

## 「平成27年度安全対策の推進について」経営協議会開催 懲罰的社員管理では事故はなくせない！ 大津波警報発令時は新幹線の運転を中止せよ！

本部は4月23日「平成27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26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27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14件、輸送障害・運転阻害は昨年とほぼ同数5,166件、社員の責任事故は159件の会社発足後最少。労働災害は、感電災害が1件、待避不良が2件、社員の労災は15件。また、関係会社は、圧重死亡災害、感電死亡災害2件が発生し、3年連続の死亡災害の発生となった」と説明しました。

この説明に対し、淵上委員長から「基本動作の徹底やルールの追加、事象を発生させた当事者への懲罰的日勤教育では、職場で何も教訓が残らない。発生事象から得た教訓を活かし、施策・制度・設備投資の導入や社内環境変化・外的要因による事故を未然に防止するため、あらかじめ適切な対応を確立すること。同種事故が繰り返されるが、その対策には設備投資が必要。東日本大震災は経験を超えた甚大な被害となったことを教訓として安全対策を行うこと。大津波警報発令時に、浜名湖橋梁を運転する在来線は停止させたが、東海道新幹線は運転した。ハザードマップを上回る安全規準に改めるべき。会社は、線路の浸水が想定される地域を津波危険予想地域として運転中止の規準としているが、押し寄せる大津波に構造物は耐えるのか疑問である。土石流や土砂崩壊・落石対策は自治体に積極的に働き掛け防災対策をすること」と主張すると共に、具体的な雪害対策と東海道新幹線大規模改修工事による補強部の強度と時間的経過の検証をしていくことを迫りました。

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5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. 会社は「安全報告書2014」で「社員一人ひとりが知識・技能を身につけ、規律と使命感をしっかりと持ち、安全最優先の意識を持って業務を遂行するように取り組んでいます」とし、職場では基本動作とルールの徹底・厳守が行われている。しかし、事故等が発生すれば、原因は「基本動作の欠如」「ルールを守らなかった」としたものでしかなく、対策として新たなルールの追

加や、当事者への日勤教育が行われている。これでは何ら教訓が残らないと考える。JR東海労は、同種の事故が発生する根本的原因は懲罰的な社員管理であり、改善が必要と考える。会社として見解を明らかにすること。

**【回答】**

事故が発生した時に状況の聞き取りを行い事実確認を行う。貴側は原因が基本動作の欠如で済まされていると言うが、事故が発生すれば事実確認を行うのは当然である。確認の結果として再発防止が必要となれば、知識の習得をしてもらうことになる。必要な教育を行うことは重要なことであり、貴側の言うような懲罰的な教育は行っていない。

2. 会社は説明の中で「他箇所や他社で発生した事象から得た教訓を積極的に自箇所を活かす取り組みを強化する」としたが、これについてはその通りであると考え。また基本動作の必要性についても否定するものではないが、JR東海労は基本動作だけを社員に詰め込んでも事故はなくなると考える。事故の背後要因を含めて正確に把握していくことが必要である。会社の見解を明らかにすること。

**【回答】**

他社のことについては情報を集め展開している。本人の注意力によるところでは、本人がどう行動するかに対応が問われる。これについては、安全の本質を探究する運動を展開していく。これからもソフト・ハードの両面から想定外ということがないように行っていく。

3. 2011年3月11日に発生した東日本大震災以降、今までの経験を超えた甚大な被害を受けたことで防災対策の強化が強く求められている。安全対策について、過去の経験上において収めてはならないということがはっきりしたといえる。会社として防災対策に対する認識を明らかにすること。

**【回答】**

JR東日本など他社のことも見ながら対策を行っている。異常時訓練についても新幹線・在来線共にソフト・ハードの両面から行っている。

4. 2014年7月に中央本線南木曾駅付近で発生した土石流災害、また10月に東海道本線由比～興津間で発生した土砂崩壊、さらには飯田線等で発生している落石事故など、局地的な豪雨や異常気象によって想定外の事態が発生している。こうした事態に対する会社の認識と具体的な対策について明らかにすること。

**【回答】**

昨年度は台風等による土砂崩壊等の被害があったが、事前に運転規制を行っており、お客様への被害はなかった。今後も状況を見ながら適切に抑止等を行っていく。また、落石対策も継続して行っていく。

