

東日本旅客鉄道株式会社

代表取締役社長 深澤 祐二殿

J R 東日本輸送サービス労働組合

中央執行委員長 佐々木 宏充

“いのち”を守る判断を最優先とする職場体制を再確立し、 繰り返される保守作業誤り等の組織事故防止を求める緊急申し入れ

2022年8月5日23時59分頃、甲斐大和～塩山間線閉区間外に軌道短絡器を取り付けた事象が発生しました。昨年度来、磐越東線や米坂線における営業列車と社員・作業員が“あわや触車”するという事象をはじめ、鉄道運転事故につながる同種事故・事象が相次ぎ、2022年度を迎えても同種事故・事象は繰り返し発生しています。いつ社員・作業員の“いのち”が奪われてもおかしくない現実には「山手貨物線触車死亡事故」「川崎駅構内列車脱線転覆事故」前夜であると考えます。

また、繰り返し発生する事故・事象については、発生した背後要因や原因を掘り下げられることなく対策に上塗りされ続けているが故に、営業線に近接する線路内作業等における基本である設備及び建設工事部門従事員触車事故防止要領（以下、触防要領と記す）に基づく取扱いが疎かになっています。このことは、触防要領に則った適切な保安体制を確立した作業を遵守することができないことに起因する非常事態であると受け止めるべきです。

輸送サービス労組は、8月17日に会社に対し「繰り返される保守作業誤りが多発し続けている事態の原因を究明し、安全・命を第一とした職場風土の再確立のため」に労使間の取扱いに関する協約（令和3年10月1日締結）第2章（労使間協議）第1節（経営協議会）第5条（目的）に基づき、経営協議会（安全分科）の臨時開催を求めました。しかし、会社は、8月20日「会社側協議委員の調整や有益な労使議論をするために発生した事象の調査を行い対策を立てることに時間を要す。また、下期に開催する経営協議会（安全分科）で十分に議論できる。尚、具体的な提起があれば団体交渉で責任をもって回答したい」と回答し、事態の重要性に踏まえた早期開催を拒みました。私たちは、これまでも安全・命が脅かされることに対し都度問題提起を行ってきましたが、申し入れ交渉は継続中もしくは未開催のままとなっています。本社として労使議論において真摯かつ信義誠実に向き合っていないことが、現在の事態をつくり出し、また事故・事象の連鎖を止められない結果を招いているのであり、その責任は極めて重大です。

J R 東日本発足 36 年目を迎える現在、これまで 188 名の社員・作業員の尊い命の犠牲の上に確立してきた安全規範が揺らいでいます。1990年3月5日未明、新宿駅構内で電力設備修繕工事に従事していたアルバイトの大学生2名が触車し死亡、それ以降1999年2月21日未明に発生した山手貨物線触車死亡事故で5名の命が失われるまで、約9年間で10名の社員・作業員が線路内での触車により死亡する事故が多発しました。その過程で、職場において「仕事と命のどちらが大事なのか」侃侃諤諤の議論をもとにつくり上げたのが「建築限界内に列車

と人は共存できない」考えに基づく“線路内作業＝原則線路閉鎖作業”であり、現在の触防要領を定め20年超に渡り触車死亡事故を起こさない努力を現場から積み上げてきました。しかし、先達がつくり上げてきた鉄道技術・技能についてもシステム等に依存するあまり次代への継承が図られていません。それは、相次いで発生する事故・事象の連鎖が止められないことから明らかです。

現在の職場現実から浮き彫りになっている安全に対する経営姿勢として、安全計画2023に示している「一人ひとりの『安全行動』を起点に『究極の安全』へ」とする考えではなく、全ての分野・系統において「法令等に基づく環境やルール整え、それを社員に教育・指導を徹底し、決められたこと通りに行動すること」によって安全は担保されるとの精神論的考えが支配的であり、鉄道事業者としての安全リスク管理の希薄さが露呈しているといえます。

今なすべきことは、社員・作業員の“いのち”を守ることを最優先とした職場風土の再確立であり、そのために不可欠なのは触防要領の遵守です。また、現場実態・作業実態に則した全ての社員・作業員の納得感や理解の深度化が図られる教育体制の充実を図り、厳しい職場議論に向き合うことです。そのためには「人は誰でもエラーするものである」「ヒューマンエラーは原因でなく結果である」という安全を考える上での常識を前提として「組織事故」の観点から事故・事象の連鎖を断ち切る有効な方針を指し示すことが求められています。

したがって、下記のとおり申し入れを行いますので、労使間の取扱いに関する協約に準じ、団体交渉は信義誠実対等の原則に従い秩序を保ち平和裡に行うことに踏まえて丁寧かつ具体的に回答をすること及び速やかな労使交渉の開催を強く要請します。

記

1. 保守作業誤り等が繰り返される非常事態に対し、鉄道事業における安全統括管理を司る本社としての責任を明確にすること。
2. 事故・事象の連鎖を断ち切るために、設備及び建設工事部門従事員触車事故防止要領を遵守できる職場体制を再確立すること。

以 上