

## J R 西日本と同じ日勤教育は ただちに中止せよ！

本部は5月25日、申40号「J R 福知山線の脱線事故に関する緊急申し入れ」申41号「J R 福知山線の脱線事故に関する追加申し入れ」に対する業務委員会を開催しました。会社は、申し入れにある「新幹線の東京～新横浜間における速度制限区間を手動ブレーキではなくA T C制御にせよ」に対し「乗り心地確保のため」「速度超過しても脱線・転覆はしない」また、「ミスをした乗務員に対する乗務停止（日勤及び車掌限定）フォロー試験は直ちにやめること」に対し「事情聴取や再発防止の観点から教育は必要である。現行の日勤教育に問題はない」など全くJ R 福知山線の脱線事故を教訓とすることなく安全軽視の姿勢が明らかになりました。私たちJ R 東海労は二度と悲惨な事故を繰り返さないためにも徹底した原因究明と対策、乗務員に対する諮問や、添乗などプレッシャーをかける行為は直ちに止めることを強く主張しました。

会社回答と主な議論は以下のとおりです。

### 【申40号】

1. 私たちJ R 東海労は、今回の列車脱線事故について、他山の石としてしっかりと受け止め、検証し教訓化していくべきであると考えている。そのために労使間で徹底した協議が求められていると考える。会社側の考え方を明らかにすること。

#### 【回答】

J R 西日本で発生した脱線事故については同じ鉄道事業者として厳粛に受け止めると共に、鉄道事業というものの職務の重さを痛感しているところである。安全は、鉄道事業の最大の責務であると考えているので、一層気を引き締めて安全確保の努力をしていく所存である。

2. J R 東海管内においても、速度制限区間など運転士の注意力のみで運転している箇所は多く存在する。安全を第一に考えた場合、設備改良など、あらためてハード面における対策の必要性が問われたと考えるが、会社の考え方を明らかにすること。

#### 【回答】

在来線の場合、元々地上にある信号機等の現示にしたがって、運転士が制限速度以下で運転することを基本としており、運転士のバックアップとして速度超過を設備で防護するのは、一部の特別な箇所である。速度超過を防止する機能を持った速

度照査機能付きATS-S Tは名松線の一部を除く全線区がこのタイプに統一されている。この速度照査機能装置は誤出発事故防止や行き止り線衝突事故防止のため、出発信号機、場内信号機に附随して設置される。さらに、今回の事故のように制限速度の落差が大きな箇所（曲線や分岐器の箇所）においては、制限速度超過事故防止対策として、ランカーブ上のブレーキ初速から制限速度までの差が40キロ以上の箇所に当該速度照査機能装置が設置されている。

3. マスコミによると、今回の事故では、過密ダイヤの中で定時運転確保が、運転士の精神的な負担となっていたのではないかと指摘がある。私たちJR東海労も安全を最優先すべきであって、定時運行優先の風潮があってはならないと考えているが、会社の見解を明らかにすること。

【回答】

今回の事故と定時運転確保との因果関係については、事故の正式な原因調査結果が出ていないので意見は控えたい。鉄道事業者にとって安全の確保は輸送業務の最大の責務であることは言うまでもないが、公示している時刻や料金などを元に個々のお客様と契約を結んで輸送サービスを提供しているのだから、設定したダイヤどおりに運転するよう努めることも重要である。これらを踏まえ社内の運転取扱い実施基準規程にも列車は所定の運転時刻により運転するものとするとしており、理由なく遅れを発生させてはならないことはもちろんである。しかし、定時運転はあくまでも法令、規程類を遵守することが、大前提であり速度超過などの違反行為などを犯してまで確保すべき性質のものでないことはいうまでもない。

4. 事故などに対して、責任追及と処分では、本質的な解決にならないことをこの間の労使協議の中で指摘してきている。あらためて原因究明と対策を最優先していくことの重要性が浮き彫りとなった。JR東海においても事故などに対する処分が多く出されている。そのことが逆に運転士に対するプレッシャーになり、安全上問題とならないのかと危惧をるところである。事故などに対して責任追及と処分という体質をあらためること。

【回答】

事故等が発生した場合、正確な情報や、原因の把握、対策の樹立などのため、事情聴取をおこなっている。処分については再発防止の観点からも適時、適切に行うことが必要であると考えている。

【申41号】

1. 4月1日から一方実施している人事異動で全員を車掌・運転士に養成することは中止すること。

【回答】

駅、車掌、運転士という3職種業務の相互理解が一層の安全、安定輸送の確保サービスレベルの維持向上に繋がると考えており、3職種すべてを習熟することが望ましいという基本理念に基づき、今般の社員運用を実施しているものであり、中止

する考えはない。

2. マスコミに、JR東海の在来線に直線と曲線の制限速度の差が40km/h以上ある全8カ所に、速度をチェックする装置を94年から設け、ATSで自動ブレーキがかかるようにしているとあるが、具体的な線区、場所、どのような装置なのかを明らかにすること。また、直線と曲線の速度制限の差が40km/h以上の箇所だけ設置している理由を明らかにすること。

