

第5回

安全シンポジウム

報告書

鉄道の安全確立と持続的発展に向けた
JRの役割を考える



日本鉄道労働組合連合会 (JR連合)
西日本旅客鉄道労働組合 (JR西労組)

第5回

安全シンポジウム

報告書

鉄道の安全確立と持続的発展に向けた
JRの役割を考える

開催日時: 2010年5月28日(金)

開催場所: 大阪リバーサイドホテル

プログラム

第1部

13:00

黙祷、開会あいさつ

主催者あいさつ

13:20

基調講演

「鉄道復権の時代におけるJRの役割 — 安全問題を中心にして —」

関西大学社会安全学部・大学院社会安全研究科教授

安倍 誠治氏

JR連合 報告・問題提起(荻山 市朗 企画部長)

「すべてのJR関係労働者の死亡事故・重大災害ゼロ」に向けた取り組みの課題と展開
転換点にある交通政策の展望と鉄道の安全確立への課題と対応方針

JR西労組 報告・問題提起(中本 義明 政策・調査部長)

鉄道事業の使命

リスクアセスメントの検証アンケート結果

(休憩)

第2部

14:50

パネルディスカッション

テーマ

「鉄道の安全確立と持続的発展に向けたJRの役割を考える」

コーディネーター

関西大学社会安全学部・大学院社会安全研究科教授

安倍 誠治氏

パネリスト

早稲田大学アジア研究機構教授.....戸崎 肇氏

読売新聞東京本社社会保障部次長.....左山 政樹氏

一畑電鉄労働組合執行委員長.....土井 正明氏

JR連合企画部長.....荻山 市朗氏

まとめ、閉会あいさつ

第5回安全シンポジウムの開催にあたって



JR連合(日本鉄道労働組合連合会)
会長 坪井 義範

本年4月25日で2005年のJR福知山線脱線事故から5年が経過しました。事故の悲劇によって107名の尊い人命を奪い、500名を超えるお客さまにけがを負わせ

たばかりでなく、ご遺族の方々や負傷された方々と関係する方々に心からお詫びを申し上げ、ご冥福をお祈りします。

JR連合・JR西労組は、JR福知山線脱線事故、同じく2005年12月25日のJR羽越線列車脱線事故をはじめとする重大事故を相次ぎ発生させたことについて、チェック機能を発揮できず、事故を未然に防げなかった労働組合の責任を認識して、反省と教訓を胸に刻み、安全確立を最重点課題に位置づけて運動を展開してきました。改めて事故を決して風化させることなく、悲劇を決して繰り返さないことを決意し、安全を最優先し、真摯な取り組みを着実に進めていかなければなりません。

そのような中で、昨年9月以降に発覚したJR西日本における航空・鉄道事故調査委員会の報告書を巡る重大なコンプライアンス違反問題では社会の厳しい指弾を受けました。JR西労組としても会社に警鐘を鳴らしつつ対応してきたところではありますが、すべての単組がこの問題を教訓化し、対岸の火事にさせてはなりません。人命を預かる基幹交通を担うJRに対する厳しい視点を認識し、高い意識のもと、経営へのチェック機能をさらに強化した運動を進めていくことが求められています。

そのような中でJR連合で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の認識にたち、「すべてのJR関係労働者の死亡事故・重大労災ゼロ」を最重点テーマに掲げて運動を進め、昨年度から「重大労災防止の行動指針」を活かした安全確立の取り組みに着手してきました。しかしこの1年間で痛ましい労災事故により7名が死亡されるという事態にあり、感電や墜落、触車などのきわめて危険な重大労災事故も発生しているのが現実です。

私たちはこの実態を深刻に受け止め、特に危険作業の最前線にあるグループ会社や協力会社の作業員の方々へのアプローチを強化し「ヒューマンエラーは結果であり、原因ではない」との理念に基づき「すべてのJR関係労働者の死亡事故・重大労災ゼロ」を実現するために、より実効性の高い取り組みを着実に推進していかなければなりません。

本日の第5回安全シンポジウムを契機に、JR連合に結集するすべての単組とすべての組合員が、二度と事故を起こさないために、職場からすべてに安全が優先する体制づくりのため真摯な取り組み、将来にわたって安全で安心してご利用いただける、国民や地域の生活を支え続けられるJRを築きたいと考えます。鉄道の安全確立と持続的発展に向けてその決意を固めあいながら、行動を実践していくシンポジウムにさせていただくことを強くお願いし、開会に当たっての挨拶とします。



JR西労組(西日本旅客鉄道労働組合)
中央執行委員長 前田 稔

5年前の福知山線脱線事故で亡くなられた皆様107名の尊い御霊に対して心からお詫びを申し上げるとともに、おけがをされたみなさん、心に傷を負われたご遺族の皆様にお詫びを申し上げ、一日も早いご快癒を願うものであります。

そういった中で、いままでも安全性向上計画、さらには安全基本計画を労使で作りながら、もう一度安全を一から作り直そうと、JR西日本労使で取り組んでまいりました。我々も完璧ではないにしろ一歩一歩前進する気持できたわけですが、きわめて残念ながら、昨年9月に経営幹部のコンプライアンス違反が明らかになりました。それについても我々のチェック機能が足りなかったという反省にたち、二度とこのような問題を起こしてはならないということも含めて、会社側にけじめを求めてきました。結果として前社長、副社長の辞任という結果が出ました。

しかし、これですべてが終わったわけではないと私は思っています。当然二度とあのようなコンプライアンス違反を起こしてはならないということは当然です。それよりも何よりも、事故を二度と起こしてはならないという信念に立って取り組まなければならないということ、我々はいま、責任組合として取り組んでいる道半ばであります。

当然グループ全体に働く仲間が重大な労災に遭わないための対策も含めて取り組んでいかなければならないという決意です。伯備線での事故の時にお子さんを亡くしたご遺族の方から「社員の命を守れないような労働組合、会社がお客さんの命を守れますか」と厳しくいわれました。また4月25日、ご遺族の皆様が出席されて尼崎で「追悼と安全の集い2010」が開催されましたが、「JR西日本の安全は、最後は社員のやる気、手にかかっている。しっかりしろ」という強いお言葉もありました。我々もこのことを肝に銘じながら、そしてグループ全体で働く仲間の尊い命、必要があれば安全が保たれない場合、仕事をさせないくらいの決意で臨む、このような運動も私は現場では必要だと思っています。やはり安全であるためには現場の実態に合った、現場の仲間の議論をしっかり働かせるとともに、代表者として我々も会社に対して強くものを申し上げたいと思っています。

このシンポジウムは今回で5回を数えますが、シンポジウムの意義をしっかりと認識して、安全を築くための決意を、お互いに固め合いながら運動を進めていきたいと思っています。ぜひとも全員でその決意を確認することをお願い申し上げ、主催者を代表しての挨拶とさせていただきます。

「鉄道復権の時代におけるJRの役割」 安全問題を中心にして



関西大学社会安全学部
安部誠治教授

見直される世界の鉄道輸送

ご紹介いただきました関西大学の安部です。3月まで関西大学の商学部において、この4月から肩書きが変わりました。本学が新しく大阪の高槻に社会安全学部という学部を作り、同時に大学院も開設しました。事故の防止や減災、自然災害が起こったときの対策や危機管理といったことを教育研究する日本で初めての学部・大学院です。

私は副学長のとき、開設のための専門部会の責任者だったので移籍し、新しい学部を立ち上げたばかりです。運輸事故だけでなく生活上のいろんな安全問題を取り上げ、日本の社会を安全、安心にするためにいろいろな発信をしていきたいと思っています。今日は「鉄道復権の時代におけるJRの役割」というテーマをいただいたので、日ごろ考えていることをお話ししたいと思います。

国鉄が分割・民営化され、JRが発足して23年が経ちました。1987年の分割・民営化当時、どちらかというと鉄道は斜陽とまではいわないが、自動車の方が利用者にフィットする乗り物なので、利用者の選択にまかせる、あるいは市場にまかせて積極的なことはしない、というのが国の考え方でした。

ところが、環境問題など鉄道をめぐる経営環境が変わってきました。特に前世紀の末ごろから世界的に鉄道が大きく見直される時代になってきました。鉄道の世界は「鉄道ジャーナル」などマニアの人を対象にした雑誌がありますが、「エコノミスト」や「東洋経済」のような経済

誌で鉄道が大きく扱われるなどということは未だかつてありませんでした。ところが、「東洋経済」が2008年4月19日号で「鉄道革命」というタイトルで特集を組みました。今年に入って1月に「エコノミスト」が「鉄道の世紀」という特集を組み、つい最近も東洋経済が再び「鉄道新世紀」という特集を組みました。

こんな感じで世界的な鉄道復権の様子がいろいろ詳しく紹介されているのが今の状況で、世界的に特に先進国を中心に、1980年代頃までと比べると桁違いの鉄道投資が行われるようになりました。お隣の韓国では「鉄道ルネサンス」という言葉さえ流行しています。

2000年から2007年の期間の世界の鉄道輸送をみると、総務省の「世界の統計」によれば、世界で一番鉄道旅客、人を運んでいるのはインドです(図1)。2番目が中国で、日本がその次にランクされています。日本は先進国の中ではもっとも鉄道旅客の多い国で、5位のフランスなどと比べても非常にたくさんの人を運んでいます。

ところが貨物を見ると、日本はほとんど運んでおらず、アメリカや中国、ロシアといった国土の広い国で輸送量が多くなっています。仮に今100カ国ぐらいの人が一堂

関西大学社会安全学部・大学院社会安全研究科教授 安部 誠治 氏

1952年山口県生まれ。

大阪市立大学大学院経営学研究科の出身で、母校で助手、助教授を務めたのち、1994年に関西大学商学部教授に就任。現在、同大社会安全学部・大学院社会安全研究科教授。専門は公益事業論、交通政策論。

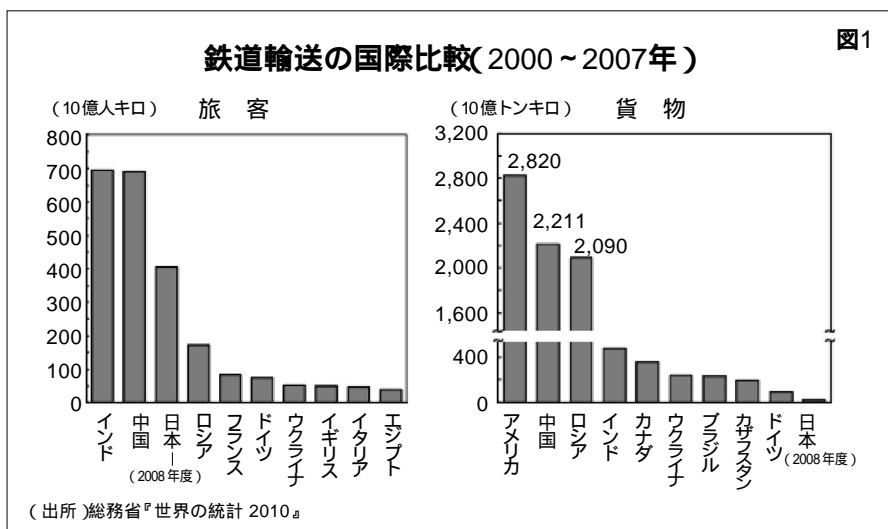
関西大学副学長、公益事業学会副会長、TASK(鉄道安全推進会議)副会長、JR西日本安全推進有識者会議委員などを歴任。日本リスクマネジメント学会優秀著作賞(1998年)、鉄道貨物振興奨励賞優秀賞(2005年)受賞。

現在、国土交通省が設置した運輸安全委員会の不祥事検証メンバー(座長)。

に会したとして、「鉄道ってどういう乗り物？」とたずねると、世界の主流派は「貨物を運ぶものです」と多分答えると思います。鉄道は人を運ぶものだと答えるのは、日本とかイギリスとか、特定の国で少数派です。世界的には鉄道は貨物を運ぶものというのが常識です。しかし、人を運ぶという鉄道の役割が急速に見直されてきているので、鉄道の復権という場合、とくに旅客鉄道が復権してきていると言った方が良いでしょう。まさに、鉄道の新しい時代が始まっているのです。

世界の主な国が加盟しているUIC(国際鉄道運輸連合)の一番新しいレポートに載っているデータを見ると、人キロベースではアジアでもっとも鉄道が活躍していることがわかります。また、貨物のトンキロベースでは、北米やアジアの輸送量が多いことがわかります。

世界で一番鉄道の営業距離が長いのはアメリカで、25万キロを超えます。ただ、鉄道路線のほとんどは貨物用で、ディーゼルですのでアメリカの25万キロの鉄道路線の電化率は数%程度しかありません。世界の鉄道王国



はどこかという、路線の長さからいうとアメリカということになりますが、これは貨物だけということになります。

高速鉄道の普及率で一番ボリュームが大きいのは日本のJRで、ダントツです。その次がフランスのSNCF。こういった形で高速鉄道の分野で日本は世界のトップをいっています。

安全水準高い日本で発生した脱線事故

輸送の面はそういうことですが、安全性はどうでしょうか。結論から言うと、日本の鉄道は世界でもっとも高水準

の、トップレベルにあるといっても間違いではありません。ORRの統計によるイギリスの鉄道事故・死傷者数は、2007年に死者が32名、負傷者が4284名となっています。負傷者の数が大きいですが、うち乗客は2801名です。イギリスの鉄道事故の統計のとり方は日本とはかなり違い、乗客が駅の中に入って、階段で転んで怪我をしたという場合も負傷者の数の中に入ります。つまり、日本では統計数値として計上されていないものも列車事故負傷者のカテゴリーの中に入っているのです。

そこで、日本の統計と同じ基準で比較をすると、2007年ですが列車衝突は日本は0件、イギリスは23件、脱線は日本は12件、イギリスは47件、火災がイギリスは非常に起こっていて141件、一方日本は1件だけです。イギリスは旅客輸

日本の重大列車事故(死者40人以上)

1.	40.	1	西成線・脱線火災事故	191人
2.	47.	2	八高線・脱線事故	184人
3.	63.	11	横須賀線・鶴見脱線衝突事故	161人
4.	62.	5	三河島駅・脱線衝突事故	160人
5.	23.	9	関東大震災による海への列車転落事故	112人
6.	43.	10	常磐線・三重衝突事故	110人
7.	05.	4	福知山線・転覆事故	107人
8.	51.	4	桜木町駅・火災事故	106人
9.	45.	8	八高線・正面衝突事故	105人
10.	22.	2	北陸線・雪崩埋没大破事故	88人
11.	44.	9	高野電鉄・脱線転覆事故	71人
12.	41.	9	山陽線・列車追突事故	65人
13.	45.	9	中央線笹子駅・脱線事故	60人
14.	44.	12	東急京浜線・列車衝突	53人
15.	45.	8	肥薩線・トンネル内事故	49人
15.	49.	3	近鉄奈良線・追突事故	49人
17.	45.	11	神戸電鉄・脱線転覆事故	48人
18.	41.	10	豊肥線・脱線転覆事故	44人
19.	45.	1	高山線・脱線転覆事故	43人
19.	45.	5	富山地方鉄道・正面衝突事故	43人
21.	91.	5	信楽高原鉄道・正面衝突事故	42人
22.	45.	8	西日本鉄道・衝突事故	40人
22.	56.	10	参宮線・六軒駅脱線衝突事故	40人

