

不祥事は安全に影響する！ 社員の気持ちに立って対策を講ずること

「安全対策の推進について」経営協議会開催

本部は4月27日、経営協議会を開催し、会社から別紙の「安全対策の推進について」説明を受けました。これを受け、鈴木委員長がJ R 東海労の安全に対する認識を明らかにし、木下副委員長から10項目にわたり問題点を指摘し、会社の見解等を求めました。

【鈴木委員長発言要旨】

他社の事故であっても風化させないという姿勢は基本的に賛成である。安全は、社員一人ひとりの努力と認識に関わってくる。

最近、社員の不祥事が多い。飲酒に関わる事態、ICカードの不正使用などである。このような社員が引き起こす問題は、安全にまで影響を及ぼすと危惧している。何故社員がこの様なことを起こすのか、職場における不満やストレスが背景にあると考える。社員の気持ちに立って対策を立てていただきたい。人間である社員が安全を守るのだ。社員の声を吸い上げて対策を立てることが重要だ。

例えば、「入換3原則」をまったく確認せず入換運転を開始した社員が、その後も何も変わらず職場の安全衛生委員を務めている。これを社員はどう思うか。経営陣はこの様な事態があることを受け止めて、対策を講じていただきたい。

【木下副委員長質問要旨】

1. J R 東海のみならず、J R 他社でも報告されている関係会社、協力会社社員の触車・感電等の死亡あるいは受傷事故の原因は何か。要員、作業時間、教育など管理する側の問題があるのではないか。
2. 検修作業の外注化、責任施行の業務体制が安全を支える上で問題ではないのか。

3. 飲酒、事故、遅刻、など比較的若い社員の不祥事が多発している。会社側の指導・教育・待遇の格差など、ストレス・不満が増し、それが不祥事に繋がっているのではないか。
4. 社員の不祥事等に対する処分に比して、管理者の管理責任に対する処分は甘すぎるのではないか。例えば架線切断事故、ICカード不正使用問題である。
5. 事故の原因究明よりも、該当者の責任追及が優先される社内風土を改めるべきである。JR東海においてもJR西日本同様の日勤教育が行われている。見直すべきである。
6. 同様の業務上のミスがあっても、男女の違い、所属労組の違いによってその後の取り扱いに大きな違いが出るのは何故か。
7. 新幹線の330キロ走行試験がおこなわれているが、安全上問題はないのか。試験結果を労働組合に説明すること。
8. リニアとN700系を海外に売り込むために、奔走しているようだが、技術・設備・安全面で問題はないのか。
9. リニア中央新幹線構想を進めているが、安全面で克服すべき問題は数多くあると考えられるが、どの様なことが検討されているのか。
10. ATS-P形を導入工事が平成23年度までに順次使用開始できるように進められている。旅客列車は、平成23年1月から使用開始の予定となっているが、この装置に問題ないか。

【会社回答】

1. 中身にもよるが不祥事の実態はある。仕事上の不祥事もあるし、プライベートの不祥事もある。仕事に影響しないよう指導していくしかないと考え。上司・部下のコミュニケーションを不断に行っていく。
2. 社員の不満、思いは様々あるであろうが、当社は待遇面など立派な会社と考えている。社員が成長していけば不満は解消していくのではないかと。面談などでも意見は吸い上げていくし、労使の間でも議論していく。
3. 事故を起こしたら必ずしも安全衛生委員にはなれないとはならない。現場で責任を持って人選している。
4. 沼津～三島間の触車事故については「事故調」の結論が出ていない。協力会社の事故防止対策として、打ち合わせ会議の場に元請会社さらに二次会社の方にも参加していただき事故防止対策を行うこととしている。要員については、監督者、見張り要員を適切に配置しているので問題はない。
5. 外注化については、安全に直結しないところは外注化していくスタンスでそれは変わりはない。きちんと受け取り体制も確立している。
6. 管理者に対しても実態に応じて適切に処分を行っている。
7. 事故が発生した場合、その原因を追求しつつ、社員にミスがあれば何ら

かのペナルティはある。次に事故を起こさせない仕組みを作ることが大事である。「日勤教育」と言われるが、当社は「再教育」である。また、組合別に再教育の日数が違うということはない。起きた事象に基づき、再教育を実施している。

8. 新幹線の時速330kmの走行試験は安全を確保した上で実施している。時速300kmでの営業運転については、今お話できるものはない。走行試験結果は回答しない。不断に速度向上は目指している。
9. 新幹線とリニアの輸出について、今お話できるものはない。
10. リニアの技術面、安全面について、専門家から問題ないと言われている。この間の経協で申しあげている以上のものはない。
11. A T S - P T形はS T形と比べ格段に向上した保安装置である。乗員の取り扱いは若干変わるが訓練等で徹底していく。

【若干のやりとり】

組合：あれだけ不祥事がマスコミで騒がれている。訓練中の電車が起動したということもあった。不祥事を考えているのではないか。「四角四面の回答だ」しっかり受け止めるべきである。

会社：軽く考えているわけではない。本社本部間なのだから、考え方を説明すればよいと考える。不祥事については、遺憾なものと受け止めており、社員の指導を徹底していかねばならないと考えている。

組合：13台のギアケースのサンプリング調査は進んでいるのか。

会社：進んでいるが、中身についてはこの場で回答しない。

組合：N 2編成のギアケース破損の原因はJ R西日本から説明はあったのか。

会社：まだ説明はない。

組合：新幹線の地震対策は具体的に何か。

会社：脱線防止ガードの設置、逸脱防止ガードの設置などである。

組合：高架橋の補強は終了したのか。

会社：東京駅の開発に関わるような部分の補強を除き、ほぼ終わっている。

以 上