

「平成26年度安全対策の推進について」経営協議会開催 休日出勤早期解消！年休完全取得！ そのための要員を直ちに配置せよ！ 新幹線50周年記念！社員の努力に応える施策を！

本部は4月22日、平成26年度安全対策の推進について経営協議会を開催しました。はじめに会社から、Ⅰ.はじめに、Ⅱ.平成25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、Ⅲ.安全関連の設備投資、Ⅳ.平成26年度運転事故防止及び労働災害防止重点実施事項、Ⅴまとめについて説明がありました。会社は主な内容について「鉄道運転事故は、過去最少の12件、インシデントは1件、輸送障害・運転阻害は過去最多であった昨年とほぼ同数の5,238件、社員の責任事故は197件となった。労働災害は、墜落死亡事故、待避不良が各1件が発生、社員の労災は15件となった」と説明しました。

淵上委員長は会社に対し、1.異常な労務管理の見直し、2.休日出勤の早期解消、3.年休の完全取得、4.東海道新幹線の速度向上、5.大雪対策と危機管理、6.「のぞみ232号」の速度計故障、7.東海道新幹線開業50周年を記念し社員の努力に応えた施策の実施の7項目について質問を行い、会社に改善等を迫りました。

以下、淵上委員長の質問と回答、および主な議論の内容です。会社資料は6ページ以降を参照してください

<淵上委員長の質問と回答>

1. 4月11日付けの交通新聞は、柘植新社長のインタビューを「安全重視を基礎に」を見出しにして掲載した。その中で、新社長は「本社から現場まで一人一人が気持ち良く働ける風土づくりが安全面でも施策面でも全ての基礎だと考えて取り組んでいく」との考えを示している。しかし、現実の職場では、社員を睨みつけ、挨拶をしても挨拶をしない管理者がいるばかりか、懲罰的な日勤勤務や犯罪者扱いの事情聴取が行われているのが現実である。その結果が若年退職や社員の自殺として現れていると考える。この異常な社員管理を改善することなしに、柘植新社長の考えを実現することはできない。新社長が言う、「社員が気持ち良く働ける風土づくり」に向けて具体的に進めていくための施策や検討している内容について、また職場の現実に対する認識について明らかにすること。

【回答】

交通新聞から社長がインタビューについて、具体的に進めている施策はわからないが、会社としては職場での管理者と一般社員のコミュニケーションは重要であると考えている。具体的な施策としては、管理者研修で一般社員とのコミュニケーションを図ることを周知させるなどの取り組みを行っている。一方、事情聴取や日勤での教育については、会社として必要なものと考えている。教育する事柄があれば、きちんと教育した上で勤務についてもらうことになる。これらは引き続き適切に行っていく。

2. 会社は4月16日の業務委員会において、今年度の休日出勤を新幹線乗務員で1人3泊程度になるとの説明を行った。2012年、会社は休日出勤について「早期の解消に努めるスタンスに変わらない」から「休日出勤はゼロにはならない」「休日出勤の削減を行っていく」との姿勢に変更したが、今年度の3泊の休日出勤は、会社が示してきた削減するとの考えに逆行するものである。会社は「休日出勤をゼロ」にしていく姿勢にたち、早期の解消に向けた要員配置を行うべきである。休日出勤の拡大は断じて容認できない。改めて休日出勤の解消を要求する。会社としての見解を明らかにすること。

また職場では休日出勤で4泊、8日連続勤務の社員が発生している。このような事態は極めて安全に関わることであり、早急に解消すべきであると考えている。会社としての見解を明らかにすること。

【回答】

休日出勤については業務委員会で議論した。会社としてはゼロになることはないが、削減に努めていく考えである。乗務員の養成については最大限の養成を行っていくが、一方では好調な輸送状況があるので、これには応えていかななくてはならないと考えている。また新幹線の速度向上に伴う体感訓練は、おそらく臨行路で訓練していくことになるので新幹線については3泊程度の休日出勤となる。削減に努めていくという基本スタンスには変わらない。

