

JR連合結成25年 政策課題
と組織課題のさらなる前進
を図り、これからも安全で
信頼されるJRを築こう！

http://www.jr-rengo.jp



JR連合

JAPAN RAILWAY TRADE UNIONS CONFEDERATION

日本鉄道労働組合連合会

〒103-0022 東京都中央区日本橋室町1-8-10
東興ビル9階
TEL (NTT) 03-3270-4590 (JR) 057-7848
FAX (NTT) 03-3270-4429 (JR) 057-7849
1部20円 (但し組合費に含む)
●発行者 松岡裕次 ●編集者 中村鉄平

facebook

JR連合

twitter

JR連合

JREユニオン 東京地本で3名が加入

JR東日本の 将来にむけて下した決断！

JR東労組からの組合員大量脱退が続く状況の中、JR連合・JREユニオンだからこそ成し得る運動に参画した新しい仲間たちを全国8万2000人の仲間が歓迎する。

JR連合は、引き続きJR東日本の民主化を押し進めるとともに、JR東日本の中で奮闘するJREユニオンと連携を密にし、多くの仲間へ結集を呼びかけていく。



会場を埋め尽くした参加者にさらなる安全性向上にむけた運動の実践を要請する松岡会長

第10回安全シンポジウム 安全で社会に信頼される JR産業の構築にむけて

5月10日、広島市「ホテルグランヴィア広島」において、「JRグループ全体の安全確立に向けて」をテーマにしたシンポジウムを開催した。

シンポジウムには、加盟JR単組、グループ労組から300人を超える組合員が参集し、安全で社会に信頼されるJR産業の構築にむけて、より高いレベルで安全確立を追求すべく、基調講演・取り組み報告・パネルディスカッションを通じて、参加者全員で課題や問題意識の共有を図り、今後の活動に活かしていくことを確認した。

JRグループ全体の安全確立を 全員で共有化



司会：河村事務局長

河村事務局長の司会で開会したシンポジウムは、福知山線列車事故をはじめ、鉄道事故で犠牲になられた方々のご冥福と負傷された

方々の回復を祈念し、参加者全員で黙祷を捧げ、「労働者の安全確保に貢献するもの、安全は最大の使命である」という思いと、安全への追求はとどまることをない」とし、安全確立を再認識することを呼びかけた。

冒頭、開催エリアを代表する、第1部として、

その後、第1部として、

その後、第1部として、

その後、第1部として、

その後、第1部として、

し、JR西労組が山形市朗中執行委員長（JR連合副会長）より、「今年の4月25日、福知山線列車事故から13年が経過した。当日は、JR西労組として初めてご遺族が主催の「追悼と安全のつどい」というシンポジウムに参加をさせていただいて意見交換をした。その中でご遺族の皆様方、家族を失われた悲しみ、あるいはJRに対する憎しみは、もちろん癒えない中で、その後もあえてJR西日本を少しでも安全な会社にしよう、二度と事故を起こさない会社につくり上げようという思いで、建設的に主体的に取り組まれていることに触れ、本当に心が打たれる思いをした。改めて、二度と事故を起こさない、職場からの安全をつくり上げていくということを上週中央執行委員長がそれぞれ単組における安全確立にむけた取り組みについて報告した。第3部のパネルディスカッションでは、JR連合安全対策委員会が副委員長を務めるJR東海ユニオンの尾形泰二郎書記長のコーディネイトで「ヒューマンエラーにどう向き合うか」をテーマに討論した。パネリストには、前回・前々回に引き続き参

加いただいた公益財団法人労働科学研究所の酒井一博所長、交通労働協会の仲間である航空運送の内藤晃事務局長、基調講演に引き続きJR西日本から安全マネジメント戦略室の高本桂也担当室長、そして第2部で取り組み報告した3人に加え、6人が参画し、職場の現状・事故事例などの報告や取り組み事例の紹介を含め、活発な発言のもと、熱い議論が展開された。

最後にJR連合安全対策委員会を務めるJR九州労

組の中原博徳中央執行委員長が全体をまとめ、シンポジウムの全日程を終えた。

JR連合と加盟単組は、今回のシンポジウムでの討議内容を自組織に持ち帰り、さらなる安全性向上にむけた単組・職場での実践を通じて、より安全なJR産業の構築に引き続き取り組んでいく。