【回答】

ATS装置は信号機の条件に連動させ停止信号を冒進する列車を停止させることを目的として整備されてきた。その後、ATS装置に速度照査機能が付加され信号機の冒進や誤出発に対しより高い安全性を確保することができるようになった。さらに、この速度照査機能を活用し、一定の条件を有する箇所に対し一定の速度を超えると強制的に非常ブレーキを動作させ、防護するタイプの制限速度超過対策を実施してきた。当社では曲線や分岐器などの前後で大きな減速を行う場所として時速40キロの速度差の持つ箇所について主体的に設備を行ったが、今回のJR西日本事故を踏まえ拡大の必要性について検討していく。

曲線等8箇所（中央線5箇所、関西線、高山線、紀勢線各1箇所）

分岐器45箇所（中央線4箇所、関西線6箇所、高山線3箇所、紀勢線3箇所、飯田線19箇所、御殿場線7箇所身延線3箇所）

速度照査機能について・・・地上に一定の間隔をおいて設置した2個の地上子を用いてそこを通過する列車の速度が一定以上の場合非常ブレーキを動作させる機能である。

3. 制限速度との差が40km/h以上の箇所以外の曲線にも最新の自動列車停止装置（ATS-P）を設置すること。

【回答】

当社では、速度照査機能付きATS-STにより、曲線制限速度超過対策を実施しており、今後、この対策箇所の拡大の必要性を検討していく。

4. 新幹線の東京～新横浜間における「80」「85」「90」の速度制限区間は、運転士の手動ブレーキによる減速ではなく信号70のATC制御とすること。

【回答】

新幹線については速度超過しないようにすべてATCにより、担保することが基本であるが東京～新横浜間の一部の曲線においては、おもに乗り心地確保の目的からATC120信号現示のままマニュアル制限による速度制限を実施している。運転士に対しては制限速度を超えて運転してはならないことを指導しているが、万が一速度を超えたとしても直ちに脱線、転覆する心配はなく時速120キロでATCが動作することで、安全の担保を取っている。

5. 新幹線も含めて定時運転確保が困難なダイヤは見直すこと。

【回答】

列車ダイヤは安全の確保、定時制の確保をはかる上で適切な運転時分や、運転間隔、停車時分を確保して策定している。ただし、今後において利用実態の変化などがあれば状況に応じた見直しは当然ながら行うことになる。

- 6．乗務員に大きなプレッシャーとなって安全上問題がある点呼時及び添乗時の試問及び在来線における裏面添乗は直ちに止めること。

【回答】

乗務点呼時、添乗時の試問は業務上の必要性に基づき実施しているものである。客室添乗については過去の事故原因の中には基本動作を行わなかったことに起因するものが多いことから安全確保のため定められた基本動作が定着しているかを確認するために実施しているものである。

- 7．ミスをした乗務員に対する乗務停止（日勤及び車掌限定）は、原因究明ではなく責任追及だけの対策であるため直ちに止めること。

- 8．ミスをした乗務員に対するフォロー試験などは、事故の再発防止とはなっていないため直ちに止めること。

【回答】7項、8項

事故等が発生した場合正確な状況や原因の把握、対策の樹立などのために事情聴取などを行うと共に、当該乗務員に対して再発防止の観点から乗務員として必要な知識、技能を一定レベル以上に習得させるために必要な教育を実施しているものである。これは安全・安定輸送の確保にとって、極めて重要な教育であると考えている。

## 「バカヤロー」「辞めてしまえ」は暴言ではない！

組合：申し入れから1カ月経過してようやく業務委員会が開催された。しかし、申し入れ内容からすれば、安全に関する経営協議会を開催し議論すべきだ。

会社：業務委員会で議論する。

組合：申し入れに対し「JR西日本の事故に対して厳粛に受け止める。安全の確保に努めていく」と回答している。であるならば安全に関する経営協議会で議論すべきである。

会社：貴側の申し入れの内容等を勘案して業務委員会とした。

組合：JR西日本の「日勤教育」など運転士に対する再教育が問題になっている。社長が記者会見で「イジメのようなことは当社ではない」「再教育は乗務員の足りないところを補うために絶対必要なことで、科学的、客観的にしっかりやっている」と述べているが、決意書を書かすことはイジメそのものではないか。

会社：決意書は二度と事故を起こさないため、本人が決意を込めて書いたものでありイジメではない。

組合：「今度事故を発生させた場合は運転士を辞めます」と書かすことが事故防止に

なるのか。逆にプレッシャーにしかならないではないか。高見運転士は、過去に「日勤教育」を受けており、また事故を発生させたのでこれで運転士としていらなくなると追い込まれていたことは間違いない。

会社：事故を起こした本人が決意を書いたものである。

組合：管理者が「今度事故を発生させたら運転士を辞めます」と強要して書かせている。書かなければ乗務できないように追い込んでいる。JR西日本の「日勤教育」と同じだ。事情聴取の時に「バカヤロー」「辞めてしまえ」などと管理者が怒鳴っていることはどうなのか。