3. 会社は、4月16日の業務委員会において、年休取得の問題で「年休を考えた要員配置を行っている」とし、また「正常な事業の運営を妨げる場合として時季変更権を行使している」との回答を行っている。ではなぜ多くの社員が多くの年休を取得できずに失効してしまう事態が発生するのか。その原因は、適切な要員配置が行われていないからである。それ以外にない。

また会社は、年休取得に対する時季変更権について、年休の申し込みの状況によって、希望日に取得できない事態があるとしているが、その結果が年休を失効する事態となっている。時季変更権は、時季を変更する権利であって年休を失効させることができる権利ではない。年休が失効してしまう事態が長期に亘って継続していることにおいて、組合が適切な要員配置を要求しているにもかかわらず、会社が何ら改善策を講じないことは明らかな労働基準法に違反する行為である。

年休問題は安全問題である。20日間の年休完全取得が出来る要員を早急に配置すべきである。見解を明らかにすること。

【回答】

年休についても業務委員会で議論したが、会社としては適切に取り扱っていると考えている。

4. 会社は、来年春から新幹線の最高速度を270キロから285キロに速度アップし、東京～新大阪間で2～3分程度の時間短縮をするとしているが、速度アップする目的について明らかにすること。また速度アップに伴い橋梁や高架橋など施設の強化について行うことがあるのか明らかにすること。また9月以降行うとしている新幹線乗務員に対する体感訓練とはどのようなことを行うのか。その訓練の期間について明らかにすること。

【回答】

速度向上の目的は、東海道新幹線の輸送サービスの向上という、永遠のテーマに向けて最新のサービスを提供していくということである。これまで試験車両で走行試験を実施してきたが、車両、設備、電気の技術面や環境に関わる項目で良好な測定結果が得られた。そのため、N700AとN700系改造車の編成数が揃う平成27年春に一部列車の最高速度を向上させ、より質の高い輸送サービスを提供していく考えである。また、速度向上に伴う橋梁等の設備の補強は必要ないと考えている。

乗務員の体感訓練については手元に資料がないので説明するものはない。具体的にどのように訓練するかはこれから詰めていくことになる。時期としては秋以降になると考えている。

5. 3月28日の経営協議会では2月の記録的な降雪に対して、在来線の長期運転中止や途中駅での長時間抑止が無いように凍結防止や早目の運転中止といった対策を検討していると回答している。現状において検討し具体化したことに付いて明らかにすること。

また柘植新社長は、台風やゲリラ豪雨、大雪などに対して、危機管理の視点を導入して列車の運行を考える必要があるとの考えを示しているが、具体的に検討していることについて明らかにすること。

【回答】

2月の大雪では、中央線の特急列車では車内に2晩近くお待ちいただいた事象があった。飯田線においても除雪がままならなかったことで、一部区間で運休となった。当日は降雪の予報を踏まえて、ポイント不転換を防止するヒーターの設置や除雪を行ってきた。数十年に1度という大雪であったため、駅間に列車を抑止しないことや、お客様に暖をとっていただく場所の確保に努め、駅では備蓄していた飲食料をお客様へ提供してきた。今回、一部区間での長期運転中止駅間での抑止があったことから、今後は早めの運転中止等の対策を検討していくが、現時点で具体的に説明できるものはない。

危機管理については、社長も話している通り事故防止に向けてさらに取り組んでいく考えである。災害発生時はお客様の安全確保を第一に行っていく。対策としては沿線に設置している雨量計、風速計の規制値や巡回によって、速度規制や運転中止を行い、事故の防止をはかっている。引き続きやれることは行っていく考えである。

6. 4月12日、新大阪発のぞみ232号、Z27編成において、16号車の主速度計とATC信号が表示しない車両故障の事態に対して、運用指令が副速度計で運転するように指示し、そのまま東京まで運転を継続させる事態が発生した。安全を基本と考えるのであれば、ATCそのものの故障などあらゆる事態を想定し車両交換をすべきであったと考える。会社としてそのまま運転を継続したことに対する見解を明らかにすること。

【回答】

状況について詳しく把握していないが、主速度計が使用できなかったことについては、両方使える状態が良いとは考えるが、状況によっては今回のようなこともあり得ると考える。