5. 東日本大震災発生時には大津波警報が発令された。会社は浜名湖付近では在来線の運転を中止したが、東海道新幹線は通常運転を行った。J R 東海労は、あらゆる事態を想定すれば運転を中止するべきであったと考える。想定外といったことがないよう、J R 東海独自の津波対策を進めるべきである。会社として、具体的な新幹線の津波対策を明らかにすること。

**【回答】**

当時の津波対応は気象庁の情報により適切に行った。自治体のハザードマップを基に、社内で津波危険予想地域を定めているが、新幹線には津波危険予想地域はないので運転に支障はない。

6. 昨年2月の記録的な降雪では中央本線や飯田線において、長期にわたる運転中止や途中駅での抑止が発生した。これに対して会社は対策を検討するとしていた。昨年度は幸いにして長時間抑止となる降雪はなかったが、具体的な雪害対策を明らかにすること。

**【回答】**

在来線では融雪装置を増整備している。スノーブラウをモーターカーに取り付けて除雪を行うことも行っている。運転面では降雪時に駅間停車が予想される場合は早めに抑止を行っている。

7. 会社は、3月30日に開催した経営協議会で、東海道新幹線の大規模改修工事について、「概ね順調な進捗状況であり、平成27年度も構造物の変状抑止対策を実施する」と回答した。J R 東海労は、今後、大規模改修工事で補強したトンネルや橋りょうが予定通りの強度であることの確認を、時間的な経過の中で検証する必要があると考える。会社の見解を明らかにすること。

**【回答】**

構造物の検査を確実に行っていくことで、必要な強度が確保され则认为ている。

**<主な議論>**

組合：停止位置不良等、同種の事故が繰り返し発生している。会社は原因について「意識が薄らいだ」などとしているが、それだけではないと考える。設備上の問題や気象条件もあるのではないか。職場では対策について「基本動作に徹底」しか出ていないのではないか。

会社：設備上の問題があれば改善を行う。必ずしも基本動作の徹底だけを出しているわけではない。会社はダイヤの見落としや、チェックシートの記入ミスなどがなく、ダブルチェックを行うなど行えるものは行っている。目的は基本動作の徹底であっても、手段としてさまざま行っている。

組合：ダブルチェックなどはチェックの回数が増えることだけが前面に出されている。社員は「やらされている」と感じている。これでは対策とし

て生きてこないではないか。設備投資も必要である。

会社：会社は安全の本質を探究する取り組みとして、「NT」を行っている。社員にもなぜ基本動作を行うのか説明している。

組合：現実としてどのように活かされているのかが見えてこない。会社としてその実効性を職場に確認するべきである。また、当事者への懲罰的日勤教育では、職場で何も教訓が残らない。発生事象から得た教訓を活かし、施策・制度・設備投資の導入や社内環境変化・外的要因による事故を未然に防止するため、あらかじめ適切な対応を確立すること。

組合：震災対策については、東日本大震災において経験を超えた甚大な被害となったことを教訓として安全対策を行うこと。また、大津波警報が発令されている中での新幹線の運転について、会社は自治体のハザードマップを基に津波危険予想地域を定めていると知っているが、ハザードマップを超える基準での対策が必要ではないか。

会社：自治体のハザードマップに見直しがあれば会社として更新していく。

組合：会社は新幹線に津波危険予想地域はないとしているが、これは新幹線の線路上まで浸水しないことが理由か。

会社：そうである。

組合：浜名湖付近では在来線が津波危険予想地域に指定されているが、これは新幹線の高架橋等の構造物が津波にさらされるということである。押し寄せる津波に構造物が耐えられるか疑問である。大津波警報発令時は東海道新幹線の運転を中止すること。

組合：東海道新幹線の大規模改修工事については、設備を新品に取り替えるというものではないため新品時の強度が確保できないのではないか。

会社：そういったことを考慮して補強を行っている。例としてトンネルは空洞を埋めることで健全性は上がる。適切に工事を行うことでコンクリートの劣化スピードも落ちることになる。