会社：個別の事象については承知しないが、私も上司から「バカヤロー」と怒鳴られることはある。

組合：そんなこととは全く違う。事実として管理者が「バカヤロー」と怒鳴っている。このような暴言が日常的にあびせられている乗務員が果たして正常な精神状態で乗務することができると考えているのか。

会社：熱心な指導をおこなう中での言葉だと思う。前後のいきさつがわからないが、暴言ではないと考えている。

組合：暴言である。このような管理者に対して指導せよ。

## 乗務員がプレッシャーと感じる行為は止めること

組合：在来線における裏面添乗について、「安全確保のため定められた基本動作が定着しているかを確認するために実施している」と回答しているが、運転士に過度のプレッシャーをかけている。このようなことをやっていれば、JR東海でもJR西日本のような大事故が発生する。

会社：客室添乗をされるとプレッシャーとなるとは考えられない。客室添乗は安全確保のためには必要である。

組合：変装して裏面添乗する現場長もいた。添乗するなら堂々と運転室に添乗すればいいではないか。乗務中後ろが気になり注意力が散漫となり安全上問題である。また、新幹線における添乗時の諮問についても運転士にプレッシャーをかけるだけであり直ちに止めること。

## フォロー試験は責任追及そのものだ！

組合：フォロー試験は「知識・技能が一定のレベル以上」にならなければ合格できない。「一定のレベル以上」とは一体誰がどのように判断しているのか。JR西日本の「日勤教育」は共通のマニュアルなどはなく、指導内容は各区長に任されてきていたことが問題として改善する方向である。JR東海におけるフォロー試験は、合否も含めて現場長が判断しているのか。

会社：最終的には現場長の判断である。

組合：例えば、フォロー試験の合格点数が、新幹線の東京では90点、大阪では70点と違っている。在来線では3回試験に合格しなければ運転士職を剥奪している。会社としての統一した基準はないのか。

会社：一定の基準はある。

組合：そもそも「一定のレベル以上」と位置づけていることが、発生した事故の原因究明ではなく責任追及そのものである。事故には様々な要因があるにもかかわらず、1カ月に1回か2カ月に1回しか行わないペーパー試験とシミュレータが果たして再教育となるのか。

会社：安全・安定輸送の確保にとって極めて重要な教育である。

組合：恣意的な判断が入るフォロー試験は直ちに止めること。

## 速度超過しても脱線・転覆しないから大丈夫！

組合：「新幹線の東京～新横浜間の速度制限は乗り心地確保の目的であって、万が一速度を超えたとしても直ちに脱線・転覆する心配はない」と回答しているが、速度超過しても脱線・転覆することはないのか。

会社：脱線・転覆しない。

組合：何を根拠にそのようなことが言えるのか。安全軽視の姿勢が如実に表れている。ATC制御とすること。

会社：そのような考えはない。

## 定時運転確保が困難なダイヤは見直せ！

組合：定時運転確保について、「設定したダイヤ通り運転するように努めることは重要である。理由なく遅れを発生させてはならないことはもちろんである。しかし、速度超過などの違反行為を冒してまで確保すべき性質のものではないことは言うまでもない」と回答している。在来線では、JR西日本の事故以降は指令からあまり言われなくなったが、以前は「何で遅れているのか」などと問い合わせてきた。そうすると、運転士は少しでも回復しようとブレーキ時期を詰めるなどしてしまう。

会社：無理して回復しろとは言っていない。

組合：運転士は多少の無理をしても定時運転に努めようとするものだ。余裕のあるダイヤ設定をおこなうこと。

## 危険箇所にはATS - STを直ちに設置せよ！

組合：JR東海の管内では、ATS - STが設置されている8箇所の他にも制限速度との差が大きい箇所はある。

会社：対象箇所の拡大は検討している。

組合：JR東海労としても危険な箇所について調査しており、後日申し入れを行う。

会社：了解。

組合：最後にもう一度会社の考えを確認する。東京～新横浜間の速度制限区間に対しATC制御とする考えはないのか。

会社：そのような考えはない。

組合：乗務員がプレッシャーと感じている点呼時の諮問、添乗時の諮問、裏面添乗を止める考えはないのか。

会社：業務上の必要性から止める考えはない。

組合：ミスをした乗務員に対する日勤、フォロー試験を止める考えはないのか。

会社：極めて重要な教育と考えているので止める考えはない。

組合：ＪＲ東海でおこなわれている日勤教育などは全く問題がないと考えているのか。

会社：問題はないと考えている。

組合：ＪＲ西日本の事故を教訓に安全上問題があることについて申し入れをおこなう。

申４０，４１号について業務委員会を開催し議論しましたが会社の回答を見てわかるようにＪＲ西日本の事故に対して全く教訓としないばかりか、事故の背景にある乗務員に対するプレッシャーに対しても見直すとの考えはありません。悲惨な事故を二度と起こさないために、これからも会社と議論していきます。

以 上