を探究することである。
組合：安全の本質を理解したいなら、データを教えろとなる。
会社：平常時に多く起きていて、異常時も起きている。
組合：人の精神に関わることである。異常時ほどプレッシャーを感じている。だからデータで示して欲しい。安全最優先だ。でも、会社は逆の主張でまずルールを守れである。
会社：データはこの場にはない。異常時のリスクは増大する。
組合：ルールを守っていてもミスをする。それは大事な確認が、確認になっていない。やることが多すぎである。重要なことが重要となっていない。それが事故原因である。
会社：否定はしない。しかし、そればかりではない。
組合：人間はエラーするものである。

以 上

令和4年4月19日
東海旅客鉄道株式会社

安全対策の推進について

I はじめに

当社のこれまでの安全確保に向けた取組みは普遍的なものであり、令和4年度もこれを踏襲しつつ、全社員が「安全は輸送業務の最大の使命である」ことを強く認識し、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。

II 令和3年度鉄道運転事故等及び労働災害の発生状況

46 鉄道運転事故の発生件数は25件で、内訳は踏切障害事故が7件、鉄道人身障害事故が17件であった。インシデントは雷害に伴う設備障害が1件発生した。

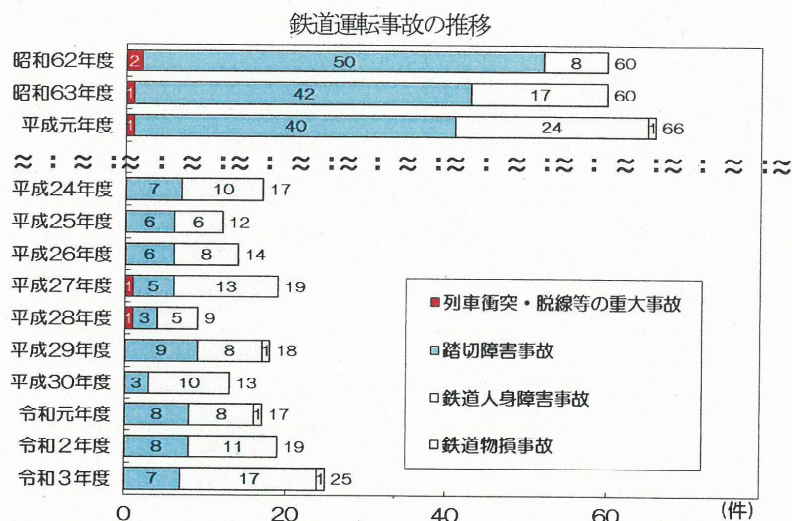
輸送障害・運転阻害の発生件数は3981件と前年度並みであり、減少傾向が継続している。

責任事故の発生件数は、社員が93件と会社発足以来最少となった。関係会社は19件の発生であり、近年は増加傾向である。

労働災害では、死亡災害は発生しなかった。四大災害では感電が1件、墜転落が6件、交通事故が3件、待避不良が7件発生した。熱中症を除き、社員の発生件数は21件、関係会社（有休）の発生件数は40件でいずれも過去10年で最多となった。

1. 鉄道運転事故

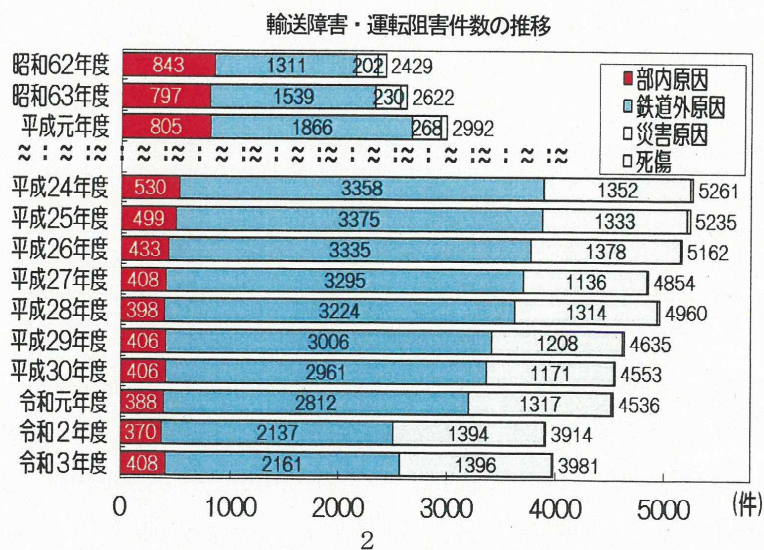
令和3年度は、鉄道運転事故の発生件数は25件であり、内訳は、踏切障害事故7件、鉄道人身障害事故17件、鉄道物損事故1件で前年度より増加した。