7. 今年、東海道新幹線は開業50周年を迎える。会社は記念イベント等の開催を検討されているが、安全、定時運行のために努力してきた社員に対して応える施策を実施すべきである。それが社員のモチベーションを上げ、安全を守ることになる。

【回答】

東海道新幹線50周年について組合の要望に対して現時点で示すものはない。

<主な議論>

組合：柘植社長の考え方として「本社から現場まで一人一人が気持ち良く働ける風土づくり」と言われているが、「気持ちよく働けること」が前提だ。この前提に立って会社は労務管理の問題を見直すべきである。

休日出勤について、4泊勤務について質問したが、これは休日出勤だけの問題ではない。法的に認められているから良いのではなく、こうした現実を改善すべきと考える。事故が発生した場合には会社も社会的に追及されることになる。要員がいないからでは済まされない問題である。現場に対して指導するべきだ。

年休について、会社は「適切に取り扱っている」と言うが、年休が失効することが適切とは言えない。この問題は10年以上続いている問題である。これは会社が放置しているということである。

新幹線の体感訓練を含めて休日出勤が発生すると言われているが、これは限定的なものなのか。

会社：新幹線の休日出勤については体感訓練もあるが輸送量の問題もある。平

成27年度については明らかにできるものはない。姿勢としては削減に努めるということである。一方ではお客様のニーズに応える必要性もある。

組合：会社の「削減に努める」という姿勢に基づく具体的な施策として、要員の配置や乗務員養成の数として現れているのか。乗務員養成数は増えていないのではないのか。

会社：養成数は母体の問題もある。車掌に就いている社員から養成するものであり人数も限られるが、できる限りの養成を行っている。

組合：今年に限ったことならまだわかるが、もう10年も続いている問題である。

会社：会社としては休日出勤数をこれまで着実に削減してきている。現時点では輸送量が伸びている状況である。これを予想して対応することは難しい。

組合：一日も早く休日出勤を解消することを求める。

組合：大雪に関して早めの運転中止を行うことは良い対策とは思いますが、現場段階でこの対策が浸透しているのか。現場で「お客様がいるから運転しなくてはだめだ」という意識になっていないか。結果として今回と同じ事態にならないように本社から支社、鉄事に指導すること。

会社：本社と各支社、鉄事の認識は一致している。ただし雨や風による抑止は行いやすいが、雪に関しては雨になるか雪になるかの判断が難しいので、現在勉強しているところである。

組合：「のぞみ232号」の問題は運転途中で発生したものではない。新大阪駅の引上線で運転整備中に発生したものである。例え遅れが生じたとしても、これは車両交換を行うべきであったと考える。安全を第一に考える立場に立った運行を行うべきであると主張する。

東海道新幹線開業50周年について、社員は会社が何かの配慮をするのではないかと期待している。会社はこの気持ちを大切に考え、この会社で働いて良かったと思える施策を行うべきと考える。

以 上

安全対策の推進について

平成26年4月22日
東海旅客鉄道株式会社

I はじめに

安全の確保と安定輸送の維持が鉄道に従事する者にとって最大の責務であることを社員一人ひとりが改めて認識し、運転事故や労働災害を発生させないという決意を持ち、全社員が一丸となってソフト・ハードの両面から運転事故防止及び労働災害防止を強力に進めることとする。

