

申1号 第31回定期大会発言に基づく申し入れ **団体交渉 4回目**

第1項 鉄道事業者として最重要課題である「安全」を確保するため、「危険を感じたら列車を止める」という安全意識と安全風土を再確立すること。

組合 『G 安全計画 2018』では「危ないと思ったら列車をとめる」ことを行動規範としている。その考え方は？

会社 安全計画 2008 の時から 15 年間にわたり同じ言葉で示していて、ずいぶん止められるようになったと実感している。お客さまの安全を守るためには、列車を止めないとならない。大丈夫だろうで動かすのは危険。

組合 傾斜を認めた際の抑止の判断基準を設けたが、傾斜が基準内でもそこに孕む問題を感じないと意味がない。「危ないと思える力」が養われているのか。本来業務を重視し、現場に出る機会を優先するべき **指摘!**

会社 現場教育が重要と言う認識はあるが、職場ごとに立地や特状が違い、一概には言えない。現場を軸に判断する機会を可能な限り増やすことは大切だが、設備の仕組みやルールを知ることも大切であり、現場と知識のバランスを取って安全意識を高めていきたい。

組合 山手線電化柱倒壊の際に、止める判断に至らなかったことをどのように認識しているのか？

会社 「危ないと思ったら列車を止める」と言い続けてきたが、現場まで浸透が難しいことを再認識した。また、判断できないケースもあることを再認識し、判断できる人への連絡経路を再確立した。

判断する意識を養い、体制を再構築

組合 現場で困っていることが経営幹部に伝わっているか？

会社 判断を後押しする知識、経験が不足し、判断ができなくて困っているのが現場の実態だ

(会社) 現場で社員の声を必ず聞けるように取り組んでいく

会社 通常の情報伝達の他に、経営幹部が現場に行き、車座で直接社員と意見交換を行っている。形式主義に陥らないように、現場の悩みを解決することをこれまで以上にやっていきたい。

**「凡事徹底」と言うが、決められたことができなかつた現実の掘り下げがなければ再発防止にならない！
→常に現場の実態をつかみ、安全風土の確立を追求する！確認！**

第2項 危険を感じ自らの判断で列車を止めた場合は、本人の責任を追及するような報告書の提出や聞き取りなどの対応はおこなわないこと。

【確認事項】

- 追求や攻めることは毛頭ない。
- 正しい対策を立てるため、および同種事故を防止するために、正確な状況を把握する。
- 受ける側に配慮しながら、聞き取りを行う。
- 把握した状況を記録として蓄積し、将来に同様な事象が生じた場合に判断するノウハウにする。

正確に把握することは必要だが、正しく報告しているかを調査するための聞き取りと受け止められている。受ける側がそのように感じてしまえば、安全風土が作りあげられない!!

→適切な聞き取りを指導する！確認！

第3項 自らの判断で列車を止めた事象については、全社的に明らかにし安全を確保した成功例として共有化をはかること。

組合 現場で「おかしい」という問題意識が危機感になり共有化される一連の流れができる体制をとるべき。褒めるための共有ではなく、そのことにより鉄道の安全性を確保していることを共有化すべき！

会社 判断できる人に伝わるのが大切で、「CS 青信号」等での紹介は褒めるためのためにやっていない。どういふところに変化を感じ、どこに連絡して、どう処置をしたかを掲載している。

組合 結果的に空振りだったことも1つの成功例であり、共有化し、列車を止めることを当たり前できるようにすべき！

会社 社員に自信を持って止めてもらうために、様々なケースを紹介している。意をくんで読んでいただきたい。

「安全意識」と「安全風土」の再確立を全組合員で押し進めよう!!