歓迎の挨拶をするJR西労組執行委員長 山形市朗

れでもあえてJR西日本を少しでも安全な会社にしよう、二度と事故を起こさない会社につくり上げようという思いで、建設的に主体的に取り組まれていることに触れ、本当に心が打たれる思いをした。改めて、二度と事故を起こさない、職場からの安全をつくり上げていくということを上週中央執行委員長がそれぞれ単組における安全確立にむけた取り組みについて報告した。第3部のパネルディスカッションでは、JR連合安全対策委員会が副委員長を務めるJR東海ユニオンの尾形泰二郎書記長のコーディネイトで「ヒューマンエラーにどう向き合うか」をテーマに討論した。パネリストには、前回・前々回に引き続き参

加いただいた公益財団法人労働科学研究所の酒井一博所長、交通労働協会の仲間である航空運送の内藤晃事務局長、基調講演に引き続きJR西日本から安全マネジメント戦略室の高本桂也担当室長、そして第2部で取り組み報告した3人に加え、6人が参画し、職場の現状・事故事例などの報告や取り組み事例の紹介を含め、活発な発言のもと、熱い議論が展開された。

最後にJR連合安全対策委員会を務めるJR九州労

組の中原博徳中央執行委員長が全体をまとめ、シンポジウムの全日程を終えた。

鉄道事故で亡くなられた方のご冥福を祈り黙祷を捧げる参加者



意見交換に先立って伊木市長との面会を実施

面会後、交通政策担当者との意見交換を実施した。米子市からは鳥取県西部地域公共交通網形成計画と再編実施計画について説明があった。網形成計画は2016年3月に策定されており、再編実施計画は2018年9月の認定、同年10月の

再編実施計画は単一の市町村の範囲で行われることが多く、前日に訪問した鳥取県における公共交通の広域的な展開がこういった取り組みに結びついているということであった。また、米子駅南北自由通路等整備事業や伯備線の新車導入などが取り上げられた。さらに、境線の弓ヶ浜駅や後藤駅、三本松口駅周辺の開発を通じ

移動し、米子空港駅に名称を変更し、2008年に開業した。当駅から空港へは歩道橋で道路を渡り、徒歩約5分で空港にアクセスしている。駅舎や空港までの経路はエレベーターが設置されるなどバリアフリー化がなされている一方で、境線を運行する車両に段差があるなどの問題も確認された。なお、中田市議によ

米子市は「山陰の交通の要衝」であることから、公共交通の活性化に今後さらに注力しなければならない。課題は多いものの、関係者の積極的な姿勢から、一層の改善

が期待でき、そこにはJR連合としての提言である「チーム公共交通」「チーム地域共創」の実現が望まれる。今回意見交換した伊木市長やJR連合地方議員団連絡会の中田市議を中心に、まちづくりと一体となった公共交通の活用に向けた、さらなる交通政策の展開について、引き続きフォローしていく。また、今後もフィールドワークを通じて得た知見などを、JR連合としての政策立案と各方面への提言活動に活かしていく。

地方議員団と考える「チーム公共交通」の課題と展望

移動し、米子空港駅に名称を変更し、2008年に開業した。当駅から空港へは歩道橋で道路を渡り、徒歩約5分で空港にアクセスしている。駅舎や空港までの経路はエレベーターが設置されるなどバリアフリー化がなされている一方で、境線を運行する車両に段差があるなどの問題も確認された。なお、中田市議によ

が期待でき、そこにはJR連合としての提言である「チーム公共交通」「チーム地域共創」の実現が望まれる。今回意見交換した伊木市長やJR連合地方議員団連絡会の中田市議を中心に、まちづくりと一体となった公共交通の活用に向けた、さらなる交通政策の展開について、引き続きフォローしていく。また、今後もフィールドワークを通じて得た知見などを、JR連合としての政策立案と各方面への提言活動に活かしていく。



空港にアクセスする境線・米子空港駅

特集

民主化闘争 35

J R 東日本管内で車両の器物破損・搭載品
窃盗・不審火など鉄道妨害事象が多発!!

4月12日に福島県郡山駅構内では、留置していた車両が転動し、他の留置車両に衝突するという事象があった。さらに、5月12日にはJ R 宇都宮線赤羽ー浦和駅間の人が立ち入れない箇所で投げ込まれたと思われる自転車が転倒し、3時間余り列車が運転を見合わせた。いずれも人為的な要素が強く警察が事件性ありとし、捜査を行っている。

そのような中、産経新聞が5月19日の朝刊で「車両や線路内 妨害行為急増」と報じ、「J R 東日本管内で4月ごろから列車の乗務員室扉の内側が損傷したり、設備が持ち去られたりする妨害とみられる行為が多発

していることが同社への取材で分かった。4、5月で計200件以上に及んでおり、一部の行為については警察へ被害届を提出」と掲載した。

この間、J R 東日本会社は、GWの多客輸送期間に入るにあたって、4月23日、深澤社長名による「職場規律の厳正について」という社員へのメッセージを発信し「職場内外において職場規律の厳正の観点から見ることが出来ない問題事象が発生しています」と注意喚起した。