全社員はもとより、関係会社社員も含め一丸となり事故防止に万全の体制で取り組むこととする。

II 平成25年度鉄道運転事故等及び労働災害の発生状況

鉄道運転事故は、列車事故の発生はなく、過去最少の12件であった。また、インシデントは、1件発生した。

輸送障害・運転障害の件数については、過去最多であった昨年とほぼ同数の、5,238件となった。

社員の責任事故は、197件の発生となった。

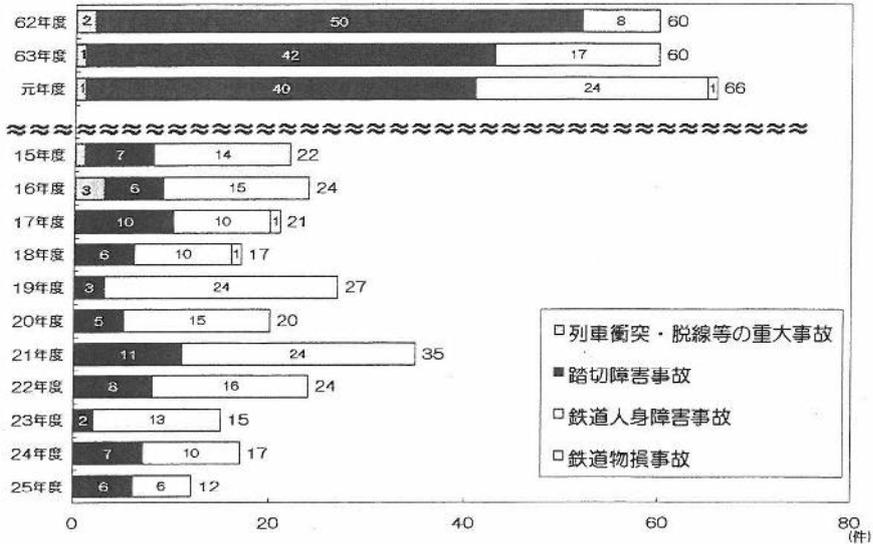
労働災害では、飯田線門島駅～唐笠駅間の墜落死亡事故が発生し、また、待避不良についても1件発生した。

社員の労働災害は、15件の発生となった。

1 鉄道運転事故

列車事故の発生はなく、鉄道運転事故の発生は過去最少の12件であった。

鉄道運転事故の推移



2 インシデント

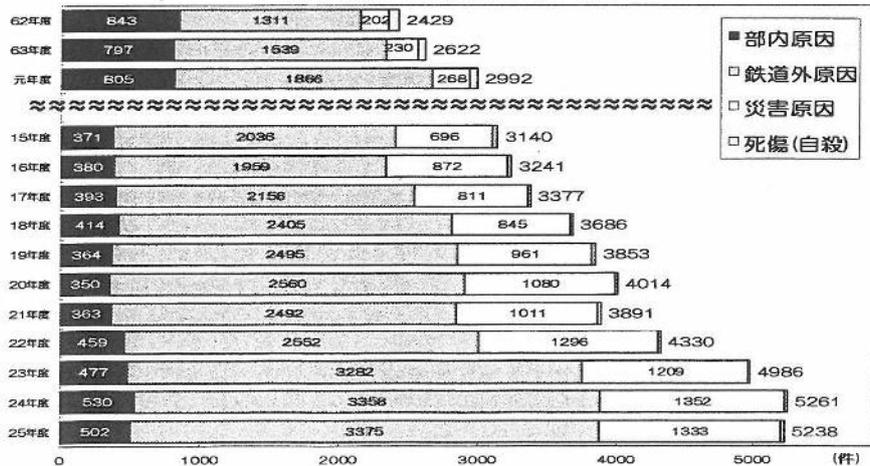
輸送指令員が地震による運転規制の通告を正しく行わなかったため、列車が徐行をせずに走行したものが1件発生した。

