

JR連合からの課題提起

提起1 JR北労組

離職者が増え、事故防止・安全確保に必要な経験を積んだ社員が減少

書記長
齋藤 洋治郎

JR北海道では2011年、2013

年に大きな事故を2件発生させてしまい、その他にも信号や車両のトラブル事故、また社員の不祥事などもあり、信頼が大きく揺らぐこととなりました。国からの事業改善命令を受け、会社は様々な計画を策定・実行してきました。現在は「安全計画2026」に則り、4月から遂行しています。

一方、グループ会社等で発生している労災については、過去10年間で年間平均129件発生しており、不注意による災害が多数を占めています。労災死亡事故については、会社発足から現在に至るまで28件発生し、最近では5月に函館線の鹿部駅構内において、23歳の協力会社社員が誤って高压配電線に触れて感電死すると

いう事故が発生しています。当該会社では、電線を扱う工事をさせる際に必要な法令で定められた学科や実技の指導を行っていなかったことが明らかとなり、同社部長が書類送検されています。

JR北労組はJR北海道の安全確保の取り組みとして、「JR北海道の信頼回復に向けた共同行動」を3組合に呼びかけました。また、安全に関する労使合同会議をJR北海道とJR北労組を含む4組合でテーマに則り議論を行っています。そして「JR北海道の再生に向けた提言」をJR北労組が公表し取り組んでいます。

JR北海道においては、離職者の増加に伴う新規採用者の経験不足や技術検証が困難な状況があります。自己都合退職者に関しては、石勝線の事故以来、自己都合退職者が右肩上がり増加しており、新卒採用者よりも退職者が上回る状況です。定年退職者を除き5年間で1000人以上が離職している現状です。離職の主な

要因として、①会社の将来性に対する不安、②賃金を含めた労働条件に対する不安、③広域移動に対する不安、

この3点をあげることができま。これらによって社員のモチベーションが下がり、安全の確立や鉄道事業の継続が困難になる可能性があります。

経験を積むことによって安全意識が高まり、事故を未然防止できるようになります。それに対して経験の少ない社員が多いと、「何をすればいいのか分からない」「誰かに聞かなければ分か

提起2 JR東海ユニオン

「あいさつ、関心、感謝」を土台に
労使で安全を確立する

中央執行委員(安全担当)

井形 優介

JR東海ユニオンは、結成大会方針から安全の追求を掲げ、組合員の安全を守り、安全・安定輸送の確保に努めるべく取り組んできました。また、「UNION FUTURE 2027」に至る

までのすべての中期目標においても運動の主軸に据え、「安全の確立」は労使共通の最重要課題であることを確

らない」といった問題が出て、事故対応に大きな差が生じてしまっています。

JR北労組では、2021年に「JR北海道における離職防止に向けた提言」を公表しました。離職者が減少し不安を取り除くことによって経験年数も増え、技術継承へとつながっていくのではないかと思います。また、安全意識を高めるために各職場で訓練を通じた現場対応力を強化し、過去の事故を振り返って自ら考えて行動する力を作り出す環境を整えることが重要です。

認し、一貫し取り組んでいます。

このうち「鉄道・医療における事故および労働災害等の未然防止」では、主に次の3点に取り組んでいます。

「安全衛生活動の充実強化」では、各級機関での安全衛生委員会が勉強会資料等を活用し、取り扱うべき議題などを抽出しています。また年に一度、中期目標ヒアリングを開催し、全体状況を把握する取り組みを行っています。

それらの活動の中で積み上げた課題は、労使協議で議論を重ね、活動の充実に努めています。結果、安全衛生委員会の定例開催や、ほぼすべての

箇所での安全衛生活動により、積極的な意見交換が行われています。

「核となる役員の育成」では、JR連合が掲げる安全指針や重大労災防止の行動指針をもとに、重大労災を「ジブングト」として認識する場の創出や、他産別との勉強会や意見交換を実践しています。

「すべての組合員の安全意識の醸成」では、組合員の能動的な確認会話（アサーション）から行動変容につなげるべく、アサーションキャンペーンを展開しています。「確認ですが」「確認ありがとうございます」の声かけから始め、権威勾配を適切に保つことの重要性を広め、心理的安全性の向上にもつなげてきました。また、事故事象が発生した際に報告をしやすい風土を作り上げ、正しい行動が取れるよう、JR連合や関係各単組との安全に関する議論を深め、労使協議にも反映させてきました。