福知山線事故

歴代ワースト 7位
戦後ワースト 4位

海難事故ワースト記録(国内)

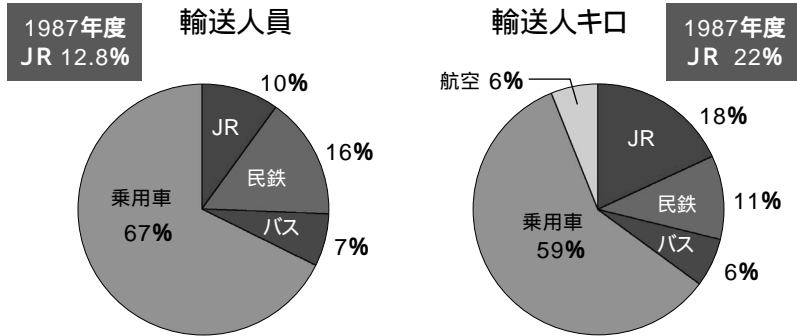
1954.9:
青函連絡船「洞爺丸」事故
(死者・行方不明者 1,155人)

航空事故ワースト記録(国内)

1985.8:
日航ジャンボ機墜落事故
(死者 520人)

旅客の輸送分野別分担率(2007年度)

図3



(出所)『数字でみる鉄道 2009』

アは22%でしたが、今は18%になっています。自動車を含む輸送手段の中では、JRが人キロで18%を占めています。日本の旅客輸送の中で、JRは非常に重要な役割を果たしていると言えます。

同様の分担率を、自動車を除いて公共交通の中で比較したもの(図4)では、公共交通機関の中の輸送人員で見るとJRの比重は30%、民鉄が47%です。東京や大阪の大都市圏では民鉄が発達し、通勤、通学客を多く運んでいるの

で、輸送人員から見ると民鉄の比重が大きくなります。しかし、移動距離を掛け合わせた輸送人キロでは、民鉄は長距離移動があまりないので、長距離移動を担うJRの比重が非常に高まって44%、民鉄は26%になります。輸送人キロで見ると、JRは公共輸送機関の約半分の比重を占める重要な乗り物となっています。

もう少し数字を見ておきます。公共交通機関の1日あたりの利用者数を、単純に数字で見ると図5になります。鉄道は民鉄とJRを加えて1日あたり6258万人の人が利用しています。通常鉄道は行き帰り1日2回乗るので、2で割ると3100万人ぐらいになります。日本の人口はいま1億2000万人強ですから、4人に1人が毎日鉄道を利用しているという計算になります。

送が520億人キロで、日本はその6倍なので、旅客輸送が日本の6分の1しかないのに、事故の数はこれだけ多い。このように、日本の鉄道の安全性は高いのです。そういう安全な国において、福知山線事故のような事故が起こったということで、世界的にも非常に注目されました。

図2は、明治以降の列車事故で死者が40人以上出たものを多い順にならべたものです。福知山線の事故は乗務員を入れて107人が亡くなっているため、これは明治以降で歴代7番目に悪い事故、戦後だけでもワースト4位の事故です。

1962年の三河島の脱線事故、63年の鶴見の脱線衝突事故は多数の死者が出ました。三河島の事故は信号冒進が直接の原因なので、この事故のあと、国鉄はATSの整備を図るようになります。ATSの整備によって鉄道の安全性が大きく改善され、それ以降死者が100人を超えるような鉄道事故はほとんど発生しなくなりました。そうした中であって、43年ぶりに死者が100名を超える事故が発生したことになり、福知山線事故はかなり特異な事故であるということが出来ます。

次がバスで、これは半分にすれば600万人。日本人の20人に一人が毎日利用している計算になります。あとは非常に少なくなって、ハイヤー・タクシー、船舶、航空機です。航空機は26万人ですが、長距離移動の際に利用する乗り物で、生活の足ではありません。つまり、通勤や通学で毎日利用することはなく、何か特別なことがあった時、遠出をするときに使うのが航空機です。したがって、1日当たりの利用者数もこのようになります。それに対

図4: Two pie charts showing passenger transport modal share by public transport sector in 2007. The left chart shows 'Transport Personnel' (乗送人員) with JR at 30%, Private Railways (民鉄) at 47%, Buses (バス) at 15%, and High-taxis (ハイ・タク) at 7%. The right chart shows 'Transport Person-Kilometers' (乗送人キロ) with JR at 44%, Private Railways (民鉄) at 26%, Buses (バス) at 13%, and Air/Sea (航空・旅客船) at 1%.

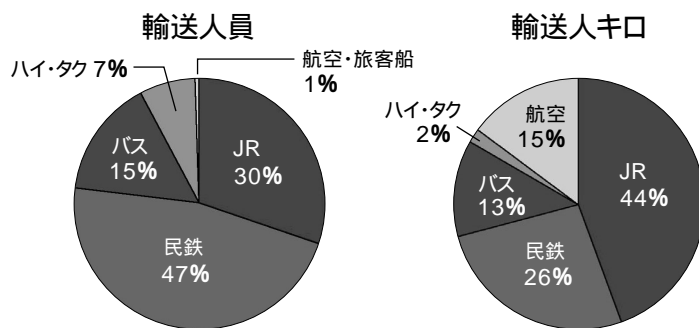
日本の輸送に重要な役割を果たすJR

JRは、鉄道の日本の輸送の分野の中でどのくらいの比重を持っているのでしょうか(図3)。自動車を含むすべての乗り物の中で、JRの輸送の分担率を示した図では、輸送人員で見たとき、JRの比重はマイカーと乗用車も入れて全体の10%というデータが出ています。JRが発足したときの1987年度が12.8%なので、そのときから比べるとシェアを落としています。これは先進国の中ではそれほど大きな落ち込みではありません。日本のJRはむしろ健闘しているといえます。

人キロで見たとき、分割・民営化直後のシエ

旅客の公共輸送機関別分担率(2007年度)

図4



(出所)『数字でみる鉄道 2009』

して鉄道、バスは通勤通学など毎日の生活交通に使われる乗り物で、航空機とは大きく性格を異にします。ちなみにバスとタクシーの国民1人あたりの利用回数は、バスが年間38.2回、タクシーが15.3回となっています。

各種乗り物と安全の関係

安全問題に話を移します。日本は人口減社会が始まりました。かつて、10数年前は毎年200万人ぐらいの赤ちゃんが生まれ、100万人ぐらいの人が亡くなって、日本の人口は毎年約100万ずつ増えていきましたが、ついに出生数、生まれてくる赤ちゃんの数より1年間に亡くなる人の数の方が多くなり、人口減社会が始まりました。

2008年度の死者数は約114万人です。死因の上位10項目をリストアップしてみました(図6)。死因のトップは癌で毎年約34万人、つまり、約30%の人が癌で亡くなっています。それから心疾患が続き、不慮の事故では3万8千人が亡くなっています。気になるのは自殺の多さです。自殺は一種の社会災害といってよく、先進国の中でも異常に自殺の数が多し。先進国の平均でいうと、日本の人口なら1万人ぐらいにならないとおかしいのですが、3倍ぐらいの自殺が出ているのが気になるところです。社会構造に原因があるのではないかと思います。

不慮の事故の中にはいろいろな事故があります。医療事故は、今、大きな問題になっているのですが、なかなか実態がわかりません。医療の現場では事故を隠すためにカルテの書きかえなども行われたりしているようですが、なかなか表に出てきません。医療事故による死者は7~8千人という人もいれば、2~3万人という人もいますが、実態はよくわかりません。医療事故の問題は今後社会的に問題点を詰めていく必要があります。

今言いましたように、不慮の事故にはいろいろな事故があります。例えば、高齢者が風呂で足を滑らせて転び、頭を強く打って亡くなるという生活上の事故もあります。そうした事故の中で一番多いのが自動車事故の5155人です(図7)。この数字は警察統計の数字ですが、国際的には、自動車事故は事故が起こってから、それを原因として30日以内の死者を交通事故による死者と定義されるのが一般的です。日本でも厚生労働省はその定義を使っていますが、警察では24時間以内としています。24時間以内というのは不合理で、今日事故に遭って、ずっと意識不明で、3日後に死亡したという場合、常識的に考えれば交通事故による死亡に分類しなければなりません、警察統計

では交通事故死になりません。それで死者の数は少なくなるのですが、国際標準の30日以内ということにすると、死者数は1~2割増えます。したがって、6000人程度になります。自動車事故以外では、図7のとおり、鉄道が300、飛行機が7、海難が146となっています。

安全係数というタームがあります(図8)。安全係数を安全のための部品搭載量でみると、例えば、自動車には、自動車を動かすための部品と、シートベルトとか、ハンドルのところに標準装備されているエアバッグとか、乗っている人の安全を確保するための部品があります。こういうものの重量を計算するとどのくらいあるかということ、自動車を動かすための部品を1とすれば、安全のための部品の量は8で、電車の場合は4、飛行機となると1.5です。飛行機は、あまり安全のための部品を積み込むと、重量が重くなり、経済性が非常に悪くなるので、シートベルトや酸素マスクなど、ぎりぎりまで削り落としていますので、1.5になっているのです。

安全係数が小さいということは、なかなか事故が起こりにくいことを示しています。ただし、起こったときは

公共交通機関の1日当たりの利用者 (2007年度)

1. 鉄道	6,258万人
2. 乗合・貸切バス	1,249万人
3. ハイ・タク	586万人
4. 船舶	28万人
5. 航空機	26万人

国民1人当たり利用回数(2006年度)
バス 38.2回
タクシー 15.3回

(出所)「交通関係統計資料集」最新版

図5

2008年 死因別死者数(第10位まで)

図6

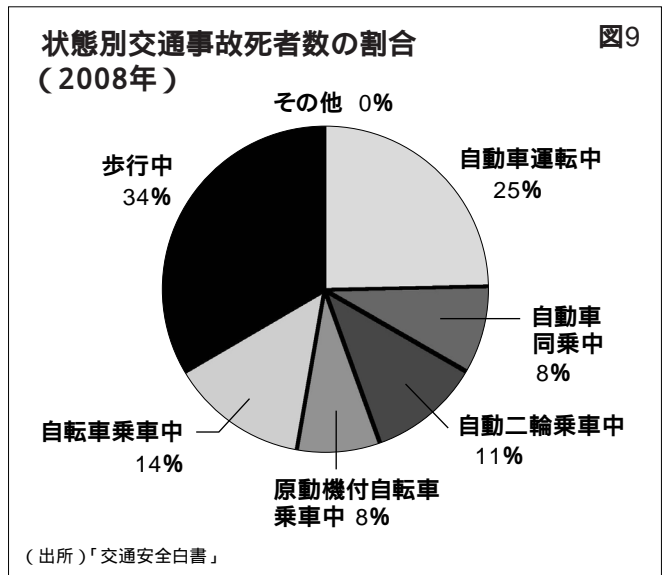
死 因	死 亡 数	人口10万当たり死亡率
癌	342,960	272.3
心疾患	181,928	144.4
脳血管疾患	127,023	100.9
肺炎	115,317	91.6
不慮の事故	38,153	30.3
老衰	35,975	28.6
自殺	30,229	24.0
慢性閉塞性肺疾患	22,517	17.9
肝疾患	16,268	12.9
腎不全	15,520	12.3
全体	1,142,407	-

(出所)厚生労働省「平成20年 人口動態統計(確定数)の概況」

死亡する確率が高くなるとも言えます。安全係数が大きい自動車は、頻繁に事故は起こりますが、事故は起こっても安全のための装備がかなり積み込まれているので、必ずしも死亡事故にはつながりません。日本ではいま年間約100万件の事故が起こっていますが、人が亡くなるのは先ほど言いましたように5~6千人というオーダーです。

飛行機は非常に安全な乗り物で、滅多に死傷事故は起こりません。大型旅客機が落ちて大量の人が亡くなるという事故は、この25年間で日本国内で3件しか起こっていません。1985年に日本航空ジャンボ機の尾翼が破壊され、群馬県の御巣鷹山に墜落した事故と、名古屋空港での中華航空機の事故、福岡空港のガルーダインドネシア航空の事故、の3件程度になります。図7の7件というのはセスナ機など小型機の事故です。鉄道もかなり安全な乗り物で、300人の死者ということになっていますが、これは踏切事故やホーム上の事故によるもので、列車の脱線や衝突による死者はほとんどありません。

ちなみに火災事故、労災事故による死者についてもみておきますと、いま、労災事故は非常に減っています。かつて、昭和40年代頃までは全国に炭坑、炭田があったので、落盤事故が多く労災事故が頻繁に発生していました。今、建設の現場も安全になってきましたので、労災



事故もかなり減ってきています。

事故のうち、自動車事故が一番大きな社会問題といっても良いでしょう。自動車事故でとくに問題なのが、死者のうちの34%が歩行者であるという点です。また、自転車に乗っている人もかなり亡くなっています(図9)。歩行中と自転車乗車中の二つを合わせると約50%になるので、日本の交通事故の半分は歩行者と自転車に乗っている人ということになります。これは、先進国の中では異常な数です。先進国では歩行中と自転車乗車中をあわせての死者の割合は、少ない国では10数%、多い国で20%を切るぐらいなので、それからいうと日本は3倍ぐらい多いのです。本腰を入れて歩行者・自転車利用者に対する交通安全対策を強化する必要があります。

タクシー事故はなぜ増えているのか

自動車の業態別に事故の状況をもう少しみておきます。走行1億キロあたりの業態別交通事故件数についてですが(図10)事故は減少傾向にあります。トラックの事故が多いと思われがちですが、トラックが事故を起こすと、玉突き事故になったりして被害が大きくなる場合が多いので、メディアでも大きく取り上げられます。そのため、トラックは怖いというイメージが定着しているのですが、実際には発生件数でいうとトラックの事故はそれほど多くはありません。特に、大型トラックのスピードリミッター制導入や、飲酒運転の罰則強化などが行われたので、トラックの重大事故は減っています。マイカーを含む自動車全体も同じく減少傾向にあります。

唯一の例外がタクシーです。2000年ごろからずっと事故が増加し、今、高止まりをしています。この理由の一つに規制緩和の影響があると思います。2002年の規制緩和で、参入が容易になりましたので、大都市圏の中

図7 日本の災害による死者数(2008年)