組合：飯田線等では落石事故が発生している。会社は落石対策を継続して行うとしているが、具体的な対策を明らかにすること。

会社：梅雨時の前には沿線で点検を行っている。落石等の自然災害は会社だけでなく自治体との連携、協力も必要なので自治体をお願いしながら行っていく。

組合：自治体との連携を密にして万全の防災対策を行うこと。

以 上

## 安全対策の推進について

平成27年4月23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組むこととする。

### II 平成26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14件であり、列車事故の発生はなかった。また、インシデントの発生はなかった。

輸送障害・運転障害の件数については、5,166件であった。

社員の責任事故は、159件の発生であり、会社発足後最少であった。

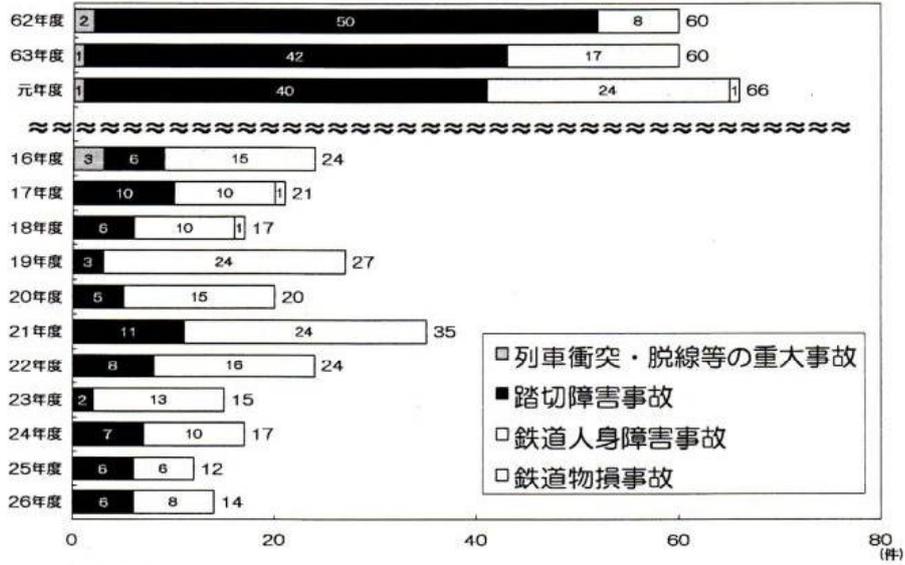
労働災害では、社員は15件の発生であり、感電災害が1件発生した。また待避不良も2件発生した。

