

乗務降ろし、車掌限定の再教育はやめろ！ 試問などのプレッシャーはやめろ！

回答「JR東海の施策になんら問題はない」

6月30日、本部は申44号「JR福知山線脱線事故に関する再申し入れ」に対する業務委員会を開催しました。会社は、申44号についても申40号、41号の業務委員会で回答したことの繰り返しに終始し、全くJR福知山線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JR東海労は、二度と悲惨な事故を繰り返さないために、乗務員に対する点呼時や添乗時の試問や裏面添乗などプレッシャーをかける行為、さらには管理者からのバカヤロー発言を容認する姿勢に対し、直ちにや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44号】

1. 申41号4項に対する回答で「主に乗り心地確保の目的」とあるが、東京～新横浜間の一部の曲線に対する速度制限は、「新幹線運転取扱実施基準規程」第2章第5節運転速度、第42条曲線における制限速度（特殊な曲線）に則って、速度制限されているものである。規程に定められているにもかかわらず「乗り心地確保の目的」という回答は安全を最優先とした回答ではない。回答を撤回し、「信号70」のATC制御とすること。

【回答】

先にも回答した通り、新幹線については速度超過しないように、全て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、主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。この速度制限は、新幹線運転取扱実施基準規程及び新幹線列車運転速度表などで規定しているもので、運転士がこれらの規程を遵守して運転することは当然であり、日頃からそのように指導しているところである。また、先にも回答した通り、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、120km/hでATCが動作することで安全の担保を取っている。

2. 同じく申41号4項に対する回答で「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」としている。JR西日本が、事故発生直後に「計算では133km/h以上出さなければ脱線しない」とマスコミ発表したが、実際は108km/h

h だったことが明らかになっている。このような回答は、全くの机上の論理であり、責任回避と安全を最優先しない対応であると言わざるを得ない。何を根拠に「直ちに脱線・転覆する心配はない」と回答しているのか明らかにすること。

【回答】

乗車状況による車両重量をはじめとする諸条件をあてはめた上で計算した結果、当該箇所において万が一速度を超えたとしても、ATC信号以下であれば脱線転覆のおそれがないことは従来から確認してある事柄であり、「机上の空論である」との貴側の指摘は全くあてはまらない。

- 3．申第41号6項に対する回答として「乗務点呼時、添乗時の試問は、業務上の必要性に基づいて実施している」としている。回答にある「業務上の必要性」とは何か明らかにすること。

【回答】

添乗時の試問、乗務点呼時の試問は、業務に必要な知識の有無を確認するものである。

- 4．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され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。しかし、今回のJR西日本の脱線事故で運転士に対する様々な精神的プレッシャーが問題になっている。試問や裏面添乗は、まさに運転士・車掌に対して過度の精神的プレッシャーをかけている。にもかかわらず「業務上の必要性」や「基本動作の定着確認」のみを優先するのか明らかにすること。

【回答】

安全の確保は不断の努力によって築きあげられるものであり、過去の事故を教訓として乗務員は基本動作の重要性を理解し実践していくことが必要であり、基本動作を確実に行うことで事故を未然に防ぐとともに、お客様に対しては安心感を与えることができるものと考えている。従って、客室添乗については過去の事故を教訓とし、安全確保のために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り、運転士、車掌に対して過度の精神的プレッシャーをかけるようなものではない。また、試問についての業務上の必要性は先に回答した通りであり、安全確保のために業務に必要な知識の有無を確認することは会社として当然の責務である。

- 5．申第41号7項、8項に対する回答として「乗務員として必要な知識、技能を一定レベル以上に習得するために必要な教育を実施している。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」としている。さらに、社長も記者会見において、「再教育は絶対必要で、科学的、客観的にしっかりやっている」と述べている。しかし、現在おこなわれている「再教育」は内容からして再発防止の「教育」というものではない。起きた事象に対する原因究明とそれに基づいた再発防止対策とはかけ離れている。なぜ自己学習と試験なのか。これは責任追及の典型である。あらためて「再教育」の具体的な内容を明らかにすること。

【回答】

事故等が発生した場合、当然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、会社として定めた一定の部内標準に従い必要な教育を実施しているものである。試験は知識・技能が一定レベル以上に習得できたかを確認するための有効な手段と考えている。