運輸事故			その他		
自動車	5,155	火災	1,969	自然災害	85
鉄道	300	労災	1,268	犯罪	殺人認知件数 1,300
航空	7				
海難	146				

*海難、自然災害は行方不明者を含む。
(出所)「交通安全白書」「防災白書」、労働衛生情報センターほか。

図8 乗り物の安全係数

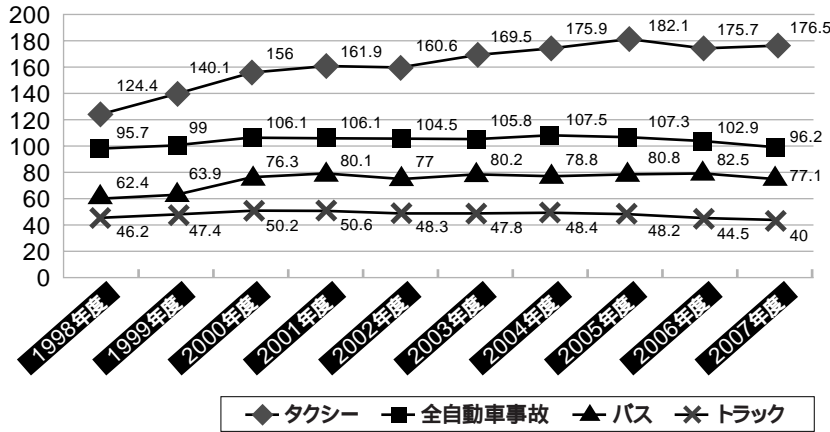
安全係数：安全のための部品搭載量

乗り物の安全係数

自動車	8
電車	4
航空機	1.5

走行距離1億キロ当たりの業態別交通事故件数の推移

図10



(出所)国土交通省「自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書」

心にタクシーが増加し、とくに政令指定都市クラスの都市ではタクシーがあふれる状況になりました。そのため1台あたりの売上が減り、その結果、減収分を補おうとして長時間の無理な運転も増加しています。あるいは街を走っているときに、歩道側を見てお客さんを捜そうとするので、前方不注意で事故が起っています。タクシー事故の大半は、空車のとき、つまりお客を捜しているときに起っています。一方、お客を乗せているときにはあまり事故が起きていません。

タクシーの規制緩和は、期待された成果を上げることができず、逆に安全についてはマイナスの影響を与えているのではないかということが、各方面から指摘されるようになりました。それで、2年前に国交省の交通政策審議会の中にタクシーを検討するワーキンググループが設置されました。私もその委員として1年間、タクシー政策を再検討する論議に参加しました。その会議の結論として、規制緩和について見直しを求める答申がまとまりました。それを受けて、昨年6月、タクシーの適正化・活性化に関する特別法が成立しました。この特別法に基づき、昨年の秋から、特に供給過剰状況に陥っている全国百数十のエリアで関係者が集う協議会が立ち上げられ、地域ごとにタクシーの適正化・活性化のための計画が策定されました。

それをもとに、現在、タクシー会社が事業の再構築計画を策定中です。本日ご出席の戸崎先生は東京でその協議会の委員をされていて、私も大阪、仙台、京都で委員をしています。

業務交通の事故で気になるのがバスです。貸切バスの規制緩和はタクシーと同じ頃に行われ、タクシーと同様に参入者が増加して1台あたりの輸送量が減少してしまい、事故も高止まりしています。タクシーほど貸切バスは世間の注目を集めていないので、なかなか見直しの気運が高まりません

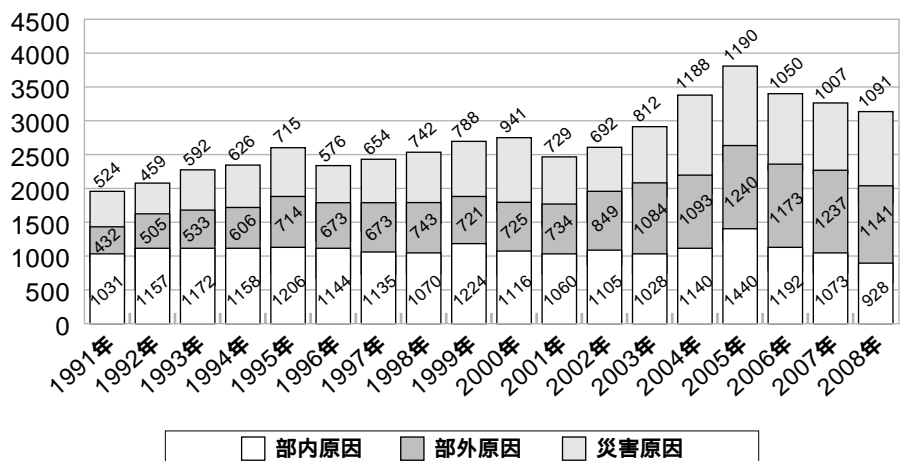
が、貸切バスも規制緩和の見直しを行うべきだと思います。

鉄道事故の傾向と対策

次に、鉄道事故の内容を詳しくみてみましょう。列車事故はそれほど多くなく、2008年度で15件しか起きていません。鉄道事故で一番多いのは踏切障害、道路障害、人身障害などで、死者もここでたくさん出ています(図11)。鉄道事故は歴史的に減少傾向にあり、現在では年間1000件を切っています。その理由の一つは、踏切事故の減少にあります。新幹線のように道路と鉄道の軌道を立体交差化して、鉄道だけを走らせれば事故は起こりません。鉄道事故はどの国でも踏切でもっともたくさん起っています。踏切の究極の安全対策は上に上げ

JR在来線の輸送障害件数の推移

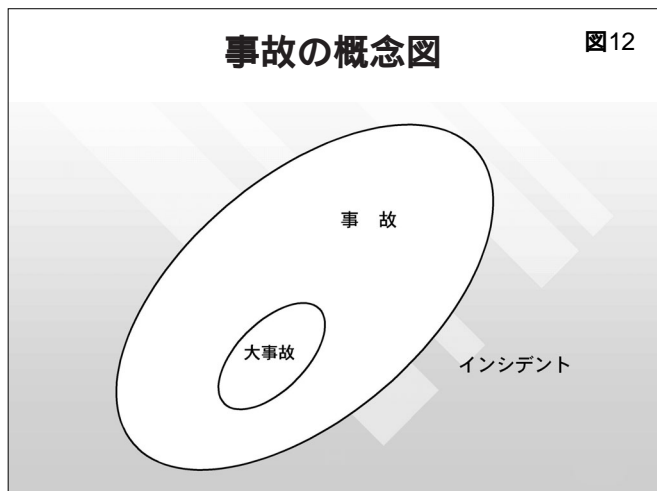
図11



(出所)国土交通省「鉄軌道輸送の安全にかかわる情報(平成20年度)」

事故の概念図

図12



て立体交差化することです。

しかし、立体交差化には膨大なコストがかかります。2006年度には全国で2291億円の踏切改良のための立体交差化の予算が投入されています。これは国の補助事業で、国費と地方費、場合によっては鉄道事業者が負担をする場合もあります。国費は1230億円で、毎年国交省を中心に1000億円以上をかけて順次立体交差化を進めています。また、鉄道事業者は踏切改良を進めているので、その結果、踏切事故が顕著な形で減少し、図に示すレベルに到達しました。今後も引き続き踏切の安全対策をしていかなければなりません。国費の投入はまだ1000億円のオーダーで進んでいるので、これが続けば、踏切事故をさらに減らしていくことが可能です。

輸送障害のうち、人身障害の実態を見ると、線路内の立ち入りとホームの事故(ホームの転落事故とホームの接触事故)が大きな比重を占めています。いま、地下鉄を中心にホームドアを設置する動きが進んでいます。列車がいなくなるとドアを閉めておき、列車が止まってからホームドアと車輦のドアを開けて乗れるようにするというものです。ただ、JRの駅の大半は構造上の問題によってホームドアの設置が難しいので、ホームの安全対策は別途何か考えなければいけません。ホームの安全対策は鉄道の安全性向上の重要な課題として残っています。

大事故の周り にある無数のヒヤリ・ハット

事故の概要は以上のようになっていますが、ここでインシデントの問題を考えてみたいと思います。産業事故は1:29:300の比率で発生するという、

有名なハインリッヒの法則があります(図12)。ハインリッヒの法則は、もともとは産業事故についてのものですが、運輸の事故を説明するときもよく使われます。ハインリッヒの法則は、大事故1件の背景に29件の小規模な被害が出た事故があり、さらにその背景には大きな被害はないけれど300件の事故があり、そしてその周辺には無数のヒヤリ・ハットがあるというものです。

いま見てきた衝突や脱線などの列車事故は29件のうちで分類できると思いますし、福知山線事故は1:29:300の1の事故になりますが、問題は300件の外側にあるヒヤリ・ハットの部分をどのように見ていくかです。そこで、ヒヤリ・ハットということで、輸送障害との状況を見ていきたいと思っています(図11)。

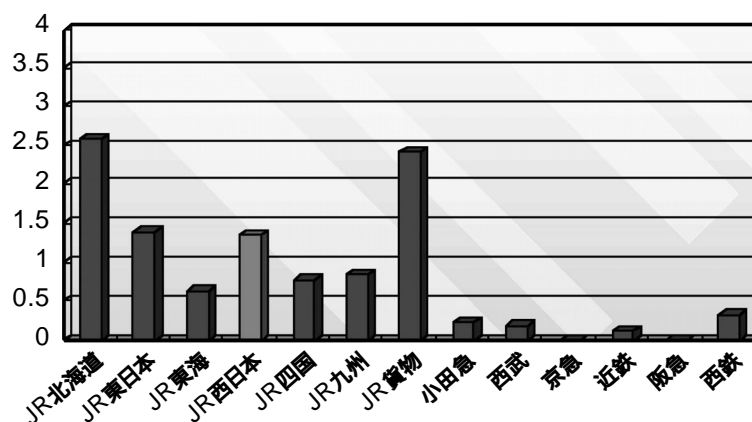
分割・民営化以降の状況をみると、輸送障害は増加傾向にあります。とくに災害原因によるものが増えていますが、これは、JRだけではなく、地方の中小民鉄でも100年ぐらいい経過した施設が増えており、ローカル線の老朽化が進んでいることとも関係しています。この更新投資をどうするかが大きな問題になっています。私は、次にJRで大きな事故が起こる場合、ローカル線で発生するのではないかと危惧していますが、ローカル線の老朽化対策をどうするかが大きな課題です。

部外原因の輸送障害はJRには直接的な責任はありませんが、一方、JRに責任のある部内原因の輸送障害もやや増加傾向にあります。部内原因の輸送障害にはしっかり対処していく必要があります。部内原因の輸送障害は列車100万キロあたりで見ると民鉄の方が当然低くなっています(図13)。JRのようにローカル線を含めて、いろんな種類の列車を走らせ、列車キロの長い

部内原因・輸送障害件数

(列車百万キロ当たり件数、2008年度)

図13



(注) JRは在来線

(出所)国土交通省「鉄軌道輸送の安全にかかわる情報(平成20年度)」

ところでは当然輸送障害も多くなります。

日本の民鉄の中で、京急は非常に“変わり者”だと言われています。京急の安全対策の重心は、保安装置ではなく、乗務員教育におかれています。あまりお薦めはできませんが、極論すれば「乗務員がしっかりしていれば、安全が確保できる」というのが京急の哲学だと言えます。最近、京急の蒲田駅の高架化が終わりましたが、高架化が終わる前は信じられないような列車のさばきをしていました。品川方面から来た列車を同じ番線で羽田と横浜方面に振り替える。羽田から来た列車を品川と横浜方面に振り替える。横浜から来た列車をまた羽田に振り替えるということで、3列車×2方面、同じホーム上で6方面に人力で仕分けしていました。私はこれは危ないと思っていましたが、京急は事故を起こすことなく運行していました。輸送障害の発生件数も非常に少ないので、それはそれで一つのやり方もかもしれません。

輸送障害件数をさらにみていくと、JR各社の中でJR

西日本は発生件数が高い。また、JR貨物と北海道も高くなっています。JR貨物は車輛の老朽化も進んでいるので、抜本的な安全対策を考える必要があります。JR北海道も経営が苦しく、施設・設備の更新もなかなか進んでいません。

システム性災害としての鉄道・航空事故

鉄道事故は自動車事故と違い、システムの齟齬によって起こる場合が多くあります。鉄道や航空事故はシステム性災害とみた方がよく、現在はそういう評価がされるようになってきています。システム性災害としてみたときに、ヒューマンエラーの問題が重要な論点になります。ボーイング社の資料によると(図14)旅客機が飛び始めた1950年代からの重大事故の原因を調べていくと、パイロットのヒューマンエラーが50%、他のヒューマンエラーが6%、あわせて四捨五入すると事故原因の60%がヒューマンエラーによるものになっています。その他の原因では、

重大事故の原因別割合(%)

図14

原因	1950s	1960s	1970s	1980s	1990s	2000s	全体
パイロットのヒューマンエラー	58	57	42	44	53	46	50
他のヒューマンエラー	0	8	9	6	8	8	6
天候	16	10	13	15	9	9	12
技術的原因	21	20	23	21	21	28	22
妨害・破壊工作	5	5	11	13	10	9	9
その他	0	2	2	1	0	1	1

(出所) Boeing, Statistical Summary of Commercial Jet Airplane Accidents

天候的要因が13%、技術的要因、つまり飛行機の機器の故障が22%、テロなどの妨害破壊工作が9%ということになっています。このように、飛行機の場合はヒューマンエラーが事故原因の大半を占めていることから、ヒューマンエラー対策をどのようにしていくかが重要で、これは鉄道の場合も同様です。

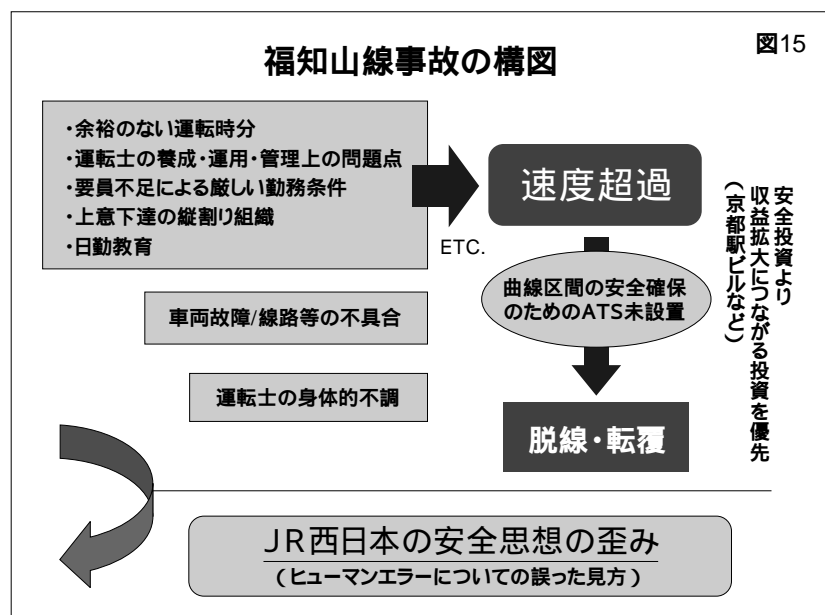
福知山線脱線事故の構造を解析すると、これは速度超過が直接的な原因で起こった事故ですが、それではなぜ速度超過が起きてしまったのか(図15)、つまり、運転士がなぜブレーキを

