

鉄道会社の社会的責任と使命である「安全で安心な鉄道輸送」の構築に向け、 安全第一の企業風土を創り出す緊急申し入れ 申3号 第1回交渉①

《共通》

1. JTSU-E水地申3号(2020年9月16日申し入れ)『多発する「考えられない」事故・事象から目を背けず、鉄道の安全再確立と安全第一の職場風土を創り出すための緊急申し入れ』交渉において議論してきたところであるが、昨今の事故・事象発生に対して水戸支社の見解を明らかにすること。

会社回答:「安全」を経営の最重要課題と位置づけ、作業の手順や意義など本質を理解し、当たり前のことを省略せず、意識を込めてルールや基本動作の徹底に引き続き取り組んでいく考えである。

会社:会社として安全はトッププライオリティであり、様々な事故事象が発生しているが完封に向けて様々なツールを活用し、技術革新を進めながら社員育成・教育含めて安全で安定した輸送を確保していく。一つ一つの事象様々あるがその中で解明していく部分については教育含めて行っていきたい。

組合:他支社では米坂線でのレールスターに営業列車が衝突する事象や中央線での空気ばね破損や渋谷変電所でのケーブル損傷による大規模な輸送障害、さらには保守用車や線閉誤り等が多く発生し強い危機感を抱いている。

会社:事故事象の撲滅に引き続き取り組んでいく。しかし、作業中の一時的な考え事であったり一時的な確認の失念であったり、割り込み型の作業による基本動作の失念等に起因するヒューマンエラーが発生しているのも事実。先人達が培ってきたノウハウを継承することも大事だと考えている。安全であることを前提にその先にある安心を目指していく。

組合:安全に関して対立はあってはならない。申3号で個別に事象をだして議論してきたが背後要因について認識が合わないところがあった。袋田駅での折り返し時間が短いことも背後要因の一つだと主張したが、会社は折り返し時間が短いという認識はない。また、泉駅でポイントを速度超過しそうになった事象ではダイヤ改正で夜間中断時間が短いと議論してきたことから、行路の作りについても背後要因だと問い質したが会社は行路の作りには問題はないと回答した。全てのリスクを抽出しそれに向き合って、原因を追究し有効な対策を打つことで事故防止になると考える。申3号で指摘した背後要因については、外部の安全専門家の意見も聞きながら、我々が指摘する背後要因は背後要因として否か含め判断を委ねていく。

《営業関係》

1. 水戸支社として、触車事故防止マニュアル(営業編)の改定を実施した目的と根拠を明らかにするとともに、営業職場全体の安全レベル向上を図ること。

会社回答:触車事故防止マニュアル(営業編)については、本社触車事故防止要領(営業部編)制定に伴い改訂を行ったものであり、引き続き駅社員の触車事故防止に取り組んでいく考えである。

組合:本社触車事故防止要領の改訂を行った経緯は。

会社:1998年に発生した青柳事故(中央本線青柳駅で発生した社員死亡事故)を契機に制定したが、20年が経過しルール・マニュアルが守られていなかったり一部形骸化している事象があり、事象を振り返って対策を行い、注意喚起を促すためである。水戸支社では山方宿駅での線路横断し気笛吹鳴を受けた事象、他支社では線路内落とし物拾得の取扱い誤り等である。

組合:職場ごとに周知・教育方法にばらつきがある、現改比較を見ても読み取りづらい文言がある。

会社:取扱いそのものが大きく変わった訳ではないので、マニュアルの条文を1~10まで細かくは説明していない、職場ごとに合った教育を管理者が考え行っている。

組合:運輸・工務ではルール・マニュアルが変更となれば対象者全員に教育・周知している。特に営業職場では入社3年以内の社員が多い、ルール・マニュアルのルーツ、基礎を教えることが必要ではないか

会社:本質を理解させることは重要である。引き続き周知・指導していく。