3 輸送障害・運転阻害

(1) 全体の傾向

平成24年度とほぼ同じ5,238件が発生し、過去最多水準であった。これらのうち、部内原因によるものは全体の約1割である。

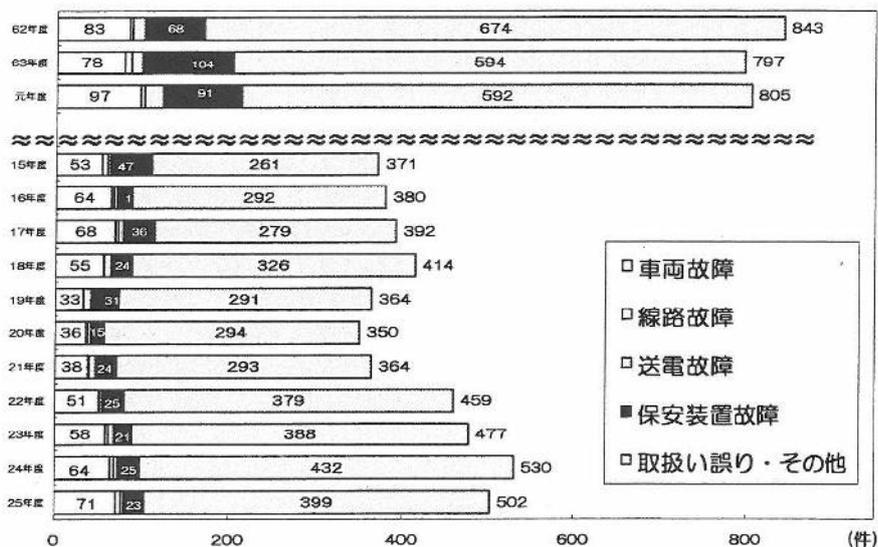
輸送障害及び運転阻害件数の推移



(2) 部内原因

平成 24 年度を若干下回ったものの、ここ 5 年間ほど増加傾向にある。中でも、車両故障の件数が増加した。

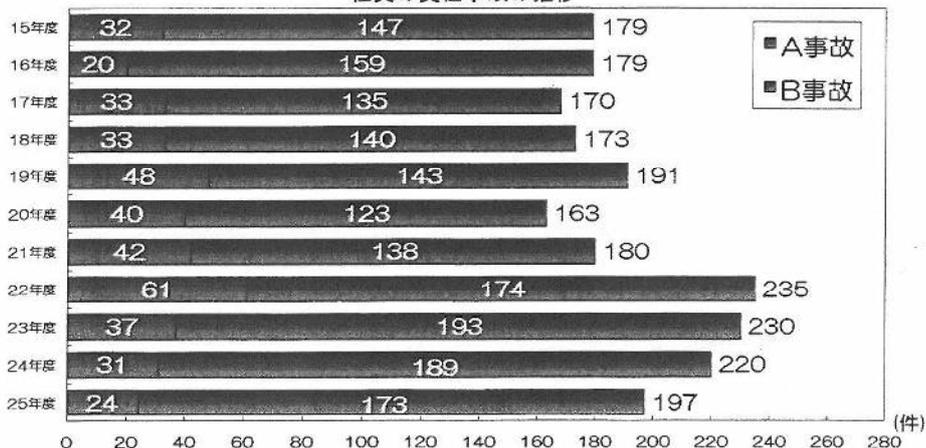
輸送障害・運転阻害件数の推移（部内原因）



4 責任事故

社員による責任事故は、197 件の発生であった。A 事故は過去 10 年で最少水準であった。

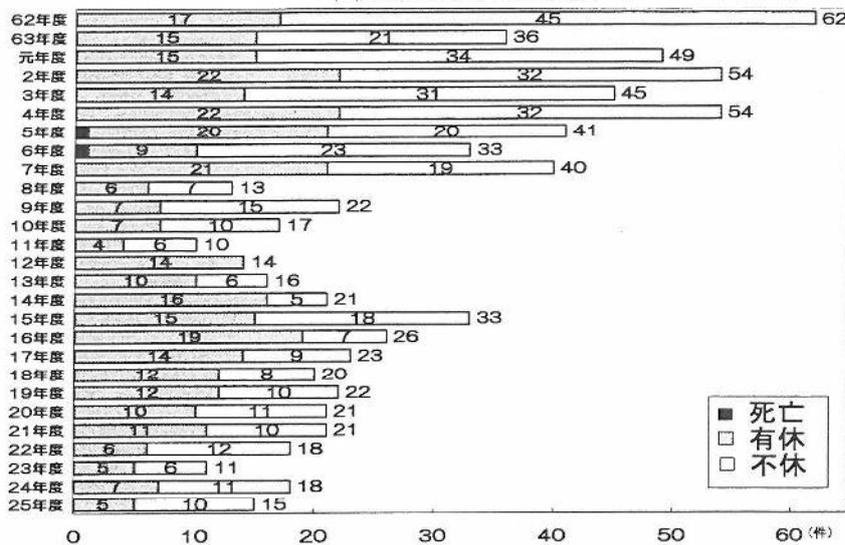
社員の責任事故の推移



5 労働災害

社員によるものは、15件の発生で過去5年平均と比べ、若干減少した。

社員の労働災害件数の推移

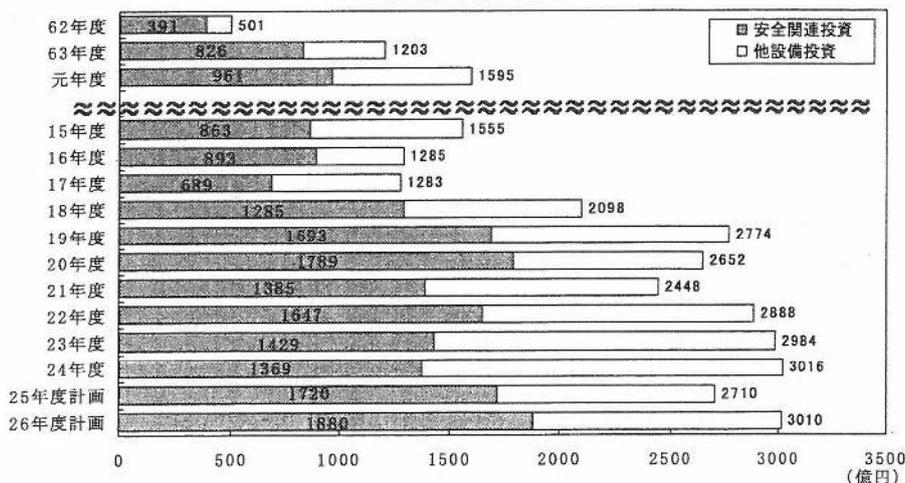


III 安全関連の設備投資

平成26年度は、新幹線土木構造物の大規模改修工事を着実に進めていくとともに、新幹線の脱線・逸脱防止対策や在来線の高架橋柱等の耐震化などの地震対策を推進していく。また、引き続き在来線の防災対策等として落石対策や踏切保安設備の改良などに取り組む。

当社単体の設備投資額 3,010 億円のうち、安全に関連した設備投資計画は 1,880 億円となっている。

安全関連投資の推移



IV 平成 26 年度 運転事故防止及び労働災害防止重点実施事項