かけるタイミングを失ってしまったのかということ解析しなければなりません。また、このカーブ区間に速度照査型のATSが入っていれば、この事故は起こらなかった可能性が高いので、ATS - Pの整備の遅れという問題も検証する必要があります。ただし、ATS - Pの整備の遅れというのは、刑事責任を問われるような問題ではなく、事故の再発防止の観点から解明されるべき問題です。

JR西日本は、新快速の130キロ化などの高速化や福知山線の120キロ化などを進めたわけですので、ATS - Pを全線に早く導入するなど、安全対策をしっかりやるべきでした。JR東日本などと比較すると、

福知山線事故の構図

図15



その立ち遅れは際立っています。例えば京都駅ビルに1500億円使い、あるいはこれは西日本にとっては気の毒だったのですが、震災の復興で1500億円を使ってしまいました。それから、対私鉄との関係で、スピードで対抗する戦略をとったので、新型車両の導入のためにかなりの設備投資資金を使っています。こうしたことにお金が優先的に回されましたので、ATS-Pの導入は後回しにされました。

保安装置の導入はあとまわしで、速度アップのみが一方向的に追求されたこと、お金のかかる保安装置の導入ではなく、お金のかからない乗務員の規律のみを問題とする「安全対策」がとられていたこと、つまり、私はJR西日本の安全の考え方に欠陥があったと考えています。

会社スタート時は5万人の社員で出発しましたが、いまは3万人にまで減っています(図16)。2万人も減っているのだから、これは何らかのからくりがあるはず。もちろん、ローカル線等の業務の効率化が進んだので、それで人が減らせた部分ではありますが、それだけではこれ

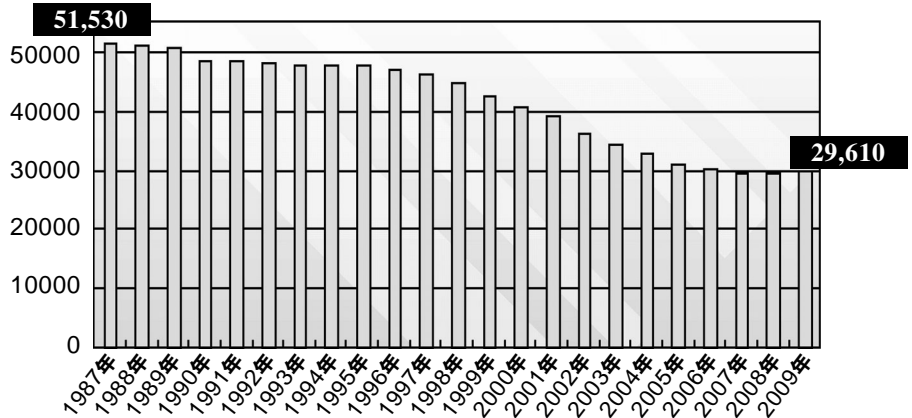
だけの数は減らせません。その秘密は、この20数年で外注化が著しく進んだという点にあります。現在では、保線などのメンテナンスはほとんどが外注に出されています。したがって、安全問題を考えるときには、西日本本体だけでなく、関連会社、協力会社、つまり下請け会社も含めた一体的な安全計画を構築しなければ、安全が担保できないということになります。JR西日本の鉄道の安全の向上のための重要な柱の一つはこの点にあると考えます。

福知山線脱線事故は組織事故

先ほど、坪井会長が「ヒューマンエラーは原因ではなく結果である」ということをいわれましたが、その通りで、エラーマネジメントの基本は、どの安全学の教科書にも書いてあることです。JR西日本はヒューマンエラーの捉え方について、時代遅れで間違っていたと私は考えていま

JR西日本の社員数の推移

図16



(出所)「データでみるJR西日本2009」

エラーマネジメントの原則

図17

- ヒューマンエラーは普遍的なものであり、避けられないもの。
- エラーは本質的に悪いものではない。
- 人間の状態を変えることはできないが、人間の働く条件を変えることは可能である。
- 最良の人間でも最悪の過ちを犯すことがある。
- 人間は意図せずにとった行動を簡単に避けることができない。
- エラーは結果であり原因ではない。
- エラーの多くは繰り返し発生している。
- 安全上の重大なエラーは、組織システムのすべてのレベルで起こる可能性がある。
- エラーマネジメントは管理可能なことを管理することである。
- エラーマネジメントは良い人材にさらに磨きをかけることである。
- 唯一、最良の方法ではない。
- 効果的なエラーマネジメントは、部分的な修正ではなく継続的な改善を狙っている。
- エラーマネジメントのプロセスの中で、エラーマネジメント自体の管理が、最も手腕を問われる困難な部分である。

(ジェームス・リーズン、アラン・ホップスより)

す。そういうことを項目別に整理してみました(図17)。福知山線事故は、私は、組織事故だと考えています。組織の安全文化が組織に属する個人の不適切な行動を誘発して、引き起こされた事故だと捉えています。つまり、組織の誤った安全文化があって、当時の西日本では、例えばオーバーランをしたら本人がたるんでいるということで、いわゆる日勤教育を科して責任追及をしていました。それにプレッシャーを感じた若い運転士が、本来はカーブの手前でブレーキをかけなければいけないのに、指令と車掌との無線のやり取りに気をとられ、ブレーキをかけるタイミングが遅れるという不適切な行動が誘発されました。それが直接の引き金になって起こった事故ですので、この事故は組織事故の典型だとみることができます。

「東海や東日本に負けないでいち早く上場し、完全民営化を達成する」「ライバルの阪急などの私鉄にうち勝

つ」「会社の統制がきく社員管理体制を構築する」などの命題が優先される中、経常利益の計上、株式上場や完全民営化が社是となり、会社全体がそうした価値観に支配される中で起こった事故が、福知山線事故であろうと思います。従って、JR西日本が経営改革を進めていくためには、組織の誤った安全文化を見直し、これまでの社是を再検討しながら、鉄道会社として、地域社会の中でいかにあるべきかという視点を再出発の基本に据えなければいけないと考えます。

事故直後にJR西日本は「安全性向上計画」を作りました(図18)。そして4年間で2900億円の安全投資をしました。これは評価できますが、安全性向上計画には3つほどの限界があったと思います。事故直後に急いで作られたことありますが、この安全性計画には、事故の予防という観点が弱かったと思います。二つ目は、鉄道の安全は「人」がベースになるので、人の配置をどうするかが重要になります。この人の問題について安全性向上計画ではほとんど触れていません。社員教育、指導のあり方というレベルでは触れていますが、人の配置や技術の継承という問題はほとんど触れていません。三つ目に、先ほどいいましたように、いま鉄道の現場では大幅な外注化が進んでいますので、関連会社、下請け会社を含めた安全対策を構築しなければ十分な安全対策を講じたと

はいえませんが、計画が対象としたのは西日本の本体のことばかりで、下請け会社のことはすっぱり抜けおちていました。以上の3つが安全性向上計画に欠けていた点でした。

そして、2008年に「安全基本計画」が作られました(図19)。これは私も参画した「安全推進有識者会議」における議論がベースになっています。私は、事故の予防の仕組みをどう考えるか、グループ会社を含めた安全対策と技術の継承をどうすればいいのかという問題意識があったので、そのような議論をさせていただきました。有識者会議は、1年以上前になりますが、「JR西日本が策定する安全に関する基本計画について」という報告書をまとめました。この報告書に基づき、会社で安全基本計画が練り上げられました。日本の鉄道会社として初めてですが、リスクアセスメント制度の導入を打ち出したことなどに特徴があります。

人材の育成、技術力の継承

また、人材の育成、技術力の継承をどうするかという視点もこの中にあります。

この問題で私はいくつか危惧していることがあります。分割・民営化の前後10年ほど、現業社員の採用がストップされました。そのため、現在、30代後半から40代前半にかけて年齢層の社員が非常に少なくなっています。とくに西日本では、足りない運転士を確保しなければならないために、車掌を数年やってすぐに運転士にしていくことが行われています。そのため、今はまだ40~50代の車掌がいますが、あと10年もすると40代の車掌がいなくなります。車掌は車掌で固有の役割があり、鉄道の運行には欠かせない職務です。当然、ベテランの車掌も必要です。今のままのやり方をやっていると、ベテランの車掌がいなくなってしまう。運転士の養成のやり方を見直して、車掌は車掌でキャリアアップの仕組みを作って、40代、50代の車掌が生まれるようにしておかないと、鉄道の

運行、とくに安全の確保という点で悪影響が出るのではないかと危惧しています。

たしかに、この20年間は分割・民営化の後遺症があり、緊急避難的な対処をしなければならなかったことは分かりますが、一から見直しをはかり、バランスのとれた社員と職掌の配置をしていく時期に来ていると思います。

コミュニケーション優先の組織運営へ

JR西日本では、福知山線事故が起こるまで、安全を軽視した収益優先の経営が行われて

安全性向上計画(2005年5月31日)

図18

- ・安全最優先の意識の徹底
 - ・社員教育・指導のあり方を見直し
 - ・情報伝達・共有のあり方を見直し
 - ・運行ダイヤの改善と保安システムの充実
 - ・安全投資計画の見直し
- (05-09年で2900億円)

事故の予防という観点薄い
人の配置を見直す項目はない
下請け・関連会社は対象に含まず

安全基本計画

図19

推進有識者会議提言

「JR西日本の策定する安全に関する基本計画について」

安全基本計画(2008~2012年度)

- ・到達目標 = 「お客様の死傷事故ゼロ、社員の労災事故ゼロへ向けた体制の構築」
- ・特徴的な具体的施策
 - リスクアセスメントの導入
 - 「安全をともに築き上げるグループ会社等との一体的連携」
 - 人材の確保と育成

いました。乗務員や駅員に各種の企画切符などの販売を時間外のノルマとして課したり、管理職は「稼げ、稼げ」ということを言い続けていました。もちろん民間企業なので、収入を上げなければ会社は成り立たちません。しかし、ものには限度があります。こうした悪しき企業文化は改めなければなりません。

エラーマネジメントにも問題がありました。ヒューマンエラーのとらえ方も問題がありましたし、事故対策も、事後の後追い対策になって、事故を防止する、事故の芽をつぶすという発想は欠けていたように思います。

それから、経営陣に一体感があるようには見受けられません。普通の会社ですと、社長、副社長、取締役がそれぞれの担当分野はありますが、一体的にチームワークで仕事をしています。しかし、西日本では、社長は社長で独自に動き、ほかの取締役はそれをフォローしていなかったように思われます。経営陣相互の十分なコミュニケーションにもとづいた、一体的な組織運営が必要ですが、それが欠けていたし、現在も欠けているように思います。

外注に関する考え方にも問題がありました。施設や電気などメンテナンス部分ではほぼその全体の外注化が

進められてきました。外注を全部止めることは非現実的で、一定部分の外注はやむを得ませんが、それには限度というものがあると思います。本体での技術継承を円滑に行うために、業務の一定部分は本体に残すなど、外注のあり方について見直す必要があります。

いま言いましたようなことが、今後の経営改革の視点というか柱になっていくと思います。こうした点についての改革の進捗度は、まだ道半ばというのが今の状況だろうと思います。

なお、私は西日本に対してはいつも辛口の批評ばかりしていますが、「安全研究所」の設置は高く評価しています。これは、ヒューマンエラーを鉄道労働に即して分析・研究する研究所で、日本で初めてのことです。ぼつぼつ研究成果が出始めていますが、それらを活かしながら、鉄道現場でのヒューマンエラー対策を進めていくことが大事です。

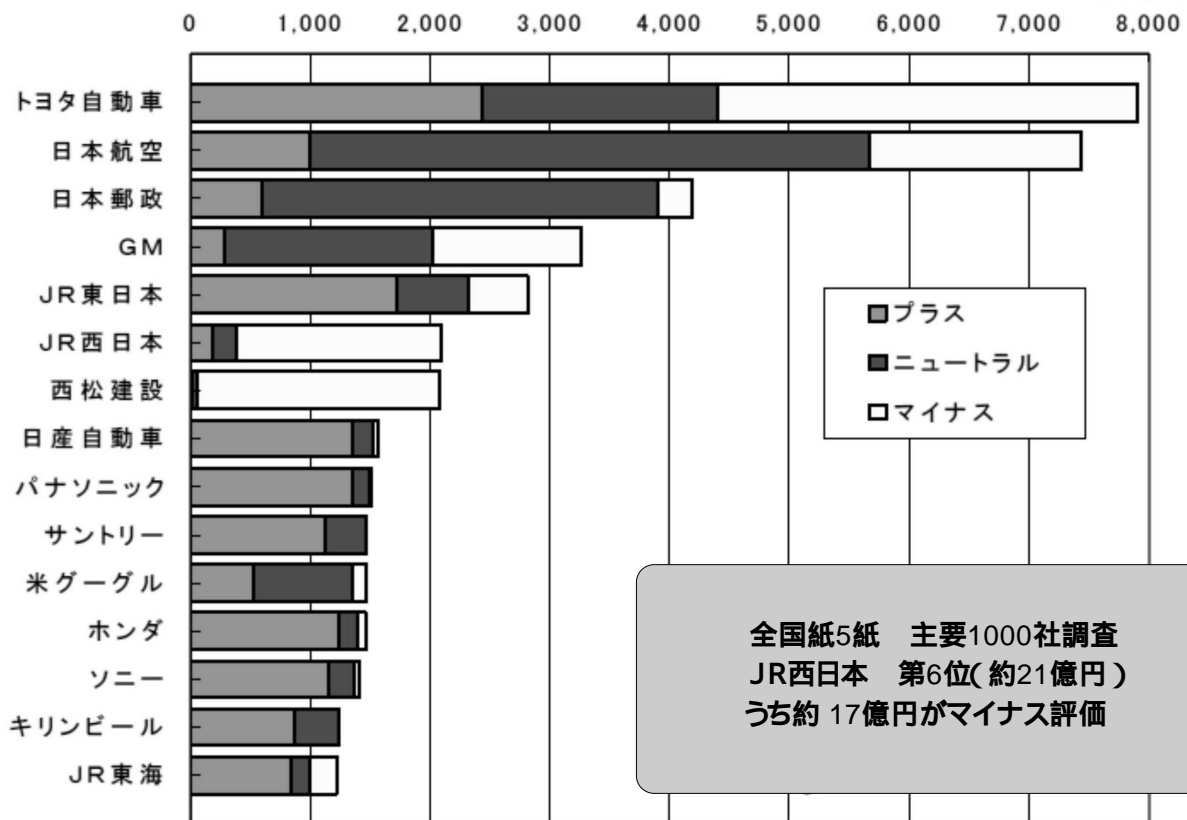
労働組合の果たすべき役割とは

図20は日本の代表的な企業1000社について、2009年度に全国の新聞に掲載された記事の全体をプラス

図20

2009年度 広告換算値ランキングトップ15

単位：百万円



全国紙5紙 主要1000社調査
JR西日本 第6位(約21億円)
うち約17億円がマイナス評価

(出所) Desk One「2009年度 全国紙掲載ランキング」

イメージのものと、マイナスイメージのものに分けてグラフ化したものです。一番記事が多かったのがトヨタ自動車で、2番目がJAL、JR西日本は下の方にありますが、マイナス評価のものがほとんどで、マイナスの量からいうと西松建設と変わりません。イメージを悪くするような事故や不祥事があったので、この評価は仕方ありません。このマイナス評価が少なくなつて、プラス評価が増えるような会社にしていくためには労働組合にも責任があります。プラス評価を伸ばすような会社にしていく上での労働組合の役割について考えてみたいと思います。