また、4月末、ある乗務員職場の掲示板に掲出された注意喚起と警戒を呼び掛ける書面には、「車両不具

合を発見したときは、速やかに関係箇所と連絡するとともに『異常時情報共有システム』を活用し送信もお願いします」と記載されている。車両不具合の実例としては「落書き、運転室ドアのへこみ、発車ベルの破損、窓ガラス破損、客室の座席破損、貫通ドアゴム破損、手歯止め使用中札紛失等」が写真付きで挙げられていた。

さらには、5月2日には運輸車両部長名「乗務員室扉の凹み事象を受けて」というメッセージが出され、「お客さまに輸送サービスを提供するための大切な『商品』である車両が損壊されることは非常に残念で

なりません」との見解に加え、5月1日には「乗務員室扉の内側を開閉棒(デイスコン棒)で殴打したと思われる事象も発生」とも記載されている。

これらの事象は、冒頭に紹介した2件の不審事象と同様に、いずれも自然に発生したものではなく、明らかに人為的と捉えられる事象ばかりである。とりわけ、乗務員室扉内側の凹みについては、部内の者しか起こし得ないのではないのか。

J R 東日本管内では、過去にも犯行者不明の不審事象や列車妨害事件が頻発し

たことがあった。1990年のスト権確立・委譲提起問題を端緒とするJ R 総連の分裂後、1993年6月と8月に東海道新幹線のレールにワイヤーロープやチェーンが巻かれるという列車妨害事件が発生し、同年8月から5ヶ月間にわたり新幹線車内で約150本の置き針が発見されるといった怪事件が連続発生した。また、週刊誌でジャーナリストの西岡研介氏の記事の連載が開始された2006年にも、置き針事件や列車ドアが接着剤で固められるなどの悪質な事件が首都圏内で頻発した。

昨今のJ R 東日本管内で発生しているこれらの事象は、2018春季生活闘争のJ R 東労組のストライキ戦術を端緒とした組合員の大量脱退や、労使関係が緊迫化している中で発生しているが、関連性の有無は不明である。西岡研介氏は著書の中で、「松崎の支配するJ R 東日本の異常な労使関係をメディアが追及するたびに、列車妨害が起き、組織分裂が起こる」と記述している。いずれにせよ、鉄道の安全・安定輸送を妨げる行為は犯罪であり、許してはならない。

5月15日、J R 連合グループ労組連絡会は幹事会を開催し、2018春季生活闘争の妥結状況などについて報告し合った。とりわけ、結成以来、初めてのベア獲得を成し遂げた単組や、J R 各単組を上回る回答を引き出した単組なども多くあったことから、この間の成果を分かち合うとともに、交渉中の単組に対しては、激励とともに、勝ち得た成果を相乗効果に繋げられるようエールを送った。

その後も着実にベア獲得の朗報が続く、73単組が妥結し、44単組がベアを獲得した。また、諸手当改善を含む年収ベースでの賃金総額の増加を見込まれる回答を大半の単組で引き出すなど、「総合生活改善闘争」の取り組みは昨年を上回る状況となった。(今後の妥結状況については、「J R 連合春季生活闘争グループ労組連絡会FAXニュース」を参照)