2. 輸送障害・運転阻害

(1) 全体の傾向

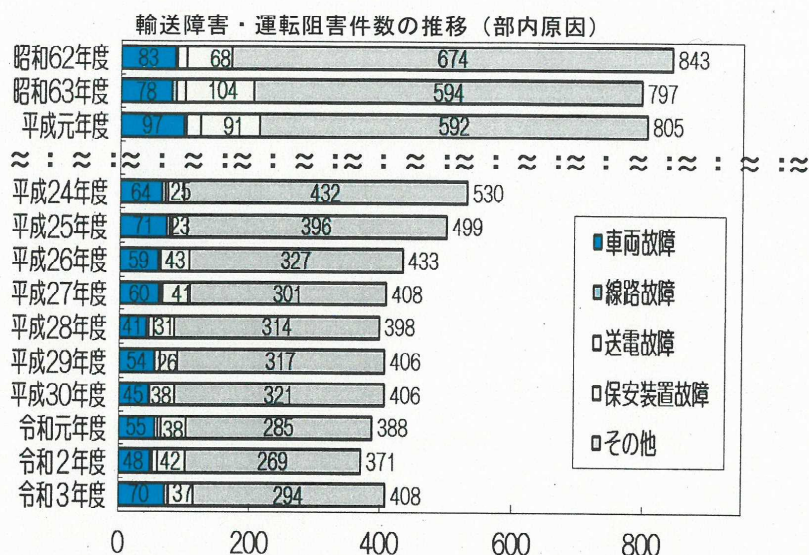
輸送障害・運転阻害の発生件数は3981件と前年度並みであり、減少傾向が継続している。部内原因が増加し、鉄道外原因、災害原因は前年度並みであった。また、輸送障害のみでは、雨・風や雪等による災害原因が増加した。