- 6．現在の「再教育」は、乗務を降ろしておこなわれたり、運転士として乗務させず車掌限定としておこなわれているが、これでは教育とはならない。乗務を降ろしての教育や車掌限定は直ちにやめること。

【回答】

再教育は事故等が発生させた乗務員に対して必要な知識・技能を一定レベル以上に習得させるために実施するものであり、乗務に必要な一定のレベルに達していない以上、乗務を停止したうえで必要な教育を行うことは、安全・安定輸送の確保のために極めて重要なことと考える。

- 7．業務委員会の席上「ミスなどをした運転士に対して、管理者がバカ野郎、辞めてしまえと怒鳴っている」という事実を明らかにした。そのことに対して会社側委員は「一生懸命に指導した結果、力が入った」「私も上司からバカ野郎と怒られることはある」と管理者のバカ野郎発言を容認するかのような発言をした。

いうまでもなく、ミスなどをした運転士に対するバカ野郎発言は許されるものではない。まして通常の職務においても、例え上司であってもバカ野郎発言は不適切である。管理者のバカ野郎発言を容認する発言を撤回し謝罪すること。

【回答】

事故や不祥事の再発防止の観点から行う事情聴取や再教育における社員の態度等に対して管理者が注意指導することは極めて重要なことである。貴側の主張は断片的な言葉尻だけを捉えた事柄の本質を曲解するものである。なお、管理者による暴言、威圧などの行為は行っていない。

- 8．会社は、曲線部分などに、ATS - ST速度照査型を調査しつつ、さらに順次導入していく考えを明らかにしている。これは、安全よりも経費節減を優先する考え方である。より信頼性の高いATS - P型を導入すること。また、別紙箇所には早急に導入すること。

【回答】

当社においては、まず規程の遵守をはじめとした乗務員の正確な運転取り扱いが事故防止の大前提であると考えている。そのバックアップとしてこれまでATSの改良を順次進めてきた。また、今回の事故のように曲線の制限速度と進入時の速度の差が大きい箇所については、列車の速度を検知して通常より高い場合に自動的に非常ブレーキをかけ、安全を保障する速度照査機能付きのATS - STを独自に設置してきている。また、当社としては、速度照査機能付きのATS - STは曲線や分岐器における速度超過防止に対して有効であると考えている。このため貴側の安全よりも経費節減を優先する考え方であるとの指摘はあた

らない。次に、今後の設備対象箇所については、JR西日本福知山線で発生した脱線事故を受け、国土交通省から鉄道事業者に対し曲線部の速度超過防止用ATSの緊急整備計画を策定し、6月末までに報告するよう指示があり、また、曲線手前の運転速度のまま進入した際、曲線通過時に転覆脱線の恐れのある箇所を選定するための安全性評価式が示されている。当社としても、国土交通省から示された安全性評価式による基準を踏まえ必要な箇所に速度超過防止用のATSを整備する計画である。なお、国土交通省に対して緊急整備計画として国土交通省から示された基準に基づく9カ所と独自に整備する箇所の42カ所、合計51カ所の曲線部に対し速度照査機能付きATS-STを整備する旨を報告した。

51カ所は、東海道線7カ所、中央線12カ所、関西線1カ所、高山線3カ所、飯田線24カ所、御殿場線2カ所、身延線2カ所

新幹線の曲線速度制限80km/h区間を ATC120信号の走行で良いのか！

組合：会社は、新幹線の曲線区間においてATC120信号現示のまま乗り心地を確保する目的からマニュアル制限による速度制限をしていると回答している。実際に指摘してきたように制限80km/h区間をATC120信号で走行している。むしろ乗り心地を言うのであれば、制限速度が80km/hなのだから、安全面を考えてATC70信号で制御すべきである。その方が乗り心地も向上する。

会社：あえてATC70信号で制御する必要はない。

組合：そこが問題なのだ。運転士に予期せぬ事態が発生した場合、40km/hもオーバーして走行することになる。これで安全といえるのか。

会社：新幹線列車速度表など日常普段から規程を遵守し運転してもらっている。しかし、予期せぬ事態などで速度が超過しても、ATC120信号により制御されることになるので安全上は問題ない。