神戸CS労組

【3月7日妥結】

・時給20円引き上げ

・忌引休暇の改善

J R 西日本岡山メンテック労組

【3月23日妥結】

・定期昇給 実施

・ベア 1000円

東海キヨスク労組

【4月26日妥結】

・定期昇給 実施

・年間 5・1ヶ月

和歌山ターミナルビル労組

【5月1日妥結】

・定期昇給 実施

・夏季手当 1・55ヶ月

契約社員0・775ヶ月

・半休制度新設

ホテルグランヴィア大阪労組

【5月1日妥結】

・定期昇給 実施

・夏季 1・9ヶ月+10000円

ジェイアール西日本不動産開発労組【5月7日妥結】

・定期昇給 実施

・ベア 1000円

若年層の賃金改善

・家族手当の改善

・育児短時間勤務制度改善

西日本電気テック労組

【5月1日妥結】

・定期昇給 実施

・ベア 700円

・夏季 2・7ヶ月+5000円

ジェイアール東海関西開発労組【5月1日妥結】

・定期昇給 実施

・ベア 300円

・夏季 2・8ヶ月

東海整備労組

【5月2日妥結】

・定期昇給 実施

・夏季 1・9ヶ月+10000円

松浦商店労組

【5月10日妥結】

・定期昇給 実施

・ベア 500円

・夏季 2・8ヶ月

ジェイアール西日本ITソリューションズ労組【5月10日妥結】

・定期昇給 実施

・ベア 300円

・夏季 2・8ヶ月

関西新幹線サービック労組

【5月17日妥結】

・定期昇給 実施

・ベア 800円

・夏季 2・8ヶ月

新幹線エンジニアリング労組

【5月14日妥結】

・定期昇給 実施

・ベア 1000円

・夏季 2・7ヶ月

住宅手当の改善

セントラルメンテナンス労組

【5月16日妥結】

・定期昇給 実施

・ベア 600円

・夏季 2・75ヶ月+6000円

ジェイアール東海エージェンシー労組【5月17日妥結】

・定期昇給 実施

・ベア 700円

・夏季 2・8ヶ月

新生テクノス労組

【5月18日妥結】

・定期昇給 実施

・ベア 700円

・夏季 2・85ヶ月

ジェイアール東海情報システム労組【5月22日妥結】

・定期昇給 実施

・ベア 1000円

・夏季 2・9ヶ月

お詫びと訂正

前号までの報告で、妥結日に誤りがありました。J R 西日本カスタマーリレーションズ労組【4月20日妥結】、ジェイアール東海高島屋労組【4月27日妥結】の誤りでした。訂正しお詫び申し上げます。



J R 東被害 4、5月200件超

乗務員室ドア損傷、発車ベル不明に…

妨害行為急増

4月以降発生した主な妨害とみられる事象

4月12日 福島県郡山駅構内、留置車両の衝突

4月19日 新潟県新潟駅構内、留置車両の衝突

4月21日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

4月22日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

4月23日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

4月24日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

4月25日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

4月26日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

4月27日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

4月28日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

4月29日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

4月30日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月1日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月2日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月3日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月4日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月5日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月6日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月7日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月8日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月9日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月10日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月11日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月12日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月13日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月14日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月15日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月16日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月17日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月18日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月19日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月20日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月21日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月22日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月23日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月24日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月25日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月26日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月27日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月28日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月29日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月30日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

5月31日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月1日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月2日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月3日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月4日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月5日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月6日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月7日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月8日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月9日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月10日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月11日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月12日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月13日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月14日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月15日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月16日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月17日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月18日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月19日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月20日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月21日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月22日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月23日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月24日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月25日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月26日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月27日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月28日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月29日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

6月30日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月1日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月2日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月3日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月4日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月5日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月6日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月7日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月8日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月9日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月10日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月11日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月12日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月13日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月14日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月15日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月16日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月17日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月18日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月19日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月20日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月21日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月22日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月23日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月24日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月25日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月26日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月27日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月28日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月29日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月30日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

7月31日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月1日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月2日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月3日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月4日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月5日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月6日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月7日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月8日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月9日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月10日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月11日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月12日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月13日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月14日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月15日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月16日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月17日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月18日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月19日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月20日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月21日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月22日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月23日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月24日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月25日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月26日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月27日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月28日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月29日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月30日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

8月31日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月1日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月2日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月3日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月4日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月5日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月6日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月7日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月8日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月9日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月10日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月11日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月12日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月13日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月14日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月15日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月16日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月17日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月18日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月19日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月20日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月21日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月22日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月23日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月24日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月25日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月26日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月27日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月28日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月29日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

9月30日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月1日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月2日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月3日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月4日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月5日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月6日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月7日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月8日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月9日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月10日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月11日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月12日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月13日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月14日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月15日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月16日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月17日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月18日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月19日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月20日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月21日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月22日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月23日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月24日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月25日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月26日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月27日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月28日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月29日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月30日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

10月31日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月1日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月2日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月3日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月4日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月5日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月6日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月7日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月8日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月9日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月10日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月11日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月12日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月13日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月14日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月15日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月16日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月17日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月18日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月19日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月20日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月21日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月22日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月23日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月24日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月25日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月26日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月27日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月28日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月29日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

11月30日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月1日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月2日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月3日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月4日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月5日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月6日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月7日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月8日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月9日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月10日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月11日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月12日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月13日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月14日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月15日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月16日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月17日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月18日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月19日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月20日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月21日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月22日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月23日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月24日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月25日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月26日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月27日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月28日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月29日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月30日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

12月31日 山形県山形駅構内、留置車両の衝突

2018 春季生活闘争【グループ労組】

73単組妥結

44単組でベア獲得

(5月24日現在)

