チェックのための作業であってはならない！ 安全のために 現場の意見を反映すべき！

平成28年度安全対策の推進について経営協議会開催

4月22日、本部は平成28年度の安全対策の推進について経営協議会を開催しました。会社は、「事故は減ったがルール違反による事故や労働災害が発生している。命を守るためにルール違反を見逃さない仕組みを整備する」等、今年度の取り組みについて説明しました。

本部は、「現場ではチェックを重んじるばかりに肝心な作業が抜けてしまう本末転倒なことが起きている。ルールを押し付けるのではなく、いかにすれば安全なのかを現場で働く人から聞く姿勢を持つべきである」など、真の安全を目指すためのソフト、ハード両面における考えを明らかにしました。

《質問と回答》

1. 会社の「運営方針」で明らかにされているように、運転事故防止、労働災害防止など、安全・安定輸送に向けた取り組みを推進するにあたり、基本動作の徹底やルール、業務を理解・習熟し確実に実行することは極めて重要な事柄であると考え。しかし、他方において、人間が行う動作には過ちを伴うこともあり、自ずと限界があることも、これまでの経験上明らかなことである。従って、このような人間の弱点・限界を前提とし、それを補う安全対策、設備投資を講じるべきであると考え、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】

安全対策は、ソフトハード両面で進める。ソフト面では知識技能の向上や基本動作を正しく行うよう取り組んでいる。ATCやATSなどのハード面では、必要に応じ対応していく。

2. 安全を確保し、乗客の生命・財産を守り、快適な輸送サービスを提供するために、そこで働く者は、十分な休養をとり心身の健康を維持することは極めて重要なことであると考えている。

にもかかわらず、今年度も休日出勤が年度初計画において前提とされている。また、乗務員職場を中心に、年休についても取得困難な状況が続いている。このような状況は、再三指摘し改善を求めてきたが、相当の年月が経過してもなお継続している状況である。まさに、安全・安定輸送に必要な要員を適切に配置していない現れである、と指摘せざるを得ない。このような状況は会社の責任において早急に解消されなければならないと考えるが、見解を明らかにされたい。

【回答】

健康が重要なことであるとの認識は一致している。休日出勤については波動のピークに合わせた要員体制にはならないので休日出勤はゼロにはならない。しかし休日出勤が増えれば良いという考えはない。減らす努力はするが協力をお願いしたい。年休については世の中の水準からすれば多く取れている。やむを得ず年休を出せないときは時季変更権で変更している。

3. 熊本県を中心にする地震が発生し、あらためて、大地震はいつでもどこでも起こりうることであり、と再認識させられた。今回の地震を教訓に、「想定外」ということのない地震対策の早急な推進をはかるべきである。

従って、新幹線の大規模改修、脱線・逸脱防止対策、高架橋、駅舎の耐震補強など、これまでの計画スケジュールの見直しや、過度の低コスト化意識などの払拭を通じ、安全確立最優先の設備投資、取り組みを行い、耐震化未実施区間、未施工箇所などの早急な解消に努めるべきであると考え、会社の見解を明らかにされたい。

また、再三指摘してきた新幹線浜名湖付近の津波対策、津波警報発令時の運転中止など、早急にあらたな対策を講じるべきであると考え、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】

まずは立てた計画を完遂する。熊本地震について勉強することも必要であるが、まずは東海道新幹線の安全を守ることが第1である。津波については自治体のハザードマップに基づいて対策を行う。ハザードマップに変更があればそれに沿って対策も変更となる。

4. リニア中央新幹線は、多くの活断層帯を通過する計画となっている。今回の熊本県の地震では、これまでの経験・知見を超える度重なる強い揺れによる余震の継続、地震の他の断層への連動などにより、建物への被害も多く発生している。あらためて活断層による地震に対する認識や対策などについて、専門家の意見を求め反映することが必要であると考え、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】

活断層について、新たな知見などがあれば専門家などの意見を入れながら対策を講ずることになる。

5. 地震対策と合わせ、台風、ゲリラ豪雨、大雪、落石、土砂崩壊など様々な自然災害を想定した安全対策についても、過度の低コスト意識にとらわれることのない設

備投資による迅速な対応が必要であると考えているが、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】

自然災害の対策については継続して取り組む。低コストを意識しつつも、求められる強度については落とすことなく進める。

6. 過日、東京メトロにおいてホーム上でベビーカーを挟んだまま列車が走行する事故が発生した。事故原因、対策など様々な角度から検討されていると報道されているが、同種事故はつねに想定されることである。

危険と感じたら「ためらう」ことなく、すぐに列車を止めることのできる風土を会社が責任を持ってつくりあげることが、今回の事故を通じて、あらためて重要なことであると考えている。特に、乗務員、担当者などが現場で判断し行った対応に対し、懲罰的な対応や責任追及のための執拗な事情聴取などを繰り返すことは、「ためらう」要因のひとつであると危惧するが、会社の見解を明らかにされたい。

また、ホーム上の安全を確保するために、在来線駅ホームにおける可動柵の設置、新幹線全駅ホームの可動柵の早期前倒し設置など設備面の早急な対策を講じるべきであると考えているが、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】