安全確保のための取り組みは普遍的なものであり方針に変更はないが、当社やJR各社で発生している事象や、その事故の背景にある社内環境・設備、外的な要因の変化、および新たに生じると予想される変化の対応について追加・修正して、運転事故防止、労働災害防止それぞれに3つの大項目を定めた。

運転事故防止では、Ⅰ)各個人が行うこと、Ⅱ)組織が行うこと、Ⅲ)仕事内容に応じて行うことを、労働災害防止では、重大な労働災害は絶対に起こさないために必要な項目などを定めた。

これにより、全社員はもとより、関係会社社員も含め一丸となり万全の体制で運転事故防止、労働災害防止に取り組むこととする。

○ 運転事故防止重点実施事項

- I. 基本動作の徹底
- II. 事故防止体制の強化
- III. 仕事内容に応じた重点実施事項
 1. 運転取扱いに係わる事故防止
 2. 車両・設備に係わる事故防止
 3. 工事に係る事故防止
 4. 踏切事故等の防止
 5. 災害原因事故の防止と防災体制の一層の充実

○ 労働災害防止重点実施事項

- I. 四大災害防止対策の完全実施
- II. 安全衛生管理体制の充実
- III. 関係会社と一体となった労働災害防止

V まとめ

平成 26 年度の安全対策を推進するにあたり、各鉄道事業本部や関係の現業機関等は、この重点実施事項の基本方針に基づき実態に即した実施項目を定め、それを着実に実行し、実効性ある事故防止に取り組むことが必要である。

社員一人ひとりが安全の確保が最優先であることを改めて認識し、「基本動作の徹底」や「四大災害防止対策の完全実施」などに代表される重点実施事項の取り組みを継続的に実施することで、より高いレベルの安全を実現することができる。

鉄道に従事する者にとって最大の責務である安全の確保を維持するために、運転事故防止および労働災害防止の取り組みを強力に進めていく。