・定期昇給 実施	・ベア 200円	・夏季 2・05ヶ月	・若年層の賃金改善	・家族手当の改善	・育児短時間勤務制度改善	西日本電気テック労組	【5月1日妥結】	・定期昇給 実施	・ベア 700円	・夏季 2・7ヶ月+5000円	ジェイアール東海関西開発労組	【5月1日妥結】	・定期昇給 実施	・ベア 300円	・夏季 2・8ヶ月	東海整備労組	【5月2日妥結】	・定期昇給 実施	・夏季 1・9ヶ月+10000円	ホテルグランヴィア大阪労組	【5月1日妥結】	・定期昇給 実施	・ベア 1000円	・夏季 2・05ヶ月	・若年層の賃金改善	・家族手当の改善	・育児短時間勤務制度改善	西日本電気テック労組	【5月1日妥結】	・定期昇給 実施	・ベア 700円	・夏季 2・7ヶ月+5000円	ジェイアール東海関西開発労組	【5月1日妥結】	・定期昇給 実施	・ベア 300円	・夏季 2・8ヶ月	
----------	----------	------------	-----------	----------	--------------	------------	----------	----------	----------	-----------------	----------------	----------	----------	----------	-----------	--------	----------	----------	------------------	---------------	----------	----------	-----------	------------	-----------	----------	--------------	------------	----------	----------	----------	-----------------	----------------	----------	----------	----------	-----------	--

第3部

パネルディスカッション
「ヒューマンエラーにどのように向き合っていくか」



尾形 全 副委員長
安全対策委員

【尾形】 ヒューマンエラーに着目した取り組みの現状や課題についてはどうか。

【酒井】 労働生理由からヒューマンファクターを考えていく上で過労ということがとても重要。特に強調したいのは、睡眠。労働災害につ

いては、組合との協力体制を強化してはどうか。また報告制度を統一し、件数だけでなく、度数率とか強度率という指標も有効。

人の壁、階層の壁、そして組織間でのことを考える。と異組織間の安全確保というようなこと。企業の組織というのは、どうしても縦と縦でいくが、労働組合の場合は横の関係でつながっている。職種横断的な組織

としての労働組合が安全にもっと関与していくことがとても期待される。

【内藤】 航空業界は過去から一定程度、国際標準として取り組みが浸透している。基本の原理としては、「ヒューマンエラーをゼロにすることはできない。できることは、エラーの影響をできるだけ小さくするようにコントロールすることだ」ということ。世界の航空機全損



内藤 務 事務局長

事故の事故原因には、全てがヒューマンエラーに関連をしている。国際的な情報共有とか、各企業グループの中での取り組みとか、人材の安全面に関する教育とか意識的に力を入れてやっているというのが現状である。

【高本】 事故直後、2005年に安全性向上計画を策定し、当時から、「安全を最優先する企業風土の構築」ということを基本理念に据えて取り組んだ。今春からの計画では、リスクアセスメント、ヒューマンエラーに対する懲戒制度の見直し・ブラッシュアップという2つの軸で引き続き取り組んでいる。

実は事故前は、ヒューマンエラーに対してだけ軽重の段階があり、輸送障害や鉄道運転事故は法令に基づく区分だけがあった。ヒューマンエラーについても事の軽重だけにし、かつ自主報告の範疇を広げようということからスタートしたのが事故概念の見直しである。

重大事象などにみた背後要因

【尾形】 縦の構造ということと話が合ったが、例えばJRの中の部局同士、もっと言うとJR同士の関係性の中で仕事が進められている。「のぞみ34号」の件は教訓化しておかなければいけない内容かと思うがどうか。

【高本】 運輸安全委員会の調査が入っており、その結果が出てこそ言えることもたくさんあるが、今後の対策としては、人間だけではなくて、機械的な手段も含まれたものを多様化、多重化することと、アサーションを実践して、しつ

社会情勢・労働環境の変化への対応

【尾形】 人材不足、人不足、なかなか人が集まらない、なかなか仕事が回っていないという悪循環、そういう中で直接的、間接的に何か労災につながるような事象なり、不安全行動の呼び水になっていないか。

【大山】 当社は、採用を大幅に広げてきた結果、それなりに潤ったが、若年層ばかりになった。ルール軽視の現場を中心に苦労している現状がある。協力会社の方がさらに厳しい。協力会社で仕事できなくなり、発注元のANAグループ会社で、やっていなかった仕事をやらなければならないといったような状況。

報告文化の醸成にむけた取り組み

【尾形】 ヒューマンエラー非懲戒制度は、参考にしたという観点から少しご意見をいただきたい。

【高本】 安全に関する情報を報告して共有する重要性を理解し、安全に関する気づきなどを報告・共有するということは、今回の計画でも盛り込んでいる。実は、この制度そのもの