(2) 部内原因

輸送障害・運転阻害全体の部内原因は408件の発生で、設備故障では車両故障が前年度より大幅に増加した。

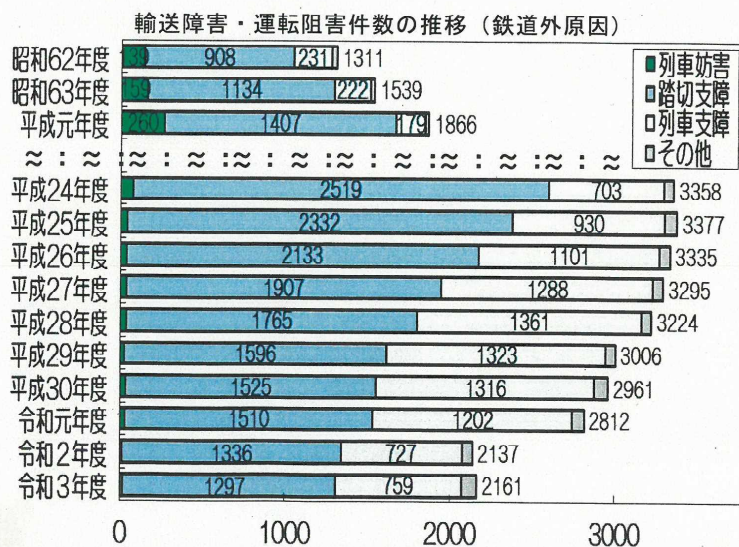
輸送障害については、車両故障が増加、保安装置故障が減少した。



(3) 鉄道外原因

鉄道外原因は2161件の発生であり、踏切支障は減少傾向、列車支障は前年度に引き続き低い件数で推移した。

輸送障害については、その他（橋桁衝突、沿線火災等）が前年度より増加した。

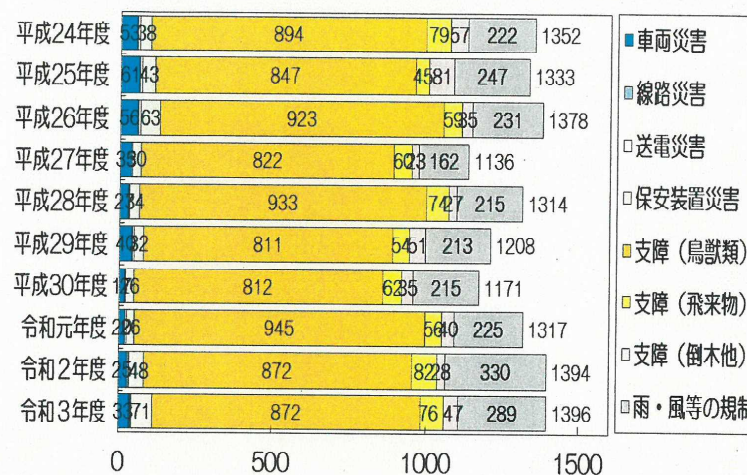


(4) 災害原因

災害原因は1396件発生し、鳥獣類によるもの、雨・風や雪等の規制によるもので8割を占めた。

輸送障害については、雨・風や雪等による規制が前年度より増加した。

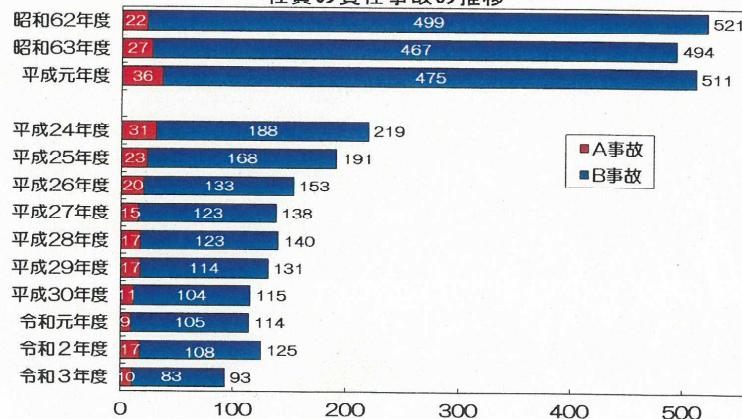
輸送障害・運転阻害件数の推移（災害原因）



3. 責任事故

社員による責任事故は93件の発生であり、会社発足以来最少となった。安全に係るA事故は10件発生した。関係会社社員による責任事故は、15件の発生であった。関係会社社員による責任事故は19件の発生であり、近年は増加傾向である。

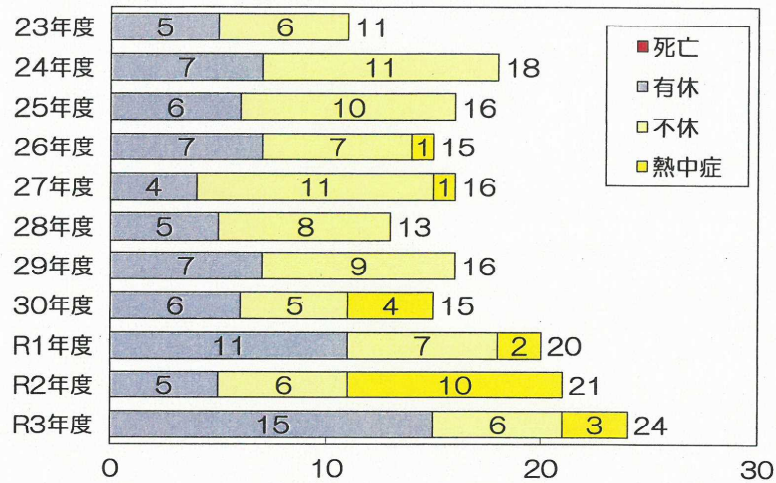
社員の責任事故の推移



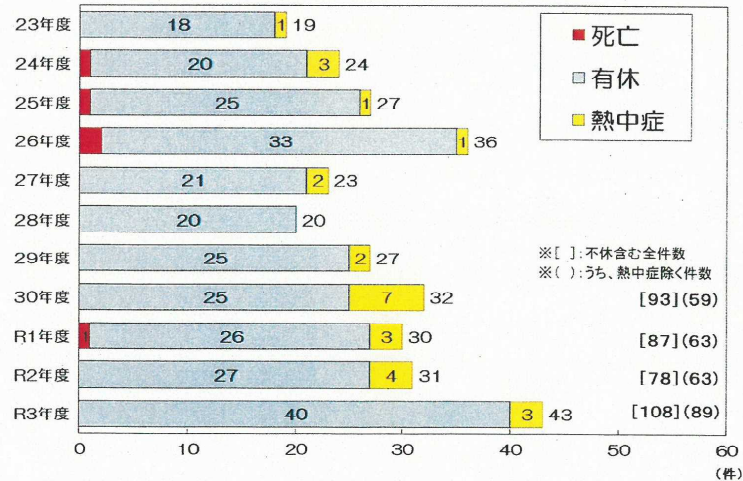
4. 労働災害

死亡災害は発生しなかった。四大災害では感電が1件、墜転落が6件、交通事故が3件、待避不良が7件発生した。社員の発生件数は21件、関係会社（有休）の発生件数は40件でいずれも過去10年で最多となった。（件数はいずれも熱中症を除く）。

