

名松線の車両逸走事故について 地域住民に謝罪はしないのか！

「安全対策の推進について」経営協議会開催

本部は4月23日、安全対策の推進について経営協議会を開催し、会社より別紙の「平成20年度鉄道運転事故、インシデント、輸送障害・運転阻害及び労働災害の発生状況」「安全関連の設備投資」「平成21年度運転事故防止及び労働災害防止重点実施事項」について説明を受けました。その後、木下副委員長が6項目に渡り、安全に対する基本認識と問題点について質問しました。主なやり取りは以下の通りです。

1. 安全に対する基本認識

鉄道事業というのは安全安定輸送が最優先されることが課題だというのは言うまでもない。安全運行、労働災害の撲滅は労働組合としても重大な関心を持っているし、労使でにそういう目標に向かって進めて行く必要があると考えている。

J R 西日本の尼崎脱線事故から間もなく4年になるが、一旦重大事故を引き起こしたら責任は重大になるし、社員に与える影響も大きなものとなる。幸いにしてJ R 東海は重大事故を起こしてはいないが、過去には高山線、飯田線、新幹線において、あわや大惨事という事態があった。安全は労使が力を合わせて確保して行くべきだと考えている。

しかし、会社の姿勢を見るとそのような姿勢にないと認識せざるを得ない。例えば、事故が発生した時にマスコミには説明しても労働組合には説明をしない。あるいは、申し入れをしても協議に応じなかったり、協議をしてもおざなりな対応をしてきた事実がある。この様な姿勢は改めるべきだ。また、列車妨害についての説明や報告がない。考え方を明らかにすること。

4月19日、名松線で二度目の車両の逸走が発生している。浜松工場内での脱線事故、トンネル内の防水シートの垂下、関連会社であるが、あおなみ線の脱線事故、協力会社の傷害事故など多数発生している。

華々しくリニア構想を各方面に発表しているが、しかし、その陰ではこの様に大きな事故に発展しかねない事象が出ている。一度大きな事故を起こせば経営基盤を揺るがす結果になる。

【回答】

労使協議については必要な協議は行っている。協議の姿勢がないとの指摘であるが、そういうつもりは全くない。J R 東海には複数の労働組合が存在し、その一つの労働組合として協約に則り協議をし、幹事間で話をし、ルールに則り関係を構築していると認識している。協議のチャンネルは本部、地方にあるが、同種の申し入れがあった場合は幹事間で整理し必要な協議は行っている。

列車妨害については鉄道外原因に入る。個別具体的なことについては関係箇所、部所

や必要な箇所に注意喚起している。

2. 名松線の車両逸走について

4月19日、家城駅において入換のために停車していた車両が逸走する事故が発生した。中部運輸局から警告書が出ていると聞いている。この駅では2006年8月にも同種事故が発生している。度重なる今回の事故は会社の安全に対する体質が噴出した事故である。会社は「列車の運転は終了しており、けが人や車両などの損傷は無かった」とマスコミに説明しているが、一步間違えば多くの死傷者が発生しかねない事故である。まず、第一に地域住民に謝罪をするべきである。謝罪をしなければJR東海の信頼が損なわれる。

2006年に発生した事故の対策が万全ではなかったということだ。組合の要求は、車両逸走の危険がある駅には安全側線を設け、あるいは列車を停止させる装置を設けることだ。特に、運転士に対する責任追及だけが記者会見で言われているが、原因をしっかりと追求して行く必要がある。「申」第32号で申し入れをしているので協議を行うこと。

【回答】

この段階においては新聞報道以上のことを準備していない。ただ、関係した社員がやるべきことをやっていないということは事実だ。申し入れについては別途議論する。まだ原因が固まっていない。対策についてもこれから時間をかけて行っていく。

事故を起こしたことは真摯に反省し、世の中の方にお知らせをしていく。

3. 飯田線における速度超過について

これもJR東海の信頼を損なう事象である。原因は速度計の誤表示だとしているが、何件も発生していたにもかかわらず抜本的な対策が立てられていなかったことが大きな問題である。報道によれば「脱線につながる速度超過ではない」とコメントしているが、だとすると、他でもそれが許されるのかと疑問である。僅かの速度超過で問題にされて運転士を剥奪された例がある。安全に対する認識が外部と内部では違う。そもそも速度計の誤表示があれば車両交換である。体感運転など本末転倒であり、安全を形骸化している。

【回答】

地方で協議している。対応については適切に行っている。体感運転については、在来の運転士は試験項目にあり可能だ。

4. 教育及び添乗等について

安全を阻害する些細な事柄で新幹線乗務員に見せしめ的な日勤や再教育が行われている。直ちに中止すること。ミスを起こした者が学習するペナルティーボックスと言われる箇所がある。会社の安全に対する姿勢に疑問を感じる。精神的な負担となり、見せしめは逆効果である。一度ミスを起こすと、後の教育を考え緊急時の対応ができずパニックに陥ってしまったり、ミスをカバーしようとして更に大きな事故を発生させてしまうことが考えられる。こうした人権をも無視をした見せしめは直ちに止めること。

【回答】

安全を確保するために普段に安全に対して教育をしていかねばならないと認識しており実践している。その中で、乗務員の一指導方法として添乗指導がある。職場では運転士や車掌の実態がわからないから、添乗しながら確認している。その中で必要な指導や確認を行う。これは安全安定輸送を確保する上で有効な方法であり適切だと考える。

事故やミスに対する再教育について、見せしめ的なことはやっていない。大きな認識

の違いだ。ペナルティーボックスなど業務機関に存在しない。教育の場所は各現場で適切な場所で行っている。

5. リニアの安全について

会社はリニアについて安全であると表明しているが、どの様に安全を担保するのかということについて、具体的に何も明らかにしていない。例えば、磁力線が人体に与える影響や環境に与える影響、地下トンネルでの安全性の問題。故障や事故、火災の対応など全く明らかにされていない。

【回答】

目標を立てて建設に邁進して行くと表明したが、省からの調査指示をまとめている段階であり、安全性の問題だとか様々な問題は実行段階には報告をして行く。まだその段階ではないし、安全の担保の話はまだまだ煮詰まっていない。

6. 効率化、外注化について

JRになって数多くの効率化、外注化が行われてきた。特に、要員計画で提示があった大阪第一車両所における台車交換業務の効率化である。安全に対して不安を感じている。新幹線の走り装置である台車は重要な部位であり、長年培った技術力でしか安全は守れないと考える。

【回答】

様々な形で外注化を進めてきた。外注の基本的な考え方としては、安全に直結するようなものは対象から外すことだ。今回もその方針から外れるものではない。台車自体は重要な部位である認識はある。しかるべき時期に地方で成案が出来次第説明する。

以 上