【福本】 当時の労使の議論の中では、長年にわたって信賞必罰でミスをした社員への反省、懲戒処分の上に再教育をしてきたという歴史があることで、そもそも社内風土として本心に変革されていくのかという疑問の声もあった。今では、アン

ケート結果(半数以上が前向きに評価)でも出ているような状況である。人が入れ替わって、理解度が落ちていく懸念もあり、労働組合として、しっかりとチェックしていきたい。

【内藤】 国の取り組みとして、内部報告機関がある。一方で、ANAグループでは、未然防止型から未来予測型へ取り組んでいる。ヒヤリハットを中心とした自発報告は社内制度であるが、

日本の中の安全を報告する文化が、こういった非懲戒というところで進んだとすると、そこで報告されたものをどうやって次の安全につながるような方策にできるのかというところが勝負だと感じる。未来予測に使えるようなデータの解析。最近の流行でいえばAIの活用など、労使の間でしっかりと話し合って、次のステップへ向けて協議していただければと思う。

企業グループ全体での情報共有への取り組み

【尾形】 労災や事故の事例を紹介していただいたが、それに至るまでにはヒューマンエラー・事故の芽であるとかをどのように共有化しているのか。

【大山】 JR東海、協会の中間で、情報共有だとか意見交換の部分というところが板挟みのような形になってしまつて、うまく回らない状況も散見される。

【淵上】 立ち位置表示の緑色が消えかかっているとか、職場巡回や安全衛生委員会等が出てきているはずで、書面として出すが、そこから先がなかなか上に上がっていないというところ。現状。上に言ったところで、とあきらめのような部分も少なからずある。

【尾形】 今の仕事のやり方というのはいろんな組織が重層的に絡んでおり、どうしてもここには壁ができる。これをどうやって乗り越えていくか。職場でどのような状況になっているのか。

【大山】 元請会社からの責任者が若手、協力会社のほうはベテランの方がほとんど。言いにくいことをしっかりと伝える関係性をつくり上げる、コミュニケーションをもっとしっかりとって

いく関係にならなければならぬと認識している。

【淵上】 かなり改善してきたんではないか。事業所それぞれが、事故対策委員会を設けて、JRと意見交換を進めている。

【内藤】 安全に関しては譲れないので、気づいたこととか、気になることというのはしっかりと上げていく。そのときに、まず安全理念をしつかりとみんなの中で共有されているかどうか非常に重要。やはり経営トップの強い意思といったものをしっかりと示して、声を上げていんだというような成功事例もしっかりと共有していく。ただ単に理念を掲げて、額に飾っておくだけじゃなくて、しっかりとやっていくということ。パイロットの世界において、上下関係が非常に厳しく、操縦士と副操縦士の2人の密室の世界で、副操縦士が進言するというのは、精神的に壁がある。そこでお互いに声をかけ合うようにしましようということでのアサーションが、もともと



酒井 所長

【高本】 運輸安全委員会の調査が入っており、その結果が出てこそ言えることもたくさんあるが、今後の対策としては、人間だけではなくて、機械的な手段も含まれたものを多様化、多重化することと、アサーションを実践して、しつ

【尾形】 人材不足、人不足、なかなか人が集まらない、なかなか仕事が回っていないという悪循環、そういう中で直接的、間接的に何か労災につながるような事象なり、不安全行動の呼び水になっていないか。

【大山】 当社は、採用を大幅に広げてきた結果、それなりに潤ったが、若年層ばかりになった。ルール軽視の現場を中心に苦労している現状がある。協力会社の方がさらに厳しい。協力会社で仕事できなくなり、発注元のANAグループ会社で、やっていなかった仕事をやらなければならないといったような状況。

【内藤】 人材の確保に空港の現場を中心に苦労している現状がある。協力会社の方がさらに厳しい。協力会社で仕事できなくなり、発注元のANAグループ会社で、やっていなかった仕事をやらなければならないといったような状況。

【酒井】 人不足ということとは、日本の中の最大の課題だ。テクノロジーで仕事を合理化できるかということは、話題になつてきていることは間違いない。

【尾形】 労災や事故の事例を紹介していただいたが、それに至るまでにはヒューマンエラー・事故の芽であるとかをどのように共有化しているのか。

【大山】 JR東海、協会の中間で、情報共有だとか意見交換の部分というところが板挟みのような形になってしまつて、うまく回らない状況も散見される。

【尾形】 今の仕事のやり方というのはいろんな組織が重層的に絡んでおり、どうしてもここには壁ができる。これをどうやって乗り越えていくか。職場でどのような状況になっているのか。