現在、鉄道経営をめぐる、環境的な制約、人口減による輸送市場の縮小、利用者のサービスや質の高度化、ローカル線の維持・存続の困難化という大きな与件があります。いまの鉄道会社は、企業の論理だけで経営するのは間違いです。鉄道事業法には、「この法律は、鉄道事業等の運営を適正かつ合理的なものとするにより、輸送の安全を確保し、鉄道等の利用者の利益を保護するとともに、鉄道事業等の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする」と記してあります。鉄道事業者は、利用者の利益を保護し、鉄道事業の健全な発達を図らなければなりません。

この「輸送の安全を確保し」という部分は、2005年に福知山線脱線事故、近鉄バスの横転事故、日本航空の重大インシデントの続発などがあったために、2006年に鉄道事業法、道路運送法、航空事業法など運輸関連の事業法が改正され、その第一条に新たに挿入されたものです。

特に鉄道事業法の改正で、「輸送の安全を確保し」という文言が入ったのは、福知山線脱線事故が契機となっていますので、JR西日本関係者はこのことをきちんと認識し、安全性の向上に全力を挙げていくことが必要です。大きな事故が起こるとマスコミは連日のように報道しますので、世間の関心はJRに向きます。しかし、そうした報道もいずれは下火になり、世間の関心も薄れていきます。ところが、鉄道の現場では日々いろいろなヒヤリ・ハットが起こってい

るわけで、世間の皆さんは、そうしたヒヤリ・ハットの詳細を知るよしありません。そのことを一番知っているのは、現場で働いている皆さんです。ヒヤリ・ハットに機敏に反応して、事故にならないうち芽のうちに早期に摘み取ることが重要です。

労働組合は社員の労働条件を守ることが第一の責務です。鉄道事業の場合、福知山線事故のように大きな事故が起こると、乗務員も命を失ってしまいます。あるいは大怪我をするかもしれません。鉄道の安全を向上させるということは、組合員、社員の命と身体を守ることにつながります。鉄道の安全性の向上は、乗客の利益にもつな



がり、鉄道会社の社会的責任の一つです。日常的に起こっているヒヤリ・ハットやインシデントに着目し、事故の芽を摘み取っていく活動は、鉄道会社や運輸企業の労働組合に課せられた社会的責務であると思います。

テーマ

鉄道の安全確立と持続的発展に向けた JRの役割を考える



コーディネータ

関西大学社会安全学部 教授
安部 誠治 氏

パネリスト

早稲田大学アジア研究機構 教授
戸崎 肇 氏
読売新聞東京本社 社会保障部次長
左山 政樹 氏
一畑電鉄労働組合 執行委員長
土井 正明 氏
JR連合 企画部長
荻山 市朗 氏

【安部】コーディネーター役を務めます安部です。戸崎先生は航空のご専門、左山次長は労働の現場をよく知るジャーナリストです。地域公共交通の活性化・再生法など新しく法律の枠組みができて地域公共交通の将来に明るい展望も出はじめている一方で、実態としては輸送減が続く中で地方の中小私鉄は非常に経営が苦しくなっており、JRのローカル線に相通じるところがあります。本州JRについては、都市部や新幹線などの収益によって内部補助をしているので、それほどローカル線経営は深刻化していませんが、収益部門を持たない地方の民鉄、そしてJR三島会社は、大変しんどい状況にあり、一畑電鉄の土井委員長には西日本エリアにある中小民鉄の代表ということで来ていただいています。今日は、JRの安全問題が中心のテーマにはなりますが、少し広げて鉄道全体、あるいは運輸全体の安全問題ということで考えていきたいと思います。そういうテーマで2時間ほどお付き合い願います。最初に各パネリストの方から各自のご関心に即してそれぞれ問題提起をお願いします。

安全をいかに産業横断的に取り扱うか

【戸崎】このところ交通問題に関してひんぱんに講演を行っています。やはり交通に関してはすべて共通する状況だと考えています。ずっと進んできた規制緩和、自由化政策の弊害、ツケがどんどん顕在化してきて、それに対する反動の動きが出てきて、見直しの気運が起っています。まだその方向性が定まっていないというのが現状ではないかと思っています。

そういった中で、事故というのは繰り返して起こっています。だから、交通の基本的な問題というのは、先ほども安倍先生がおっしゃったように、鉄道もバスもトラックもタクシーも航空も海運も変わらない共通する問題であって、だからこそ、鉄道のことだけを考えていても閉塞感があるし、バスだけで終わってもいけません。つまり、常にこういってところから申し上げていますが、自分たちの業界が特殊だと思ってしまうと、そこで思考停止してしまいます。

だから、いかに安全を産業横断的に取り扱うのかということが非常に重要です。これまでのヒヤリ・ハットにしても、

自分たちの業界はこうなんだという思い込みが、結局のところ注意を緩慢化させ、事故が起こってきました。従って、どういう風に業界を超えて、視野を広げていくのか、この観点がないと、根本的なブレイクスルーにはならないとまずは問題提起したいと思います。特に鉄道やバスの場合、両分野にわたると思いますが、今回の高速道路問題で、非常に不利な立場におかれて、不利な競争条件の中で苦戦を強いられ、苦戦を強いられる中でさまざまなコスト削減、あるいはアウトソーシングが進められています。

これも交通横断的なところであって、骨子となる問題は、制度的な問題と体質的な社内、産業的な問題に分かれています。リストラの推進、グループ企業化、アウトソーシングは、両面に関わる問題だといえます。これは人的な経験



戸崎氏

値を削ぎ、対応能力を削いでしまいます。システム化はコスト削減にはつながりますが、システムのブラックボックス化が進んでしまっ、いざというときに人的に対応できない、臨機応変な対応ができないということは、まさに顕在化している状況であって、

こういった点において、グループ会社、協力会社をどのように巻き込んだ、総合的な経験値の向上を図っていくのが重要です。

なかなかそういったコミュニケーション、社内のコミュニケーション、産業界のコミュニケーションがとれていない。コミュニケーションと言いますが、じゃあ本当の意味でのコミュニケーションがどこまでとれているか。これは4月25日のJR西労組での講演の中でも申し上げましたが、こういったリスクはいかに情報を共有するか、そういった環境は言うは易く、行方が難しく、とにかく難しい。だからこういったところの研究が安全領域で本当になされるかどうかが課題です。つまり、これは企業の本当のリスクマネジメントという観点で、交通業界よりむしろ、広い業界を見渡してみると、リスクマネジメントとしてのコミュニケーションのあり方が非常に深く追求されているということがあるので、こういった点における研究を交通分野においてもしっかりとやっていく必要があるのではないかと思います。

もう一つ、財源的な問題があると思います。この点については「交通基本法」がやっと今回、日の目を見そうです。危惧されるのは、7月11日の参院選の動向次第で、これに

よって民主党がどういう状況になるのか、もう一つは普天間問題で社民党が離れた場合にどうかという点です。国交省の今の体制だからこそ、「交通基本法」がたぶんうまくいくだろうと思っています。今後の7月11日の参院選の結果によっては、「交通基本法」の雲行きが怪しくなってくるのではないかと危惧を持っています。

この点については、聞くとところによると「交通基本法」の制定を求める民主党の議員連盟ができたと聞いていますが、議連というのは形式的な要素が強いし、本当に「交通基本法」を制定させようと思ったら、まさにここが我々の勝負どころであって、どのように本格的なロビイングをするかが大事だろうと考えています。実際、この点は私の出身の日本航空の場合、非常に実感できる場所であって、こういったロビイングや政治に対する勧誘がやはり弱いというか、実際にいままでやらせていないというところがあったかと思いますが、こういう点に関して、どのように具体的に政治過程に入り込んでいって、「交通基本法」を制定し、その中で早く催促をして、具体的な交通の特別財源を獲得していくのか、という戦略性が問われていると思います。

リストラの推進というのが、非常に急速に起こっていて、リストラの中で醸し出される社内の不安が疑心暗鬼につながり、これが事故につながっていくというのが、日本航空でいえば2005年あたりにインシデントとして起こりましたが、そういうところに具体的に現れていると思います。

端的に申し上げると、具体的にコンセプトとしてはいろんなリスクマネジメントが出てきていますが、これを実質的につなげるのがなかなか難しいと思います。今のJR西労組のアンケートもなかなかすばらしいですが、そのアンケートの内容も、どういうふうに現場に定着させるかということにつなげなければなりません。このあたりは、後で労組の役割として議論したいと思いますが、つまり、やはり概念で終わってしまうのが非常に怖いところです。

想像力の欠如、それが常に、事故のイメージ、安全のイメージが見えるようなシステムを提供するのか、あるいはただ単に見えるというシステム、これは飽きるから、どういう風にそれを飽きさせないように、4月25日というイベント性でできるだけ長く継続させるような体制に持って行けるかというのは、いま一度戻るが、これはコミュニケーション能力だと思います。

これはあらゆる意味で、経営層もそうだし、労働組合もそうだし、本当の意味でのコミュニケーション能力の向上が、私は今、特に安全対策の実質化ということを考えれば

重要ではないかと申し上げて、コメントとします。

安全対策と人員配置の問題

【左山】労働問題を担当する労働記者は、今やマスコミ界では絶滅危惧種といわれます。何とか生き延びて、この場に参りました。私は5年前の事故の時に、労働組合はいたい何をしてたのかと考えて、JR連合を通し、当時の西労組の執行部に取材を申し込みました。事故に至るまで労組として何か防止対策を打っていたのか、労組がなぜあのようなダイヤを認めたのか などいろいろ詳しく話をうかがって解説記事にしました。西労組とはそれ以来のお付き合いです。

専門分野は安全問題ではありません。もともと鉄道が好きで、といっても、列車の運行を妨げる撮り鉄とか、廃止される列車の出発駅に駆けつけて「ありがとう」など叫んでいる葬式鉄とか、ではありません。電車の運転席の後ろで、運転を見るのが大好きな乗り鉄の1人です。そのことも、いろいろと鉄道に関心を持ってきた理由の一つです。

私は取材記者なので、まず、現場のお話を申し上げます。まず乗客の立場から。ホームの転落事故などが結構あるため、関東では今、ホームドアの設置が進んでいます。東京メトロの南北線、丸ノ内線、副都心線、都営では三田線。それから東急の目黒線、埼玉高速鉄道。横浜市営地下鉄も全部ホームドアになっています。

ホームの転落事故や自殺防止に効果があるといわれており、確かに転落事故はなくなっています。自殺に関してはあの柵を乗り越えて飛び込んだケースが1件あるということでした。

ホームドア設置の条件は、電車のドアの位置が決まっていること。複数の民鉄が乗り入れる線では、ドアの位置に関し、各社の電車の企画が一致していることが必要です。丸ノ内線や横浜市営地下鉄は乗り入れがないのですが、埼玉高速、南北線、東急目黒線、都営三田線は乗り入れていますから、電車の規格などを全部一致させています。

問題はホームドア設置の見返りとして車掌を廃止し、ワンマン運転になる点です。要するに人員削減です。ホームには客の乗降を確認するカメラが設置されています。運転士は運転室の上部にあるカメラのモニターを見ながらドアの開閉操作をします。電車は、運転席の発車ボタンを押すかマスコンハンドルのノッチを進行に入れるだけで動き始めます。あとは自動運転になります。

では、労働組合はどんな対応をしているのか。例えば私

鉄総連では、ホームドア設置に対し、転落事故防止の観点から前向きに受け入れています。ただし、雇用問題に直結する面もありますので、ワンマン化には慎重な判断を傘下労組に求めています。

私鉄総連ではもともと1994年にワンマン化の指針を策定していました。ローカル私鉄をはじめ、乗降人員の少ない大手の支線などを対象にするもので、指針の想定する列車編成は、最大で2両連結でした。



左山氏

例えば自動列車運行装置も最低限必要となります。ホームが湾曲している駅では、なるべく安全要員の配置を厚めにせよと求めます。従来は、湾曲しているホームのある路線ではホームドアは設置するな、ワンマン化はするなという方針を立てていたようですが、都心の地下を走る線区で全部直線ホームを作ることは無理でしょう。そこで指針を拡大解釈して対応しているようです。

モニターの死角に当たる場所には終日人員を配置し、これができないならワンマン化を認めない、つまり、ホームドアを設置しても、車掌を置いて運行せよ、ということになります。ワンマン化を認めるかどうかは産別の決定事項になっているので、建前上、私鉄総がOKというサインをしない限り、単組でワンマン化を進められないことになっています。

東京メトロでは次に、有楽町線でホームドア設置が計画されています。当初は乗り入れのない銀座線にホームドアを設置する予定でしたが、ホームの広さなどを鑑みて有楽町線の方へ切り替えたようです。有楽町線には東武、西武の電車が乗り入れています。東武線から副都心線に入る電車はワンマン運転になりますが、有楽町線に入る電車は車掌を付けなければいけない。従って人員のやりくりが非常に大変で、一刻も早くワンマン化に踏み切りたい、そこで有楽町線の工事を優先するとの理由もあるようです。とりあえず有楽町線のホームドア設置が終われば、東京の地下鉄のホームドア対策は一段落するそうです。

もう一つ、別の産別の対策について紹介します。電機

の工場などで、正社員のほかに請負社員や派遣社員がラインの中に入り込んでいるケースです。鉄道でいえば保線の職場みたいなものでしょうか。正社員以外、どこの社員が入っているかわからない状態になって工場が稼働している形になっています。