組合：40km/hも速度超過して大丈夫ということか。

会社：万が一40km/hオーバーしても計算上は脱線・転覆することはない。

組合：あくまでも計算上である。そこまで言い切るのであれば、制限80km/h区間を120km/hにすればよい。

会社：あくまでも曲線の制限は80km/hである。乗り心地を確保する目的である。安全上は120km/hでも問題ない。

組合：その考え方は間違っている。JR福知山線事故を教訓としATC70信号で制御すべきである。

会社：運転士の注意力で運転していただいている。

組合：JR福知山線事故以降に現実に20km/hもオーバーして運転した事象がある。運転士の注意力に頼るのではなく、ATC70信号で制御すべきだ。

会社：乗り心地を検証し制限80km/hとした。

組合：それでは聞くが、乗り心地をどのように検証したのか。

会社：・・・

組合：新幹線はATCという設備があるからATC70信号で制御すべきだ。70信号としないのは列車が遅れるからだろう。JR西日本の運行第一と同じである。JR西日本が事故現場の制限速度や曲線の制限速度を下げたことをどのように教訓化しているのだ。会社回答を聞いていると全く教訓化していない。

乗務点呼時、添乗時の試問はやめろ！

組合：乗務点呼時、添乗時の試問は業務に必要な知識の有無を確認するためと回答しているがその必要はまったくない。

会社：会社が必要と判断している。

組合：私たちJR東海労は安全上問題があるからやめろと言っている。

会社：なぜ試問が安全上問題があるのか理解できない。

組合：例えば、乗務中に試問されれば注意力が散漫になり制限喚呼が遅れたり速度オーバーすることがある。

会社：安全上問題があると判断したときは試問をやめてもらうように言えばよい。

組合：指導助役は運転士の資格を有しているにもかかわらず喚呼時期に近づいたときにあえて試問をしている。

会社：やめるように言えば試問はやめているはずである。

組合：東京～東一両間は、11分30秒運転であり喚呼回数も20以上ある区間で試問を行なうことは、運転士資格を有するものならば安全上支障をきたすことはわかることである。

会社：その区間すべてにおいて安全上支障をきたすとはならない。タイミングを考えて試問をしている。

組合：1分あるかないかの状態の時に試問することが問題ないということか。

会社：業務上必要と判断すれば試問は行なう。

組合：安全軽視の姿勢そのままである。乗務点呼時の試問についても答えられなければ「運転士として恥ずかしい」「何年運転士をしているのか」などと言われて乗務する運転士の気持ちがわかるか。

会社：乗務する際に必要なことを試問している。答えられるように努力すべきである。

組合：いつも答えられないわけではない。例えば、五つ答えるところを四つしか答えられないこともある。その際にも罵声を浴びせられる。

会社：罵声ではない。管理者とコミュニケーションができていないのではないか。

組合：社員とコミュニケーションをとるのは管理者としての仕事である。点呼時にコミュニケーションなど必要ない。添乗時、乗務点呼時の試問など運転士に対してプレッシャーをかける行為はやめるべきだ。

会社：プレッシャーをかけているとの認識はない。

組合：運転士がプレッシャーと感じているのだからやめるべきだ。また、JR東海労組合員に対して恣意的に試問をしている事実もある。

会社：そのようなことはない。

組合：われわれはデータを取っている。感覚で言っているのではない。

会社：それは貴側が勝手に取ったデータであり、繰り返すが恣意的判断で試問は行なっていない。

組合：JR福知山線事故において、運転士が日常受けていた様々なプレッシャーが問題になっている。会社は教訓化していない。

会社：事故の原因は調査中であり明らかになっていない。

組合：認識のズレである。二度と悲惨な事故を起こさないよう労使で事故に結びつくような要因をなくしていくべきだ。真摯な議論になっていない。

組合：裏面添乗もプレッシャーとなっているが、その他にも職場においてプレッシャーとなっているものがある。大阪第二運輸所では、停止位置の誤差を1㍎単位で

報告するようになっている。まさに運転士に対するプレッシャー以外なものでもない。

会社：停止位置をあわすのはいけないことか。

組合：言われなくとも運転士は停止位置をあわしている。なぜ報告する必要があるのか。

個人の事故防止目標や再発防止シート、さらには始末書、顛末書、決意書、反省文などもそうだが、会社は、労務管理の道具にしようとしているにしかすぎない。事故を発生させたときの責任追及に活用するためのデータ集めのためだ。