【大山】 元請会社からの責任者が若手、協力会社のほうはベテランの方がほとんど。言いにくいことをしっかりと伝える関係性をつくり上げる、コミュニケーションをもっとしっかりとって

いく関係にならなければならぬと認識している。

【淵上】 かなり改善してきたんではないか。事業所それぞれが、事故対策委員会を設けて、JRと意見交換を進めている。

【内藤】 安全に関しては譲れないので、気づいたこととか、気になることとか、気になることというのはしっかりと上げていく。そのときに、まず安全理念をしつかりとみんなの中で共有されているかどうか非常に重要。やはり経営トップの強い意思といったものをしっかりと示して、声を上げていんだというような成功事例もしっかりと共有していく。ただ単に理念を掲げて、額に飾っておくだけじゃなくて、しっかりとやっていくということ。パイロットの世界において、上下関係が非常に厳しく、操縦士と副操縦士の2人の密室の世界で、副操縦士が進言するというのは、精神的に壁がある。そこでお互いに声をかけ合うようにしましようということでのアサーションが、もともと



高本 担当室長

【高本】 安全に関する情報を報告して共有する重要性を理解し、安全に関する気づきなどを報告・共有するということは、今回の計画でも盛り込んでいる。実は、この制度そのもの

【尾形】 ヒューマンエラー非懲戒制度は、参考にしたという観点から少しご意見をいただきたい。

【高本】 安全に関する情報を報告して共有する重要性を理解し、安全に関する気づきなどを報告・共有するということは、今回の計画でも盛り込んでいる。実は、この制度そのもの

【福本】 当時の労使の議論の中では、長年にわたって信賞必罰でミスをした社員への反省、懲戒処分の上に再教育をしてきたという歴史があることで、そもそも社内風土として本心に変革されていくのかという疑問の声もあった。今では、アン

日本の中の安全を報告する文化が、こういった非懲戒というところで進んだとすると、そこで報告されたものをどうやって次の安全につながるような方策にできるのかというところが勝負だと感じる。未来予測に使えるようなデータの解析。最近の流行でいえばAIの活用など、労使の間でしっかりと話し合って、次のステップへ向けて協議していただければと思う。



有益な討論で進むべき方向を示したパネリストの皆さん

第10回安全シンポジウム

J Rグループ全体の安全確立にむけて

ヒューマンエラーにしっかりと向き合い

組織の枠を超えた職場の安全に取り組もう！

第1部 基調講演

ヒューマンエラーを減らすために

「ヒトの特性とヒューマンエラー」

西日本旅客鉄道株式会社安全研究所 河合 篤 所長



河合所長

安全研究所では身近な研究をしようという基本方針を立て、研究対象も個人のヒューマンファクターだけではなく、グループが起すヒューマンエラーといった視点、集団のヒューマンファクター、あるいは人と機械のインターフェースの部分でのトラブル、3つの視点で研究室を設けて研究をしている。特にヒットした成果は、ホームから転落する酔っ払いの研究をした結果、ホームのベンチの向

きを線路上90度向きを変えて設置するようにした。ヒューマンエラーは結果であつて原因ではないという考えを少し詳しく説明すると、我々がヒューマンファクターと使うのは、システムとの関係で、組み込まれたいろんな部品のうち、人という要素がシステムの中にかかわっているが、その人の要素のことをヒューマンファクターというふうに定義している。その人間のシステムにおける特性が、またシステムが要求したと、環境と合わない、そういうときにシステムが期待する行動と違う行動をとってしまう。これをヒューマ

ンエラーと定義をしている。したがって、人間の特性がシステムの要求とうまく合わない結果としてエラーが起ると考えている。脳の働きとして、当たり前に行うことは、いちいち考えていると脳細胞がすぐエネルギーを使ってしまうので、自動的にプログラムで運転ができるようになっている。いつもと違う環境に置かれると人間はエラーを犯してしまう。また、熟練度に応じてエラーの種類が変わる。例えば、信号冒進は、初心者が多い。知識・経験不足ということだが、2年以上経つとほとんど起こらない。

エラーの内容からの分類では、脳が何か判断をして、判断と違うことをやってしまう「スリップ」、脳が判断したことと動作がうまく一致しないという「ラプス」、入ってきた情報をまっさく脳が判断できなかった「ミスレイク」があるが、これらは過失である一方で、意図した違反「バイオレレーション」については、懲戒の対象とすることとなっている。しかし、これもヒューマンエラーの1つの形だと考えている。

ヒューマンエラーを減らすのはどうしたらいいかというのは、できるだけ「不安全な状態をなくしていく」ことがエラーの数を減らすということになるが、ゼロにはなかなかならない。「不安全な状態を減らして