ルールでは、非常ブザーがあれば直ちに止めることであり、このことに何のためらいもないはずである。安全サイドでの事柄について責任追及はない。在来線の柵の設置についてはホームの構造上の問題がある。新幹線については必要などころの設置を進めていく。

7. 国土交通大臣は、改正踏切道改良促進法に基づき、改良すべき踏切として、当面、全国で58箇所の踏切を指定した。JR東海管内における指定箇所と具体的な対策について明らかにされたい。また、会社が独自に推進する踏切事故防止に関する考え方を明らかにされたい。

【回答】

指定されている踏切は5箇所ある。線区は名松線、高山線、紀勢線、中央線、身延線の各1箇所である。他にも必要ならば、関係する機関と相談しながら対応したい。また、警察の協力を得た啓蒙活動やキャンペーンを行い、ソフトとハードの両面で対応していきたい。

8. 観光立国推進により、外国人旅行者が増加している中で、異常時、災害時などにおける外国人への情報提供、避難誘導などは、安全確保の観点から重要な事柄であると考えている。具体的な対策などについて考え方を明らかにされたい。

【回答】

外国人の旅客のみならず、日本人に対しても情報提供をし、必要な訓練を行っていく。乗務員が外国人の旅客を誘導できるよう、英語力向上のための環境を作っている。

9. 伊勢志摩サミット開催にあたり、警備体制強化や訓練などを実施しているが、い

わゆるテロ対策などを想定した設備改善など、今後の具体的なハード面における対策について考え方を明らかにされたい。

【回答】

旅客の安全を第1に考え、外敵から守る。セキュリティーの観点からハード面については公表しない。

<主な議論>

組合：社員の安全に対する意識・知識・技能を向上させる取り組みの推進と主張するが、ルールや基本動作の徹底について、管理者と社員とではギャップが存在する。社員は違和感を感じる。絶対的として一方的押し付けではなくコミュニケーションをはかるべきである。

会社：安全に関しては労使共通の認識と考える。絶対感として守るべきは守ってもらう。また、ルールや基本動作の検証も同時に行っていく。

組合：決められたものは守るが、決められたことの検証について、社員の声をもっと聞くべきである。ルール違反を見逃さない体制とは。

会社：ルール通りにやらなかった場合、ルールを知っていたがやらなかったがほとんどであり、管理者が見ていない所でルール通りしていないため、全社員で見逃さない体制の確立をはかるものである。

組合：人間は楽をしたいと考えるものである。ルールが優先して、本来業務の本質を見失い、チェックを入れることだけが優先してしまわないか。

会社：会社は安全の本質を探究する取り組みとして、「NT活動」を行っている。各プロジェクトの推進をはかると共に、社員にもなぜ基本動作を行うのか説明している。

組合：社員からの声をもっと前広に聞き入れるべきである。現場でそのような風土を確立せよ。

組合：安全に関しての設備投資や地震対策など、決められた計画だから実行するのはなく、多方面からの意見を柔軟に取り入れる基本姿勢が重要であり、低コスト化を前面に出すのではなく、使うものは使うべきである。未だに新幹線ですら、ホームに防護柵がない。早急に取り付けるべきである。

会社：各種工事に関して、優先順位、工事時間、人、工事材料など色々な要素が存在している。計画を変更してまで行うべきではないと考える。計画ありきのように見えるが、確実に進める。

組合：車掌の安全適切な取り扱いによって運転障害が増えたと説明されたが、今後東京オリンピックもあり、外国からの観光客が7千万人とも言われている。外国からの観光客は大きな荷物を持ち歩いているので、ホームから転落してしまう事故も起こりうる。柵の設置など対策が必要である。

会社：社内外の情勢にふまえ検討するが、案内などの注意喚起を充実させるなどの対応も大切であると考えます。

会社：誤って転落する事象もあるが、多いのは自殺や酒に酔って転落することが多い。外国人が多く転落する危険性があるというものではない。

組合：新幹線でも柵のないところがある。検討すべきだ。

会社：あったらいいなという物でもなく、逆に柵を付ければホームが狭くなるなどの弊害もある。

組合：少なくとも付けた方が安全である。

組合：車内放送もあるが、タブレットの活用などはどうなのか。

会社：導入について、やらないと言っているわけではなく、旅客の動向などを見ながら検討し、動向によっては対応することもある。一部の駅では実験も行っている。

組合：東海道線の函南、三島間で線路の陥没があった。たまたま保線の作業員がみつけて列車を止めたから事なきを得た。一步間違えていたら大変なことになっていた。日々の線路点検の対策はどうなっているのか。

会社：空洞を埋めるなどの対策は終わった。函南と三島の間は山を崩して作ったので陥没するところではない。バラストの部分だけ凹んでいた状況であった。

会社：付け加えて、今回の車両、設備対策は通常のメンテナンスは前提として、それに加えてさらにとということである。

組合：熊本の地震は想定を超えた地震で新幹線も脱線した。起こりえない災害を予期した対策が必要だ。災害にしっかりと耐えうる鉄道を作ることを労使で協議する。また、会社がつかんだ情報を組合に伝えることも大事なことである。

会社：協約に則り組合に提供していく。

以 上