会社：そのようなことではない、業務上必要なことをおこなっているだけである。

組合：まだ職場では問題がある。東京の運輸所では、学習室から出てトイレに行くときにノートに名前と行く時間、帰ってきた時間を書かされている。これは典型的な人権侵害である。女性社員にもそのようなことができるのか。

会社：個別のことはよくわからないが、現場長の判断でおこなっているので人権侵害などあり得ない。

組合：実際におこなわれているから指摘し、問題にしているのである。株主総会でも伊藤本部委員長が発言し、そのことを質しているが社長もそのような事実はないといっている。全くの誤魔化しである。直ちに止めること。

J R西日本と同じ懲罰的な再教育はやめろ！

組合：再教育は知識・技能を一定のレベル以上習得させるためだと言っているが、そもそも一定のレベルとは一体何なのか。会社の勝手に恣意的な判断ではないか。

会社：再教育は必要である。

組合：会社の判断はどのようにしているのか。

会社：一定の基準はある。

組合：それを明らかにすべきだ。

会社：明らかにする考えはない。

組合：最終的には現場長が判断するということだが、J R西日本は現場長が判断していたのを専門的な立場の社員が判断するようにしている。J R東海は現在行っている再教育は、J R福知山線事故が発生した4月25日以降何ら変更していないのか。

会社：変更していない。

再度、「バカ野郎」を認める会社！

組合：「バカ野郎」を容認する発言に対して、「社員の態度等に対して管理者が注意指導することは極めて重要なことである」とか「断片的な言葉尻だけをとらえた事柄の本質を曲解するもの」と回答している。このことは「バカ野郎」発言を再度容認するものであり、社員の態度等などと社員が悪いからと社員に責任転嫁している。認めるわけにはいかない。

会社：事情聴取における社員の態度等に対する注意指導である。

組合：これから事情聴取を受けようとする時に、大勢の管理者が取り囲んで罵声を浴びせているではないか。ミスをして反省している社員に対して、事情も聞かないうちに「お前が悪い」などと罵声を浴びせて、精神的に追い込んだりしているではないか。名古屋運輸区の指導総括助役は「ミスが発生させたら机を叩き大声を

出して指導します」と言っている。また作業要領では、規程を遵守できない場合は厳しく指導しますと書いてある。なぜ机を叩いて大声を出す必要があるのか。

J R西日本の日勤教育と同じではないか。

会社：個別の事象については知らない。

組合：作家の柳田邦雄さんが、月刊「現代」にJ R西日本の日勤教育を「科学的安全対策に逆行する旧態依然たる威圧的懲罰主義」と評しているが、J R東海における再教育もJ R西日本と同じである。乗務降ろし、車掌限定での再教育は直ちにやめること。

会社：安全・安定輸送の確保のためには極めて重要であるからやめない。

組合：認めるわけにはいかない。

ATS-Pの設置をすべきだ！

組合：ATS-S Tの設置を51カ所新設するということが、ATS-S Tは非常ブレーキが作動し列車が止まってしまうが、ATS-Pは常用ブレーキで低い速度になれば自動的にブレーキを緩解するなど、安全性や運行面などATS-Pの方が優れている。ATS-Pの設置についてどのように考えているのか。

会社：当面、ATS-Pの設置の予定はないが検討はしていく。

組合：51カ所にATS-S Tを整備して終わるのではないか。

会社：ATS-Pの設置は、時間と経費がかかるからすぐにはできない。J R東海の車両は、J R東日本に乗り入れている車両以外はATS-Pに対応していない。

組合：J R西日本をみればわかるが、やる気になればできる。J R東日本はATS-Pの整備率は高い。J R東海も過去最大の利益を上げているのならATS-Pの設置のために投資すべきだ。

会社：検討はしていく。

以上が主なやりとりです。J R東海労は、J R福知山線の事故を受け2回の業務委員を開催してきました。しかし、会社は重大事故を受けても、なお安全を最優先するという姿勢ではありませんでした。「安全上問題ない」「必要な教育はおこなう」「管理者が注意指導することは極めて重要」「過度のプレッシャーをかけるようなものではない」など、全く組合の主張とかみ合わせようとしない議論に終始しました。今後あらゆる機会を通じて、会社に申し入れ協議を求めていきます。

同時に、安全は職場からのたたかいによって勝ち取っていくことをあらためて強く意識していきましょう。管理者とその時々で対決していくことを通じて、真の安全確立と働きやすい職場づくりのためにがんばっていきましょう。

以上