労災事故をみても、正社員の労災は減っているのに、請負や派遣社員の労災は増えています。派遣社員を受け入れている会社の労働組合としては見逃せない事実でしょう。生産ラインに多くの派遣社員が入った電機メーカーの産別、電機連合では、ガイドラインのようなものを作っています。現行のガイドラインが作成されたのは2004年で、今年7月の定期大会で新たに改訂版を提案して傘下組合に下ろすそうです。労組が自分たちの会社の経営側を通じ、派遣会社に何を求めていくか、自社で何をチェックするか。改訂版では、安全対策を含めてマニュアル化することで、傘下組合はそのマニュアルに書かれたチェック項目を確認していただくで、自分のところで何ができていて何ができていないか、一目瞭然になるそうです。

現行のガイドラインでは、例えば派遣の受け入れに当たり、事前協議事項を設定しています。皆さん方でいえば、どこかの保線工事区間で、協力会社や関連会社の人が入場に入ってくるにあたり、労組として何を会社側に求めていくか。それと同じことだと思います。派遣を受け入れるに際しても、会社側との事前協議で、派遣の導入理由を明らかにさせる。工場の生産ラインに派遣社員や請負会社の社員が入ってくるということは、そこで働いていた正社員が、派遣会社員あるいは請負会社員に取って代わるわけです。正社員にとっては雇用問題に直結しかねない側面もあります。

だから、派遣の導入に対し、納得性のある導入理由を会社側からきちんと説明してもらわなければなりません。ただ、派遣の受け入れの是非は、高度な経営判断でもありませんから、労働側が一概にノーとは言えません。「派遣社員を入れるな、入れたら俺たちはストライキだ」というわけにはいかないようです。ですから少なくとも導入理由に関し、合理的な説明を受けることになっているのです。

さらに、具体的な職場や業務は何か、規模は何人か、契約期間はどのぐらいか、どのラインに入ってくるかなどの就業条件のほか、派遣元、派遣先、派遣労働者の3者間で労働時間の定めはどうなっているのか、派遣元・派遣先の責任者は誰か、派遣会社はどこか、契約内容はどのようになっているかなどを経営側に明らかにさせる。そのうえで、派遣労働者個人の管理台帳を作る、契約終了時期も

事前に報告するといったようなことも事前協議事項にしています。

労働者派遣法に関するチェックとしては、受け入れ先の福利厚生制度、自分たち組合員との仕事上での関係、注意事項などを派遣労働者にきちんと説明したのかどうか。そしてコンプライアンス(法令順守)の観点から、派遣労働者に対する事前面接、履歴書の事前提示を自分たちの会社がしていないか、ということもチェックします。事前面接などは労働者派遣法で禁じられているからです。

セクハラ防止は派遣先企業にも課されているので、セクハラ防止義務の徹底も求めています。現行法では3年を超えれば直接雇用の申し込み義務が発生するので、直接雇用申し込み義務が発生した人にきちんと申し込んだか、これもチェックする。

加えて派遣契約期間と派遣受け入れ期間が一致しているかもチェックします。なぜか。リーマン・ショック直後の派遣切りの問題があったためです。派遣労働者は派遣会社との間で労働契約を結びます。派遣会社は、派遣受け入れ企業と派遣契約を結びます。派遣切りは、一種の商取引に過ぎない派遣契約を解除されたことにより、自動的に労働契約も切られてしまったことが発端でした。そのため、今はできるだけ派遣契約と労働契約期間を一致させるように求められています。

電機連合のガイドラインは安全衛生教育にも対策を打ち出しています。まず安全衛生教育を派遣会社がきちんと行っているかどうか、派遣受け入れ先としてチェックするよう経営側に要請すること。派遣労働者受け入れ時の健康状態の確認をしたり、作業内容が変更になった場合に事前説明をきちんとしたりしているかどうか。安全衛生委員会を通じて、労働組合もチェックするよう求めています。

それから連絡調整機能です。派遣会社や請負会社の責任者を通じて連絡調整がきちんと機能しているかどうかチェックします。職場を一番よく知っている現場の責任者が、派遣会社や請負会社の社員も含めて職場を細かく見ることによって、職場の安全を保つべき、ということも、このガイドラインにうろさく書いてあります。

では実際に派遣会社の社員が、電機連合傘下の労組に直接いろんな要求をしてくるかといえば、派遣社員にとって、正社員の労組には壁のようなものがあって、なかなか難しい。労働記者の私としては、労組が目線を落として現場の安全や派遣労働者問題に取り組み始めたということの評価したうえで、今後の推移を見守っていきたいと思っています。

地方民鉄の置かれた状況

【土井】私は、島根県の一畑電鉄で執行委員長を務めています。きょうはせっかくの機会なので、地方の民鉄のいい話ができればいいのですが、なかなかいい話がなく、苦しんでいる部分等々をお話することになると思います。今年1月20日、国土交通省の第4回交通基本法検討会に



土井氏

出席して、思いを述べたということがあって、この場に呼んでいただきました。ここで、そういった部分についてもお話できればと思っています。

一畑電車という、みなさん最近のタイムリーな話題では、明日から松竹が配給元で全国で放映される

「RAILWAYS」という映画で取り上げられています。地域に密着した映画を作っている地元出身の錦織監督が、一畑電車を主題にした映画を作りました。このポスターに中井貴一が写っています。僕もやせていたころは中井貴一に似ているといわれました。

私どもは、何とかしてお客さまにご利用いただきたいという思いの中で頑張っていますが、どうしても対象となる人口が、少子高齢化の中で、なかなか増えません。むしろ減少しています。従って、増えない中でどうやって乗客を増やすのかということで、観光面で大きな施策に力を入れているのが実態です。そういった取り組みの一端については手元の資料の中に縷々記載しているので、詳細についてはぜひ見て頂きたいと思います。

一畑電鉄は、明治45年創業、つまり、1911年なので、再来年には100周年を迎えようという歴史のある会社です。しかし、企業の形態についてはいろいろ変動しています。以前は、一畑電鉄株式会社という、一つの会社の中に鉄道も路線バスも貸切バスもありましたが、平成12年には、企業のあり方を会社と協議しながらホールディング化し、それぞれの事業体ごとに個別の会社を作って運営していくという提案があり、労使でそうした協議をしながら形を作ってきました。一畑電車については、一つの一畑電車株式会社として、現在、営業を行っています。しかし、単独の会社としては黒字にならず、いわゆる沿線対策協議会というところに多くの補助金などの支援を求めています。それでもなお、島根県と、鉄道がまたいでいる松江市、出雲市の3自治体が主体になって作られている沿線対策協

議会からの補助を含めても一畑電車としてなかなか収支が整わないのが実態です。そういう中で、本題の安全とは逆行するような形になるかも知れませんが、いろいろな施策を行うためには、それぞれの役割を担う人が必要になるため、運転士もいろんな業務を兼務したり、事務職も、自分の本来の仕事とは違うこともお願いしながら、なんとか多くの人に利用してもらえるような活動を会社と組合で協議しながら進めています。また、貸切バスで来られたお客様が松江から出雲に行かれるときには、電車に乗り換えて頂いて、少しでも多くの方々にこの電車に乗って頂くような努力なども行っています。

そういった厳しい状況の中、本当の意味での安全を追求するためには、本来であれば、社員はそれぞれの専属的な業務に集中すべきかも知れませんが、現在はそうならないという実態があります。鉄道事業は、沿線対策協議会からの援助を得ている関係もあり、非常に限られた人員で行っています。従って、新陳代謝もなかなか進みません。私が組合に従事しはじめた10年前の時とほぼ同じ社員が鉄道に携わっているのが、当時は非常に若い職場だと思っていましたが、簡単にいえば、全員が10歳年を取り、いまはだんだんと年配ばかりの職場になっているのが実態です。運転士もなかなか新しい人を養成できず、今度は、高齢化を心配しなければいけない職場になっています。

また、自社で運転士も含めて、人材の養成をする余裕もないので、技術や知識を持った人に入って頂くしかないというのが実態です。現在、それぞれの部門で管理職に就いている社員も60歳を超えたり、60歳目前という人材しかいない中で、今後の人材育成が大きな課題となっています。この点も、安全につながる重要な要素なので、鉄道部門だけではまかないきれない部分を、グループ全体の支援も受けて進めていければ、と思っています。

地方民鉄における現状については、配付資料もご覧いただき、このように厳しい中でやっていることを皆さんにもご理解いただき、何らかの手助けをいただける部分があればお願いしたいと思います。

JRは何のために存立しているのか

【荻山】私が申し上げたいのは、私たちが働くJRの存在意義を、安全面も含めて改めて考える必要があるのではないかということです。私は1987年、昭和62年の国鉄改革の次の63年にJR初の採用があり、西日本に入社しました。先ほど安部先生からあったように、国鉄改革以降、JR西日本の経営方針はどうだったのかということについては、

身を以て感じていることがあります。

改革以降は、ご参加のみなさんもそうだったと思いますが、とにかく、JRが改革以降どうなるかわからない、会社がうまくいくのか、黒字経営ができるのかということで、自立経営を目指して、労使をあげて懸命に取り組んできたというのが実態です。それから、2012年でJR発足25年が経とうとしています。

改めて、我々JRは何のために存立しているのか、従来の延長線上ではなく、私たちの存在価値、存在意義を考えるべき時が来ているのではないかと思います。一つは経営環境、社会経済環境が大きく変化しています。安部先生からあった通り、改革当時に比べて、人口の減少、少子高齢化は特に地方において大変な状況です。環境問題やコンプライアンスを含め、社会の価値観も大きく変わってきています。

そして、鉄道に対する期待とともに、課題も明らかになっています。中心市街地の空洞化などの課題、地方路線での鉄道に対するアゲインストの風など、大きな問題も発生しています。これから21世紀を見据えたとき、JR、鉄道は各地域や生活を支えて利用され、地域を発展させてともに歩む産業であって、その地域のために役立ってはじめて存在意義を発揮できる会社だということを考えなければなりません。その前提として、安全や信頼がベースにあります。そう考えれば、我々JRが、社会としっかりと向き合っているかを再確認する必要があるでしょう。会社の存続や発展の前提として、地域をよくしようとか、地域を元気にしようとか、安全を提供して信頼されるサービスを提供していこうということを、真剣に我々の基本的な理念として考え、会社も、働く者もそういう取り組みができていっているのかと問われていると思います。残念ながら、コンプライアンス違反の問題を含めて、なかなか社会から評価いただけない、信頼できていないということは、本当に社会と真剣に向き合っていない、そう評価されていない、これは安全の問題と共通する課題ではないかと思います。

例えば、私がJR連合に派遣される前、今から10年くらい前ですが、広島市の可部線廃止問題があり、自治体の方々ともいろいろお話しをしました。当時、可部線は国鉄改革当時からどんどんお客さんが減ってきて、改革時の約半分になっていた。いま、どこのローカル線も、改革当時から比べてそれ以上の落ち込みになっている実態があります。従って、これだけ利用が減って鉄道の特性、機能が発揮できないから、鉄道を存続するのは無理だという議論がありました。簡単には理解納得いただけない。一畑電鉄

の資料には輸送人員の推移などが記載されていますが、JRの場合、線区別の営業収支や利用人員、コスト、どういう経営努力をしているか、といったことをほとんど開示してきませんでした。データを開示せず、そうした議論もしてこないのに、突然廃止といわれても理解してもらえないのは当然です。

JR各社は、国鉄改革以降、自立経営を目指して、とにかく行政に関与されないように努めてきたと思います。自治体と話をすれば、トイレを付けろとか、列車を増やせとか、何だかんだ陳情されるので、距離を置いて、とにかく



萩山氏

我々の手でやらせてもらうので、いらぬことはいわなくてくれといった経営方針だったのではないのでしょうか。このことは、謙虚に反省すべきだと思います。

これからは、地域と手を携えて、地域のために役立って、地域を活性化し、発展させるという役割を果たし得てはじめてJRの存在意義を発揮できるのではないかと思います。そもそも、政治や地域に介入されないようにという発想自体が、JRの存在意義からみて、間違っていると思います。今後は地元、地域や、国や行政との距離を縮め、将来にわたって鉄道が安全運行を前提に、社会的な役割を果たしていくためにはどうすればよいかを考えるべきです。安全のためにコストがかかるとすれば、それはしっかり開示し、助成を受ける必要があれば、明確に伝えていく。我々の努力を伝え、ともに社会とJRが手を携え、安全の確保、地域の発展を築いていく姿勢が必要ではないでしょうか。

先ほど戸崎先生からロビイングについて指摘がありましたが、JRは、それが好きではありません。政治とは関わり合いを持つと、その分、国に口を出されるということを嫌い、そうした方針であったのではないかと思います。政権交代で三日月議員が政務官になりました。この間、JR連合としては積極的に政治と関わり合い、さまざまな政策課題について要請行動や実現に向けて取り組んできました。政治は民意の象徴であり、そこに高速道路の無料化など我々としては容認できないことも、方向が間違っているとすれば、むしろ、積極的に関与し主張して、正しい方向に導いていくことも必要です。JRの姿勢を転換し、将来にわたっていかに鉄道やバスも含め公共交通を維持発展させていくの

か、安全を作っていくのかということ、総合的に考え、各方面との連携を深めていかなければいけない時代が来ていると思います。

私はJR西日本の社員ですが、日頃、東京でJR東日本に毎日乗って、乗務員などを毎日見っていますが、JR西日本は、私たち西労組の皆さんをはじめ、安全の確立やサービスの提供に非常にレベルの高い仕事をしていただいているとつくづく感じます。大阪の青灯クラブの出身で東京在住の記者が「西日本は他社に比べて、安全のレベル、サービスのレベルが低いどころか、もっとも先進的ががんばっている。そのことは胸を張ってもいいのではないかと話していました。

5月号のJR西日本の社内誌には、安全問題の記事があり、その中で、無線機の通話不能によって列車を止めた例を紹介する記事を見ました。「重大労災防止の行動指針」の中にも、「不安を感じたらすぐ列車を止めよう」とあります。しかし、列車を止めるのは非常に勇気のいることで、もし万が一そうした時に、後から褒められるのではなく、逆に叱られるのではないかと気が先に立って、なかなかそういう行動ができないというのが過去の実態でした。今回の社内誌を見て、私は非常に嬉しく感じました。勇気を持って列車を止めたことを社内誌に掲載し、その体験談を、会社をあげて褒める姿勢に、JR西日本が一つひとつ真剣に取り組んでいる、一生懸命が頑張って前向きにいい方向に進んでいるということを感じています。しかし、それが社会になかなか評価されない背景はどこにあるのでしょうか。その原因は、先ほど申し上げたように、社会と真摯に向き合っているのかということ、社会とともに、会社のことだけでなく、外にも目を向けて、事業者間の連携、地域との連携を含め、鉄道全体の安全を作り、鉄道、公共交通の発展、地域の発展を我々が主導して、JRががんばってやっっていこう、というところまで今一步到達していないのではないのでしょうか。そういうことを、安全と共通する課題として、こうした機会を通じて議論することが重要だと思い、コメントを申し上げました。