次に、JR東海会社の特徴的な取り組みを紹介します。「対話の量と質」を重視し、それが社員の意欲向上や生産性の高い仕事につながるの考えのもと、確認会話から行動変容につなげるべく、取り組みの浸透を職制で行っています。これらの活動の土台に「あいさつ、他者への関心、感謝の心」が据えられている点は、労働組合として

も強く共感しています。

このように、労使それぞれの立場、責任において種々の取り組みと改善を進めてきましたが、いまだに重大労災や安全を脅かす事象の根絶には至らず、正しい行動が取れない実態があり、これまで以上に心理的安全性を高める必要があります。

労使それぞれの取り組み、アプローチには若干の相違があるものの、基本は「あいさつ、関心、感謝」といつ

提起3 広成建設労働組合

労使一体の研修制度を確立し 事故防止と安全意識の向上に努める



副執行委員長
中原 正嗣

広成建設は、JR西日本グループで線路、建築、土木の3分野の工事を請け負っている建設会社です。

当社の安全確立に向けた課題は、①体系的に安全について学ぶ場の確立、②その場しのぎではない研修制度の構築、③OJTに頼らない実践機会の創出、の3点です。

特に研修センター「〜み・ら・い〜」

たものだと考えます。これらをより浸透させ、行動の変容につなげるべく、心合わせをしながらお互いの取り組みを高め合い、補完し合いながら日々の安全を追求していくことが極めて大事です。そのためには本部門と本社、地方と鉄事・支社の単位において充実した労使協議で安全に関する取り組みの親和性を高め、今以上に労使一体となった取り組みを進めていかなければなりません。

の設立は、安全と技術を複合的に学ぶ場の必要性が高まったためです。労使一体となって企画を協議し、鉄道の実安全・安心を未来へつなぐための施設として、2022年3月に広島県江田島市に同センターを設立しました。廃

校舎をリフォームして在来線エリア、新幹線エリア、拡張エリアおよび研修棟を設け、時代のニーズに合った研修が行えるように常にアップデートできる仕組みを取り入れた施設にしました。この施設を活用して、入社1年目〜5年目までの若手社員を中心に定期的な研修を行っています。

特に建築部門では、建設業に不慣

れた新入社員が抱いていた仕事のイメージと実際の現場とのミスマッチを減らすことが新卒の離職防止につながっており、組合員から高く評価されています。そのほか、試験施工に活用したり、技術開発やICT化の導入に向けた検証も行っています。

線路部門では、年に一度「技能競技会」を開催し、当社社員と協力会社社員が日ごろの成果を発表し、表彰などを通じてモチベーションの向上につなげています。

これまで安全に対して労使一体となって取り組んできましたが、事故発生時の原因究明や会社側の対応を巡る申し入れを除き、組合側からアクションを起こすことはあまりなく、事故の再発防止を基本としてきました。今後は事故の未然防止に向けて、会社側に対するチェックと提言を重視していきたいと考えています。

具体的には、事故防止ルールの形骸化、あるいは複雑化によって実施が困難なものにならないように、現場目線や実態に即したものであるかどうか確認していきます。また、心理的安全性の高い職場をめざし、会社側のアンケート調査と組合あるいはJR全体のアンケートや意見と比較してその有効性を検証していきます。

グループ会社・協力会社の事故防止と安全管理体制を強化する



執行委員(安全担当)
石川 敏也

2005年の福知山線列車事故を契機として、安全の確立に向けた取り組みを行ってきました。各単組の安全担当者で構成する安全対策委員会で情報共有と対策を行い、2005年の「第1回安全対策委員会」で提起した内容を時代の変化に応じて更新しつつ、今日まで継続してきました。

具体的な取り組みとして、他産業の安全確保やコンプライアンスの取り組みを学ぶ業種間安全検討会を開催してきたほか、今回で13回目となる「安全シンポジウム」では、労働組合が果たすべき役割、ヒューマンエラー対策、防災防止、安心して働くことのできる職場づくりや社会変容への対応などをテーマに行われました。