社員の労働災害件数の推移



関係会社の労働災害件数の推移



Ⅲ 令和4年度の安全に関わる取組み

1. 令和4年度 運転事故防止及び労働災害防止重点実施事項

令和3年度も、「ルール未遵守」や「確認不足」、「リスク排除不足」に起因して発生した事象が依然として大半を占めている。一方、「安全のための本質を探究する運動」を開始してから約10年が経過し、当社の安全の土台である「安全最優先」の意識が文化として醸成された結果、鉄道運転事故や責任事故、四大災害は概ね減少したものの、近年は横ばいで推移している。これらをさらに減少させるためには、現状にとどまることなく、これまでの取組みをさらに進化させ、より安全な仕事を実現していくことが重要である。

そこで、令和4年度 運転事故防止及び労働災害防止重点実施事項を以下のとおり定めた。

**令和4年度
運転事故防止及び労働災害防止重点実施事項**
安全な仕事を実現するため、より安全な「人・しくみ・設備」
を追求する『もっと安全！運動』に、全社員一丸となって取り組む

1. ルールの全員遵守
2. 確認の徹底
3. より安全な「人・しくみ・設備」の追求
 - (1) 教育・訓練の充実
 - (2) リスクの排除
4. 作業前打合せの充実
5. 四大災害の根絶

2. 「もっと安全！運動」の開始について

令和4年度より、「安全のための本質を探究する運動」におけるルールや基本動作の本質を主体的に考え理解を深める取組みを継承するとともに、能動的な活動によって、より安全な「人・しくみ・設備」を追求する『もっと安全！運動』を開始した。「人」の知識や実践力を教育や訓練等で高めることや、仕事の「しくみ」であるルールや基本動作、チェックシートなどの見直しをすること、あるいは「設備」に内在するリスクを減らすなど、安全を支える「人・しくみ・設備」のそれぞれをより強くするための取り組みであり、「もっと安全なやり方や手順はないか」など、能動的な自らのはたらきかけにより、現状をよく「把握」し、弱点があればそれを「改善」

し、そして一人ひとりが確実に「実践」というサイクルを繰り返していくことで、「安全に仕事を進める力」をさらに高め、より安全な仕事の実現を目指す運動である。

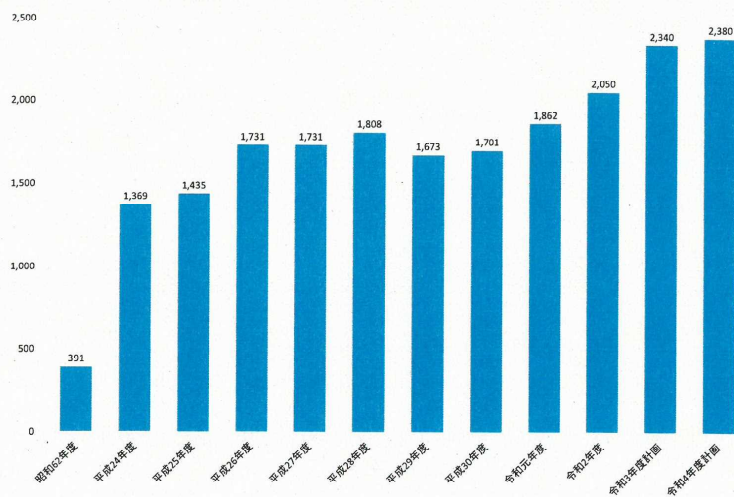
以上の重点実施事項および「もっと安全！運動」を推進し、グループ会社も含め全社員一丸となって運転事故の防止および労働災害の根絶に向けて取り組む。

IV 安全関連の設備投資

令和4年度は、地震対策をはじめ構造物のさらなる強化に取り組む。東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策として脱線防止ガードの全線への敷設を進めるとともに、プラットホーム上家の耐震補強、駅の吊り天井の脱落防止対策、名古屋車両区検修庫の建替、在来線の高架橋柱等の耐震化を進める。更に、東海道新幹線の大規模改修工事について、技術開発成果を導入し、施工方法を改善するなど、コストダウンを重ねながら着実に進める。

さらに、ハザードマップ等を踏まえ、鉄道設備の浸水対策を進める

これらの取組みに対し、安全に関連した設備投資計画は 2,380 億円となっている。



安全関連投資の推移