立ち後れる中小民鉄の安全対策

【安部】1990年代になった頃から先進国の中で、企業の社会的責任ということが言われるようになりました。それまでの企業は、安くて良いものを消費者に提供していれば、責任を果たせるということでしたが、今日では安くて良い品物を提供するのは当たり前で、その上に社員の雇用をどう確保するのか、社会にどのように貢献するのか、コン

プライアンスは大丈夫なのか、株主を含むステークホルダーとの関係で、どのようなことが企業にできるのかが問われるようになってきました。そこを失敗すると社会的に大きく信用を失ってしまうようになりました。

この5年間を見ても、例えば食品会社で不祥事があり、これが契機となって閉業することになった会社は枚挙に



安部氏

暇がありません。そういう点では、社会と企業との関係がシビアになってきて、社会という環境の中で、企業が経営を大きく左右されるような時代になってきています。

JRのような鉄道事業の場合とくにそうで、社会との関わりで常に評価

され、事故が起こったときに、社会との緊張関係が高まってくることになります。事故が引き金になって鉄道会社が事業撤退するということもあり得る話で、例えば、京福電鉄は福井～勝山間の路線で、2000年から2001年にかけて半年間のうちに2回も単線で正面衝突しました。中部運輸局が営業停止を命じ、結局、京福電鉄はその路線を廃止することしました。しかし、福井県の勝山市長などがそれでは困るとして努力し、えちぜん鉄道として引き継がれ、復活しました。

地方の中小私鉄がなぜ半年間に2回も正面衝突を起こしたのでしょうか。それは、ATSが入っていなかった。そのために正面衝突を止められなかった。そこで、全体の議論を進める前提条件として、まず土井委員長に、一畑電鉄の保安装置の状況はどうなっているのかをお伺いします。福知山線の事故後、国土交通省が曲線での速度照査型のATSの導入について緊急に指示をし、平成18年度には全国のカーブを含む、あるいは分岐器部分へのATSの導入について、新しい基準を作り、その整備を促しています。これに関して、大手の鉄道会社は整備が進んでいますが、中小民鉄は進んでいないという現実があります。一畑電鉄の保安装置の整備状況、特にATSの整備状況はどうなっているのか伺います。

【土井】ATSは整備されていますが、福知山線事故後に指示されている曲線部分のATSの整備は進んでいません。

【安部】要するに入れられる余力がないということでしょうか。

【土井】そうです。近代化を含めて、施設の老朽化も進んでいるので、当然、安全面に關わるそういう施設をお願いしたいのですが、補助金をいただくにしても、自社負担分をどうしても用意できないため、整備が進みません。ぎりぎりのところでやっているというのが実態です。

【安部】車両は全部中古を買っているのですか。

【土井】そうです。京王電鉄や南海電鉄の中古車両を、自社の基準に合わせて導入しているのが実態です。

【安部】整備は外注で行っているのですか。

【土井】車両整備は自社で行っています。ただし、今、整備部門の一番上で働いているのは、JRから来た方です。自社でなかなか人材育成はできません。何人かは事務職を経由して、一畑の車輛課で勉強し、現在に至る、という社員も何人かはいます。

【安部】左山さんから、外注で業務を外に出すということと、外から中へ人を入れる派遣について指摘がありました。一畑電鉄では業務や社員の形態はどうなっていますか。

【土井】乗務員はすべて自社の社員です。ホールディング化したときに、グループ内の出向という形で、事務職に関しては本体に籍のある社員も数名います。パートやアルバイト的な位置付けの方は、駅の売店、観光客に説明を行ったりするアテンダントなど。これらは、正社員ではなく、非正規雇用となっています。

【安部】いま日本には各種のものを含めて約200ほど鉄道会社がありますが、上位20社ほどを除いて大半の鉄道会社が、一畑電鉄と同じような状況にあると思います。ローカル鉄道なので、ダイヤの運行頻度が高くなく、1両あたりの乗客数も多くはないので、たまたま大きな事故にはなっていないのですが、安全面では大きな問題があります。都市部の鉄道に比べて保安状態はそのような貧弱な状況ですが、そのことが問題だという認識はありながら、お金がなくて、なかなか改善できないのが地方の中小民鉄の置かれた一般的な状況ではないでしょうか。

ところで、一時民鉄で派遣型の乗務員が検討されましたが、JRの派遣社員の実態はどうでしょうか。

【荻山】乗務員関係の派遣は一切ありません。鉄道の運行に關わる業務の中で派遣を受け入れているのは、車両工場の一部などの製造業の部門ぐらいです。それ以外の運行本体に關わる場所での派遣はありませんし、少なくとも、検討も行われていないと認識しています。

「安全」を考える

整備の外注化と企業価値

【安部】それでは、事実関係がだいたい確認できましたので、「安全」というテーマで議論したいと思います。戸崎先生は航空の現場に詳しくいらっしゃいますが、航空の現場でいろいろな規制緩和の中、安全確保をどうするかが大きなテーマになっていると思います。JALの航空機のメンテナンスについて伺います。航空機の問題を考えるとときにはパイロットのヒューマンエラーと、機体・装置のメンテナンスという2大部門で、これがきちんとしているかが安全に影響を及ぼすと思います。航空会社は規制緩和もあって1990年代から、整備の外注化を進め、今、JALのかなりの機種が中国やシンガポールで整備されています。米国のエアラインもシンガポールなどで整備をしていますが、米国はFAAが現地に係員を派遣したりして品質管理をしています。日本の国交省はそういうことをしていません。機体整備を外注する点について、問題は起きていないのか、まず、その点をお聞きしたいと思います。

【戸崎】確かに整備部門は、海外に外注化を進めています。私も実際に見ました。日本サイドからは相当不安が大きいわれませんが、実際に向こうに行ってみると現地なりに必死でやっているということは確かです。日本の態勢と現地での態勢との違いなどもあるので、その点は割り引いて考えなければいけないとは思いますが、ただし、実際には国際的なスタンダードを満たしているところに外注するのが前提条件になっており、形式上は、一応、スタンダードを満たしているということになっています。しかし、本社部門が海外での整備状況のチェックをできているかという点については、なかなか人的には態勢に無理があります。

だから、概念的、システム的には、世界中の基準のハーモナイゼーション、一体化を進めています。それに従って、現地は現地なりの方々が一生涯懸命やっていることは認めなければいけません。しかし、実際に、本社が満たすような水準での整備を、委託先が本当にやっているかという監視体制を取るのには難しいと思います。

アメリカの実態からいえば、これはまさに規制緩和の一番大きなひずみが出たところですが、二重、三重に下請けにし、最終的に複雑な下請けの体制が責任体制を不明確化して、どこに最終的な責任体制を見いだすのかがわからなくなってきました。具体的な弊害が出てきています。今後規制緩和を進めていく中で、航空の場合はそういっ

た整備を共通のペースで外注化してやっていくのかという問題があります。行き過ぎた孫請けまで言ってしまうと、だんだん責任体制が不明確になって、とんでもない方向に行ってしまう危険があると思います。

安倍先生の提起された、社会と企業の問題について、若干、申し上げておきます。環境問題と同じで、安全を、本当に価値あるものとして見出すのかどうかは課題だと思います。今までのあり方だと、安全は保証されて当たり前だという議論になると思います。しかし、90年代に環境問題が浸透してきたのは、企業が環境問題をやるのが儲かる、環境問題が利潤の造成につながるという議論が出てきたことが背景にあります。そうすると、環境と同様に、安全がまさに企業価値だということが見えるようになってきています。これは監査の問題ということになってきます。今は企業監査が不十分で、適切なところに適切な投資が行われていません。企業の監査は形式的なもので、そこにチェックが通っていないということになっています。民主党政権の中で会社のガバナンスの改革が進められていことはご存じだと思いますが、今後、安全が確保されなければ企業の価値を毀損する、という明確な形で、監査体制を鉄道会社でもどう風位置づけて強化していくかが重要になると思います。これもまさに日本国全体に問われている問題であり、鉄道会社においては、より明確に見い出されています。

航空行政を見ている、まだまだ監査は形式上であることを考えれば、まさに企業価値の毀損という形での安全というもののとらえ方も重要ではないかと思えます。

【安部】もう一点関連して伺います。この間、運輸全般の規制緩和が進められてきましたが、鉄道業における規制緩和をどのように見ておられますか。概ねプラスの効果が上がったと見るのか、改善点や問題点が多いと見るのか。タクシーや貸切バスは規制緩和がかなり問題だったということで評価は一致すると思いますが、鉄道の規制緩和をどのように見ておられますか。

【戸崎】鉄道の規制緩和はほかの規制緩和の影響を大きく受けていると考えます。もちろん、今後上下分離などが進んでいくと、先生ご指摘の通り、英国のようなインフラ部門と運行部門との相互調整ができないような、非常に難しい状況になっていく危険があります。だから、先行的に他の交通産業の規制緩和の弊害が現れてきて、これが鉄道を含めた今後の規制緩和に大きく影響を与えていくと私は見えています。

増加する駅員の外注化

【安部】左山次長に聞きたいのですが、いろいろ現場に取

材に行かれる中で、社会の安全というものに対する認識や、メーカーや交通事業者に期待するものはずいぶん変わってきているのではないかと思います。今後の企業経営にとって、安全というものは、どういう位置づけを与えておくべきなのか、いろいろな現場を取材したり、世論の動向に敏感な立場にいらっしゃるといふ観点から、その点はどうでしょうか。

【左山】我々マスコミ業界は、何か事故が起きれば、集中豪雨のようにいろいろ問題点を洗い出すことを繰り返しています。何も起きなければ安全問題に過敏に反応はしないと思います。しかし、例えば福知山線事故がそうであったように、何か起きたら最後、完膚なきまで叩きのめすということが起きます。あるいは航空関係でもいろんな不祥事が続けば安全問題に結び付けて問題視するので、そのときは安全が企業経営の第1の課題になってくる。

ただ、コストをかければ安全性は高まりますが、コストには限界があることも事実です。そこをどう調整するか。労使できちんと協議したうえで、どの程度投資するか、高度な経営判断だと思います。

それから、先ほどの外注の話ですが、鉄道関係の外注といえば、今、駅員の外注化が広がっています。規制緩和と関係しているのかどうかはわかりませんが、2000年ごろから大手私鉄を中心に駅員を外注化しています。子会社を作って、駅務を子会社に丸投げしているのです。

例えば、2009年1月に調べた時点で、東急電鉄では88駅のうちの3割、東武鉄道は203駅のうちの107駅、京浜急行は71駅全部外注です。阪急はかつて80駅全部を外注化していました。南海が99のうち19、京阪が全60駅、西日本鉄道が全61駅、横浜市営地下鉄が40駅のうち28駅が外注、大阪市営地下鉄はニュートラムを含めて133駅のうち22駅が外注となっています。派遣契約ではなく、業務委託契約で請け負っています。横浜市営地下鉄などは京王の子会社が請け負っているので、横浜の市営の制服は着ているが、中身は京王の子会社の社員です。

乗務員に関しては、国交省が運転士の外注は認めていません。阪急の場合はついこの間まで、車掌までは外注していました。つまり、車掌の中に阪急から仕事を請け負った子会社の社員がいたのです。ところが福知山の事故をきっかけに、外注(請負)の形態はまずいのではないかと、なったようです。例えば、電車が何か事故を起こしたときに、阪急本体の正社員は運転士だけです。本社の運転指令から運転士に対し、この電車を止めるとか、あるいは乗客を降ろせとか、そういう指令が出た場合、駅員や車掌は請負の社員なので、運転士が乗客を降ろせ、ドアを開け

ると業務命令を伝えれば、厳密には労働者派遣法違反になります。請負会社の社員は、自分の請負会社の上司から業務命令を受けて動かなければいけません。請負社員は直接に本体社員から業務命令を受けられないのです。車掌は子会社から本体の阪急に逆出向してはいましたが、運転士と子会社籍の車掌との関係はグレーで、いわゆる偽装請負に近い形だったといえます。

事故などが起きたときは緊急事態なので、違法性も責任も問われないとは思いますが、それにしても例えば、乗客に迷惑をかけるような酔っぱらいにどう対処するかということでも問題が起きます。運転手が駅員に対し、その酔っぱらいを降ろせと命令すれば、労働者派遣法違反になってしまうのです。

そういった諸々を考えると、確かにコストは削減できても、安全面で乗客に安心感を与えられるだろうかということが問題視されました。労組も、子会社化で労働者が労組から外れていくので、組織外の人間になってしまう。それどころか、自分たちの職場に労組外の人間が入り込んでくる。コンビニを組んで一緒に列車を運行しているのに、例えば社員食堂に入って正社員の運転士は400円のランチを250円で食べられるのに、子会社の社員は福利厚生制度が違うので400円丸々出さなければならない。子会社の社員の方が明らかに給料は安いのに、子会社の社員の方が高い値段を払って弁当を食べなければいけない。たかが弁当、されど弁当で、チームワークにも影響が出てきます。

阪急がこうした制度を見直し、子会社に移管していた駅員、車掌を全部本体の社員に登用しました。去年の10月のことです。子会社から正社員に登用した人に対し、福利厚生制度も同じにしました。ただし、給与は格差が非常に大きいため、段階的に解消していくことにしています。例えば、駅員から車掌に、車掌から運転士に、というふうに昇格していくのですが、その段階ごとに給料を既存の正社員水準に近づける。それによって社員の一体感を作ることで安全を確保する形になっています。コストはかかりますが、大きな事故を起こして巨大な損失をこうむるよりは、こちらの方が結局安上がりだという結論に達しました。

阪急の取った方策が、外注を進めてきた他の大手私鉄に波及しているかという、今のところまだ追隨しているところはありません。やはり、各社の社員の処遇と安全に対する判断が分かれているのだらうと思います。私個人としては、職場は一体感が必要なため、正社員化という方策がよいのではないかと考えています。

事故の背景に外注化、委託化

【安部】ありがとうございます。大変重要な指摘をいただいたと思います。先ほどのJR連合の報告の際、最近の労災死亡事故がJR東日本で集中的に発生しているというデータを出されましたが、これは外注の問題が絡んでいるのでしょうか、なぜJR東で増えていると分析されているのですか。

【荻山】この1年間の7件労災死亡事故の中で、東日本でこのところ4件続きました。死亡事故が発生した背景がどうなのか、東日本だけがまったく違うのかという分析まではできていません。いずれにしても7件のうち仙台で発生した1件はグループ会社、元請けの社員の死亡、あとの6件はその下の協力会社の社員の死亡事故です。なぜ東が続いたのかは別にして、間違いなく背景としては、外注化、委託化の問題があると思います。