また、JR産業は、グループ会社なしでは成り立ちません。業務委託

が進む中でグループ会社における安全対策という課題に対処すべく、グループ労組と連携した安全ディスプレイを推進してきたほか、責任別としての安全への思い、考えを「安全指針」として策定し、働く仲間の視点から実践すべき内容を具体的に提起した「重大防災防止の行動指針」も策定してきました。

現状の課題認識と直近の事象について、JR産業における労災死亡事故は過去10年間、その多くがグループ会社と協力会社で発生しています。事故防止のためのルールがあるにもかかわらず、それが守られていなかったり、認識の誤り、不注意によるものがほとんどです。グループ会社と協力会社の安全管理体制を強化すべく、グループ労組と協力して、指針の活用などを通して取り組んでいきます。

最近発生している事象について、9月10日にJR貨物が輪軸の組立作業に関する不正を公表しました。圧入作業を行う際の圧入力値が基準値を超過し、範囲から外れていることが発覚し、そのデータを差し替える、

いわゆる「改ざん」が行われていたことが分かりました。その後、全国的事業者に緊急点検の指示が行われ、9月末にその結果が公表されています。

JR各社においても、基準値が規定の範囲を超えていることが発覚し、JR貨物に続いてJR東日本でも、過去にデータを「改ざん」していたことが判明しています。それ以外の事業所においても、基準値、目安から外れた場合に「しめしろ」や、内面距離、圧入力値の波形などを確認して安全を担保していたという説明がされていますが、データの「改ざん」はもつてのほかです。

九州の高速船、クイーンビートルでのコンプライアンス違反事象も、あつてはならないことです。JR九州労組としても緊急の申し入れや、職場集会などで取り組んでいます。

東北新幹線の分離事象では、分離したことでブレーキが自動で動作して停車した点に関しては、フェイルセーフの観点からシステムが機能したとも見て取れますが、原因が解明されない中での運転再開、運行の継続は果たしてそれで良かったのでしょうか。社会通念に照らして、あるいは利用されるお客様の不安の解消につながるのか疑義があるところです。JR Eユニオンから

会社に申し入れを行い、労使でしっかりと議論が行われるべきと思います。会社にはこの問題にしっかりと向き合ってもらいたいと考えています。

JR産業への社会的信頼の基盤は「安全の確立」にあります。直近の事象がこの信頼を損ねていることを危惧しています。各事象に真摯に向き合い、そこから得られた教訓を活かし、産業全体の安全意識をさらに高めるための取り組みが必要であると強く感じています。

JR連合
JAPANESE RAILWAY TRADE UNION ORGANIZATION

直近で発生している事象を受けて

○ 8月以降、連続して発覚する事象
⇒ JR産業の安全やコンプライアンスに対する信頼を大きく損ねる個別に生じている課題への対処も必要

<p>●輪軸</p> <ul style="list-style-type: none"> 不正や危険性への認識がそもそもあったのか この程度であれば問題がないとの捉え方をしていたか ルールがない部分への違和感や気づき 	<p>●クイーンビートル</p> <ul style="list-style-type: none"> 事象に対する危機意識 重大なコンプライアンス違反を未然に食い止める企業風土の形成 労働組合のチェック機能 経営と安全をトレードオフにしない 	<p>●東北新幹線</p> <ul style="list-style-type: none"> 産業としての認識と社会認識とのズレを知覚しているか 収益拡大優先になっていないか 安全の確保が信用確立の基盤 メーカー等と一体となった取り組み
--	---	--

○ JR連合の取り組みと今後の対応
9月25日 第4回執行委員会
10月3日 第2回安全対策委員会

⇒ 連続する事象に係る各単組における会社とのやりとりや対応状況を確認するとともに、今後の方針について協議。

- 事態を深刻に受け止めつつ、決して責任追及でなく、現場第一線で働く組合員が関わる中で不正や隠蔽が発生してしまった原因や背景を検証する必要があることを確認。
- あらゆる職場で起こり得るとの認識を共有して、社会からの信頼を回復すべく、コンプライアンス意識を高め再発防止に取り組む。
- 今回の事象から得た教訓を糧にして、産業全体の安全意識をより一層高める。