また関係会社は名古屋車両区構内の圧重死亡災害と岐阜羽島駅構内の感電死亡災害の2件が発生し、3年連続での死亡災害の発生となった。

### 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14件であった。

鉄道運転事故の推移



### 2 インシデント

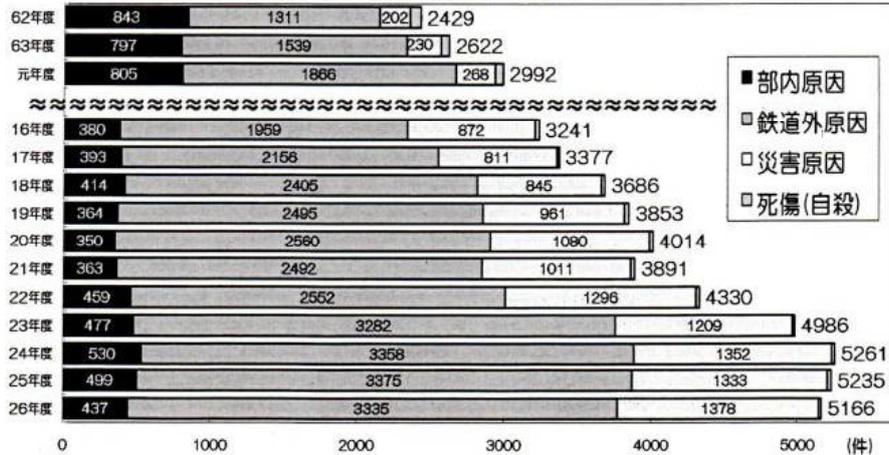
インシデントの発生はなかった。

### 3 輸送障害・運転阻害

#### (1) 全体の傾向

平成25年度並みの5,166件が発生した。これらのうち、部内原因によるものは全体の約1割弱である。

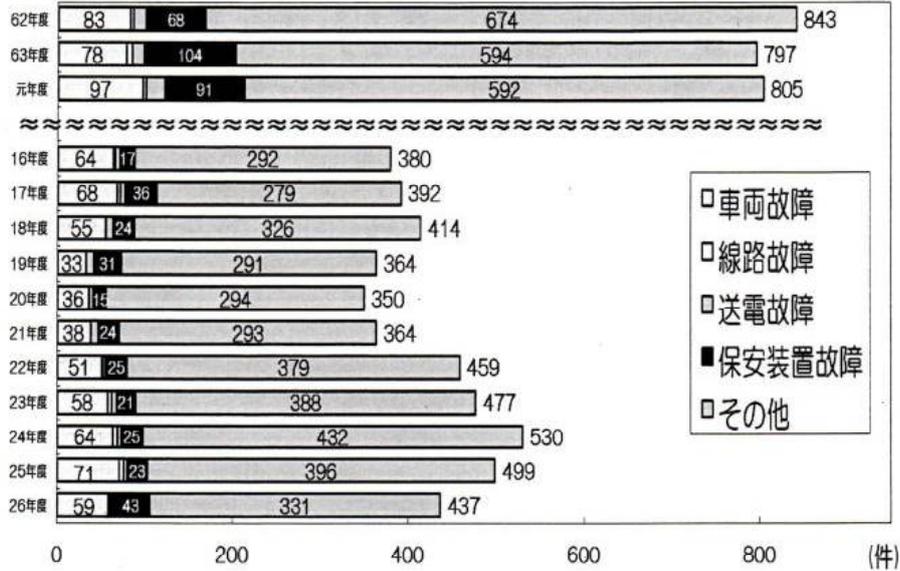
輸送障害及び運転阻害件数の推移



(2) 部内原因

平成 25 年度を約 1 割程度下回った。保安装置故障が昨年度に比べ増加し、車両故障も昨年度に比べると減少しているものの、高止まりの状態である。

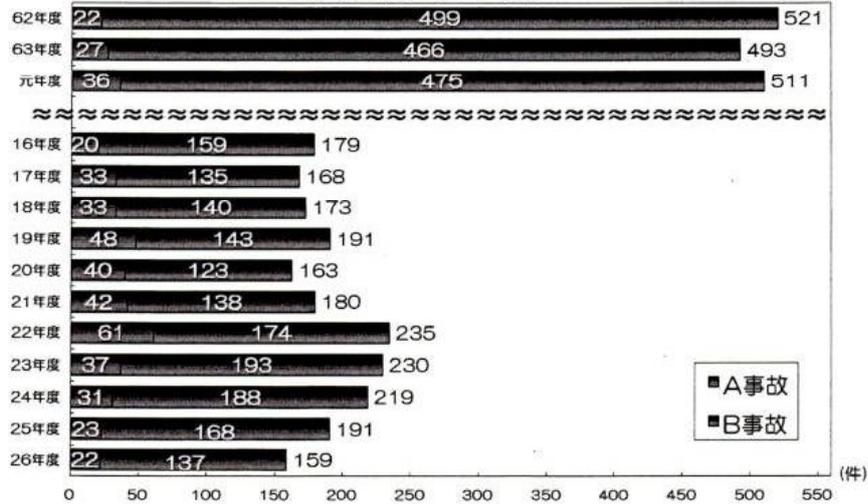
輸送障害・運転阻害件数の推移（部内原因）



4 責任事故

社員による責任事故は、159 件の発生であった。

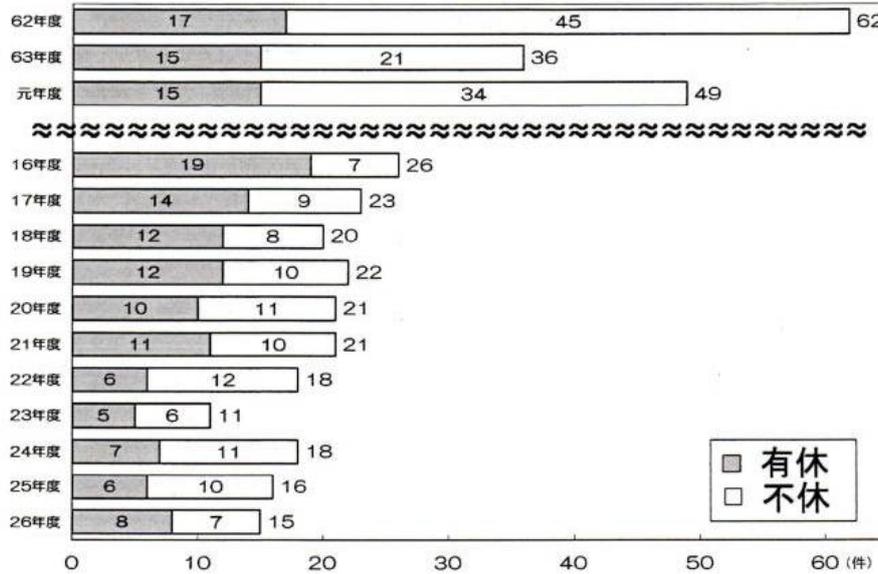
社員の責任事故の推移



## 5 労働災害

社員によるものは、15件の発生であった。

社員の労働災害件数の推移

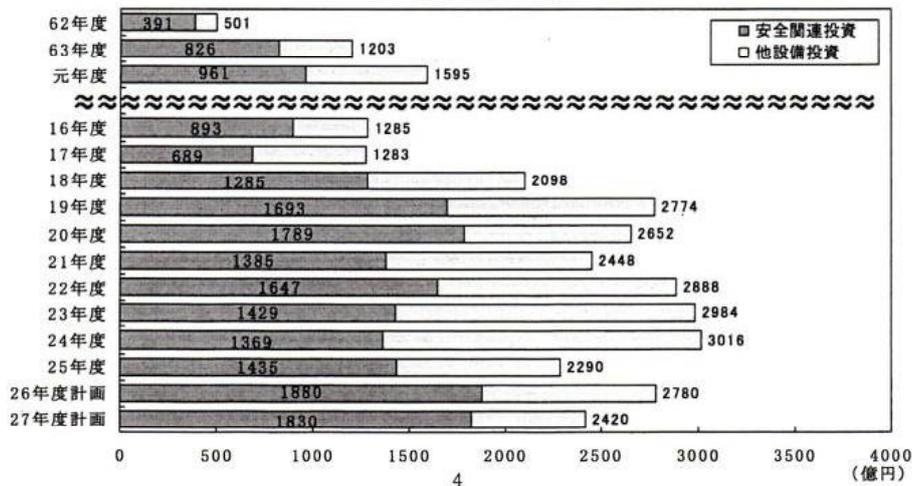


## III 安全関連の設備投資

平成 27 年度は、新幹線の脱線・逸脱防止対策をはじめとする地震対策、土木構造物の大規模改修工事、N700Aの投入及びN700系の改造工事、浜松工場の建替等を着実に推進する。また在来線の気動車取替、高架橋柱等の耐震化、落石対策や踏切保安設備の改良等を引き続き進める。