第2部

安全確立にむけた各単組からの取り組み報告

グループ会社・協賛会社を含む安全性向上への取り組み

J R西労組 福本 英治 業務部長



福本業務部長

検証アンケートの取り組みとして、安全に対する組合員の意識や安全衛生委員会の活用、リスクアセスメントの実態、労使・部下とのコミュニケーション、グループ会社との連携について

多くの組合員が福知山線列車事故をはじめとする過去の事故の風化防止を意識しているものの、入社時期によって開きがあり、風化防止の意識を一層高めていくことが必要であるというところなどがわかった。また、事故の翌年から各級機関で事故を決して忘れない取り組みとして、集会や事故現場への献花行動等を継続的にを行い、さらに、2015年には「安全提言」を策定した。

「JR西日本グループ鉄道安全考動計画2022」の実効性を高めるべく、働く者の目

安全衛生活動の強化を実現

新生テクノス労組 大山 直道 中央執行委員長



大山執行委員長

「従業員50人未満の事業場においても、各事業場の職場環境に合わせた安全衛生委員会等の設置を行うこと」を要求し、合意に至った。

人員配置基準の見直しについても、若手を中心に教育体制の構築をするよう、見直しを図るよう要求をして、合意に至った。すぐに成果があらわれるものではないが、経過観察し、役立てられるようにしていきたい。

事故ゼロにむけた運動展開にまい進

J R九州メンテナンクス労組 淵上 潤 中央執行委員長



淵上執行委員長

転載器破損については、誤った番線から列車を入れ換えた。信号担当には携帯の制御器で指示を出して、作業を行うが、誤った取り扱いはしてしまおうと警報音が鳴る仕組みを理解していなかった。紹介した事故の分析としては、いずれもベテランの作業員によるもの。①慣れ、②思い込み、③定められた作業手順を行っていない、④職場と元請とのコミュニケーション不足、⑤本人の知識不足が挙げられる。これらの事故後、事故防止委員会を設けて、JR本体制とメンテナンクスで意見交換を図るようになった。

単組の取り組みとして、昨年9月の大会で、①事故・労災ゼロを目指す、②作業前の確認の実施、③作業マニュアル・手順書の遵守を方針として確認し、2017春闘では、①各職場における適正人員の配置、②安全委員会における職場巡回の強化、③メンテナンクスによる職場巡回の強化・指導を要請した。これからの事故ゼロを目指してやっていきたい。

主催者あいさつ JRグループ全体としての 安全確立を着実に推進



松岡裕次

福知山線列車事故から13年が経過した。JR連合は、この間、重大事故が発生させたことの反省と教訓を胸に、加盟単組とともに安全確立を最重要課題と位置づけて取り組みを展開してきた。事故を決して忘れることなく、悲しみを二度と繰り返さない安全最優先の風土づくりに向けて歩みをしっかりと進めていかなければならない。

また、JR連合は、働く者の安全確保がひいては鉄道全体の安全性向上につながるという認識に立ち、JR各社、グループ会社や協力会社を含めて、すべてのJR関係労働者の死亡事故・重大労災ゼロを最重要テーマに掲げて運動を展開してきた。具体的には、第9回安全シンポジウムを経て、一昨年、

2回目となる安全指針の改定を行い、昨年は、重大労災防止の行動指針ハンドブック版を改定し、安全最優先の啓蒙活動を行ってきた。しかし、残念ながら前年度は3件の労災死亡事故が発生し、昨年の6月に開催した定期大会以降、立て続けに4件の労災死亡事故が発生していることは痛恨の極みである。今なお私たちの職場で死亡

事故・重大労災が続いている実態を重く受けとめ、引き続き協力会社を含めたJRグループ全体としての安全確立の取り組みを着実に推進していく。

前回、酒井所長から提起いただいた「会社組織の枠を超えた安全衛生管理体制のあり方」という視点や、雇用形態、組織の複雑化、権威の勾配等によって発生するコ

行錯誤されてきた。ソフト対策としてヒューマンエラーに着目した研究の結果を活用した対策も行われてきている。

一方、JR産業の業種業態は多岐にわたり、いずれも労働集約型産業であるがゆえに、人が関わる要素が極めて大きいという特徴がある。したがって、過去の教訓からも、人間は必ずミスをするとい

いくということに尽きる。人間の特性の中でもエラーにつながるやすい特性の一つは安楽に生きるという特性で、日常のことはあまり考えない。組織の中で安心していられる場所を求める。不確かなことは類推する。グループになるとまた別



各単組の報告に真剣に耳を傾ける参加者