中央新幹線を除いた当社単体の設備投資額 2,420 億円のうち、安全に関連した設備投資計画は 1,830 億円となっている。

安全関連投資の推移 (26年度、27年度は中央新幹線除く)



#### IV 平成 27 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、これを踏襲しつつ、社内外で発生した事故や、その背景にある社内環境・設備・外的要因などの変化及び新たに生じると予想される変化への対応について追加・修正して、運転事故防止及び労働災害防止重点実施事項を定めた。

平成 27 年度は冒頭で重点方針を示した上で、Ⅰ 運転事故防止・労働災害防止 共通、Ⅱ 運転事故防止、Ⅲ 労働災害防止 の構成とした。また具体的な重点実施事項はそれとは別立てで定めた。

これに基づき、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。

##### 【平成 27 年度 重点方針】

- 「安全のための本質を探究する運動」を基軸とし、ルールや基本動作を正しく理解し行動する「安全文化のさらなる醸成」
- リスク感受性を高め、計画・調整及び現場管理を徹底した工事施工や自然災害を想定した実践的な訓練の充実など、「安全に関する実行力のさらなる向上」
- 異常気象に対応した運転規制の検証や他社事象から得た教訓の活用など、新たな変化に着目した「安全に関する仕組みの検証」
- ルール違反、作業計画の不備、不測の事態への不適切な対応、作業間相互の連携不足による労働災害（とりわけ死亡災害）の根絶

#### V まとめ

平成 27 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、「安全のための本質を探究する運動」を通じたルール・基本動作の徹底や労働災害の根絶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。