この件について、労使ともに何とかしなければいけないという危機感、問題意識を持っているのは当然です。東日本では、グループや協力会社を含めて、JR東日本安全ネットワークという一体となった安全教育をしようと試みていますが、我々JR連合として労組を組織化しているのは、元請けのグループ会社のところまで。保線や電気、西日本でいえば大鉄工業とか、電気であればネスコとか、元請けのところまでは組織化しています。グループ労組の段階までは、できる限りさまざまな場面に出てきていただき、組合員のみなさんに、先ほどの「重大労災防止の行動指針」の取り組みなども浸透させていこうと努力しています。しかし、作業の構図は、JR本体は主に計画・発注業務、元請けのグループ会社のところが工事監督をし、本当に手を動かす方というのは、事実上、協力会社となります。

協力会社は、各地元の中小、零細企業です。はっきり言って、組合としてここまでは手が回っていかないのが実態です。東日本ではメンテナンス部門の外注化がとくに先行的に進んでいるのも事実です。JRも安全対策をやろうとしていますが、協力会社にまで手が回っていないというのは、東日本だけに限った話ではありません。組合の手も回っていません。この1年間の取り組みでいうと、JR本体やグループ会社と協力会社との立場の違い、つまり、仕事をもらう方と指揮する立場、同じ労働者といってもその認識にまだまだ溝があるのではないかとことを実感しています。そこへ、共通の認識で安全対策を共有化しようとしても、本当にそれができているのか、かなりまだ問題があるのではないかと思います。

施設の老朽化対策が急務

【安部】中小民鉄の事情をもう少しお聞きします。社員の教育訓練については、やれるだけの人的余裕はありますか。また、やれているのでしょうか。それから、輸送障害はどのくらいの件数が起こっていますか。日常的に鉄道を経営していて、安全に対する脅威というか、事故の芽のようなものがちよくちよく発生しているのではないのでしょうか。中小民鉄の置かれている鉄道の安全の今の水準を、どのように評価しているのかをお伺いしたいと思います。

【土井】当社では、人的な要因も、施設やレール、車輛などの設備をぎりぎりのところで使っており、なかなか新たな投資ができないことや、駅員も最低限のところしか配置してしないとといったことを要因とする事故が多く占めていると思います。従って、ヒューマンエラーが原因で起こっている事故も見受けられますが、それ以外、老朽化に伴う事故が多いのではないのでしょうか。

また、技術関係の人材の育成、継承については、運転だけでなく、施設や車両検修の職場でもなかなか進んでいません。従って、そうした人材面については大いに危惧しています。そのところを何とか、国策として、沿線対策協議会の方針として、地方民鉄を守っていくための適切な技術の継承や人材育成について、私どもではできない部分をなんとか、補填という形で助けていただければと思います。

先ほど、上下分離方式という話もありましたが、そういったやり方であれば、インフラ部分の投資はお任せして、安全運行に関する部分に集中することできると思います。こうした助成によって、人的な要素にも、もっとお金が使えるのではないかと期待しています。

国、自治体の役割は？

【安部】運輸の安全確保が大事なのは当たり前の話で、利用者もそういうことを期待していますが、それを確保するときに、鉄道会社、バス会社、運輸の事業者が果たすべき責任というのは当然ながら大前提としてあります。航空もそうですが、安全は国が定めるスタンダード、基準があり、一方で基準が適正かどうかも重要になります。

鉄道の場合、ご承知のように平成13年の省令が性能規定になり、これが基準となって安全のスタンダードが定められていますが、残りの30分の議論の中で、一つは安全を担保していくために、鉄道会社や航空会社が努力をするのは当たり前の話ですが、それ以前に、国や自治体が果たすべき役割としてはどういふものが考えられるのでしょ

うか。これには規制の面でいうと、技術基準の規制があるし、労働規制もあるのではないかと思います。現在、「交通基本法」の議論が起こっています。これはフランスの「国内交通基本法」がモデルになっていますが、フランスの「国内交通基本法」の場合、「運輸の安全、交通に関する安全を確保するためには、国が定めた労働に関する条件を事業者は守らなければいけない」という内容が盛り込まれていて、日本の案にはないような内容も盛り込まれています。そのあたりで、当事者の事業者以外が果たすべき役割や必要なことについて、コメントをいただきたいと思います。

行政には専門官が必要だ

【戸崎】国については、実際のプラクティカルな専門性をどのように維持、発展させていくのかということを求めたいと思います。巷でよくいわれることですが、政策決定者というキャリアの方々が非常に短期的に代わっていきます。もちろん、行政システムはそれでも変わりませんが、やはり意思決定者自体、長期的なある部分に対する関与は求められるでしょう。もちろん、その反面として業界との癒着関係などに対する配慮は必要です。現在のように、非常に変化が激しく、対処が難しい状況においては、やはり専門官をきちんと配置し、長期的にこの業界を見ていくことが必要ではないのでしょうか。

もう一つ、安部先生のご指摘にもあったように、トップがどのように安全問題を考えているかによってかなり違ってくると思います。現場主義を主張するリーダーが全国的にいるのか、本当の現場主義とは何か、改めて問題提起する必要があります。例えば、某会社も最近社長が代わったり、会長が代わったりしていますが、まず現場に行って説明を受けます。いつ行くかが分かっている、どういった情報がすり込まれるかがはっきりわかっているようでは意味がありません。これは「すり込まれた現場化」であって、本当に現場を見ているかどうか、非常に疑問です。

この辺に、なぜ社会的に疑問が生じないのでしょうか。あるいは、組合としてはこういった出来レースの現場化というのを、果たしてこれまで指摘してきたのかということを一度問うてみたいと思います。用意された現場を見て判断しているのであれば、それは正確な現場ではありません。それは、航空行政についてもいえることです。だから行政官が現場に降りていったときに、本当に現場を見ているかということに対しての現実的検討が必要になります。

一方で、今、スペシャリストが求められていますが、ジェネラリストはいらないのでしょうか。ずっとたたき上げている

んな現場を知っている方もいるでしょうが、こうなると、今度は「過信」という問題が出てくるかもしれません。自分がかつて知っていた現場というものに頼って、私は現場を知っているからという判断で対応していくと、徐々に時代もずれてくるし、構成員もずれてきて、そこで齟齬が生じてくると思います。

従って、スペシャリストなのか、ジェネラリストなのかは議論が分かれるところではありますが、本当に現場というものを絶えず意識するような状況を組合を主体として作っていくのが大きな課題です。作られた現場ではなく、本当に情報を吸い上げるところでなければなりません。例えば、昨今のマスコミにしても、あまりにも官僚をたたきすぎて、官僚が現場に近づかないようにさせています。つまり、業界との癒着関係を禁ずるといって、官僚が業界と一緒に飲むことすら許されません。昔であれば、情報は一番官僚に上がってくるから、官僚こそが的確な判断ができるということで、行政主導型の市場誘導を行ってきたのですが、今、情報が行政に上がっていかないシステムになっています。だから、そこが行政を行うことの怖さです。現場と理論との乖離が、今回の規制緩和政策の中で明確に現れているのではないかと思います。行政が市場に近づけるような態勢をどうつくるか、それをただ単に行政と市場との癒着だとマスコミは叩くのではなく、そこをどういう風に提言していくのが大切です。

繰り返しますが、本当に正確な現場とは何なのか、例えば派遣といっても、本当の派遣の実態は何かを見なければなりません。安全問題に対して派遣が問題だということであれば、派遣の本当の給与水準を見て、自分たちとどう違うかを見て、彼らとしてはインセンティブを持ってないのだという状況をはっきり見て、じゃあ彼らの本当の待遇改善につなげてあげられるのか、ということまで考えていかなければならないと思います。ただ単に派遣は安全上ダメだから切り捨てた方がいい、全部正社員化しろという極端な主張だけでは、現実的に経営への反映はできません。

今の厳しい経営状況の中、どういう風にして厳しいながらも、厳しい環境の中でやっている現場労働者の人とどうやって共闘しながら引き留めて、ファクトファイニングしていくのかということが重要ではないでしょうか。

規制緩和のメリット、デメリットとは

【安部】大変重要な指摘をいただきました。国土交通省について見てみると、鉄道行政には事務官はいても、技術的な部分の専門官は200人ほどしかいません。この人た

ちが、鉄道のスタンダードを決めていますが、この部分の精度を高め、もう少し積極的に予防的な対策や費用のかからない保安措置の開発などについてがんばっていただき、リーダーシップを発揮してもらう必要があるのではないのでしょうか。

左山次長、先ほどの当事者以外のところで、今、国や行政が果たしていくべき安全上の課題などについてご提言等があればお願いしたいと思います。鉄道会社とか、航空会社以外に、国とか自治体とか社会というものが安全を高めるために果たしていく役割、改善すべきものがあるのではないのでしょうか。制度や補助の部分など、このあたりについて、何かお考えはありませんか。

【左山】この10年間ほど、規制緩和の名の下で制度を壊すことばかりやってきたので、必要な規制の再構築をしなければいけないと思います。例えばツアーバスです。利用者は労働条件などの内情も知らないまま、安ければ安いほどいい、という形で利用していますが、いったん事故が起きたときに、巻き込まれた乗客が問題にするのは、たぶん損害賠償や補償などでしょう。そんな深刻な問題が起きない限り、今は規制緩和が是とされて、どんどん安いツアーバスが横行する結果になっています。

規制緩和が果たして我々にどんなメリットをもたらすのか、安ければそれでいいのか。私も含めたメディアはもとより、消費者もちょっと頭を冷やして考える以外に手はないのかもしれない。私自身も啓発、警告めいた記事を何回か書いたことがありますが、結局、天邪鬼的な警鐘を鳴らしていくしかないのではないかと思います。

【戸崎】確かに社会は安全に一応認識を置いています。今、デフレが続いているので、やはり優先順位を考えると、社会的な重要性は安さが重視されていると思います。だから、よくこういったところで申し上げるのですが、交通産業にいと安全が前提になるということは必ず最初に来ますが、一般社会の常識としてそうなるかというのは非常に疑問であって、やはり一般の人々の認識をみると、やはり安い方がいいとなると思います。

あとは利便性で、やはり少しでも早いほうがいい、便利の方がいい。それを考えると、人々の求める優先順位が、90年代に入った長期的なデフレの中で、安全は比較劣位の中に置かれているのではないかと思います。そういうことを考えると、最終的に安全というものが軽視された場合に、トータルコストとして、それが比較劣位に置かれたとき、それが個人としても高い犠牲を払わなければいけないということの認識を持つことを求めているかなければなりません。

もう一つは、これだけ競争原理が激しくなって、差別化が進んだ中に、やはり安全か、利便性、あるいは安さかという二者択一の選択をある程度社会にも敷いていくと、厳しい選択も求められるのではないのでしょうか。つまり、消費者責任というものが日本ではあまりにも希薄だと思います。やはり市場は、それを選ぶ、もちろん情報の格差や安全に対する対策は、なかなか知り得ないので、それを補佐するために、公共機関がきちんとそれに対する情報提供をしていかなければなりません、それが完全ではないことを前提にするなら、これは値段、安さというものを一つのメルクマールとして、消費者自体がある程度リスクを背負っていくということも一つの現実的な話ではないでしょうか。

自治体ではなく、国主導で

【安部】土井委員長、国とか自治体に期待する点でいろいろ政策に要望もお持ちと思うので、ご意見をお願いしたいと思います。

【土井】会社も大変ですが、地方自治体の財政も火の車で厳しいと思います。しかし外的な要因で安全が損なわれるということへの対策はお願いしたいところです。島根県でいえば三江線などがそのいい例で、個人の持ち物の山から石ががらがらと落ちてきて、線路を塞ぐということもあります。このような治山、治水など防災面での安全対策については、必要なら法律を変えて、国や自治体の責任で、対策を講じる必要があると思います。こうした問題について、きっちり国なり、自治体なりに安全面においては訴えていきたいと考えます。

また、JRは、国の中で、人間の体でいえば太い動脈や静脈の幹線を担っていますが、二次的な交通であるバスとの連携の部分は、国が主導の部分でやっていくべきだと思います。各自治体が主導でやると、それぞれの自治体の体力に応じた形の中で、それぞれの地域によってバラバラの施策になってしまうと考えます。やはり日本国のどこに住んでいても、平等な交通政策になるような施策も求めていきたいと思います。

JRが先導し、各社が連携を

【荻山】民主党政権は地方分権を進め、自治体に一括で助成金を渡して、各地方の中で例えば交通分野であれば何を振興させていくのか、どういうまちづくりをするのかといったことを各地域で考えていこうという政策を指向しています。そうした方向の下で、ぜひ、鉄道や公共交通の安全、コストに対する認識もしっかり持っていただき、必要な

対策を後押しいただく社会的なコンセンサスも必要だと思います。また、先生がおっしゃったように安全の基準をどうするかという話になれば、鉄道の場合、非常に専門性が高いことから、JRが主導的な役割を果たすべきだと考えます。JRが取り組んでいることを、国の中の先進事例としてどんどん水平展開すべきです。JRは、横断的に鉄道の安全性向上を引っ張って行くべき立場にあるのではないのでしょうか。そういう意味では、そういうJRが鉄道業界をリードする取り組みを、国や地方で支援していただくような対策が必要です。逆に、JRがそういうところを引っ張っていく気概や姿勢が必要ではないかと思っています。

例えば、最近JR東日本の仙石線でATACSというシステムを研究開発していて、来年の春ごろの導入を予定しています。これは従来の閉塞方式をやめ、地上の保安システムに頼らずに、車両の間隔を無線を使って安全を確保するものです。地上のATS、軌道回路は不要となり、無線で列車の運行、保安を確保する画期的な仕組みです。これは1995年から開発されてきており、国の助成なども入っていますが、仮に、このATACSが汎用化されれば、一畑電鉄さんやJRの地方路線も含めて地上の保安設備にかかるコストが激減し、安全性も大幅に向上し、京福電鉄のような原始的な事故が起こることなくなるでしょう。

また、JRは会社ごとに自社に必要な技術開発を一生懸命にやっていますが、結局、バラバラの対応になってしまっています。特に、保安関係では、せっかく優れた開発をしているのに、それが共有化、汎用化されていないことがずいぶんあると思います。JR西日本の安全研究所は、民鉄やJR他社から注目されていますが、中小民鉄も含めて自社だけではできないことをどんどん広め、先ほどの保安システムなども含め各社で連携をしていくべきです。

鉄道の海外展開についても、新幹線が話題の中心になっていますが、ATACSなどの保安システムが汎用化して海外に出て行けば、メーカーも製造のインセンティブが得られ、コストも下がります。JRが主導して、安全問題をはじめ、鉄道の振興のために努力し、事業者が一体となって、海外展開も視野に入れて、技術や技能、あるいはノウハウ、ソフトをどんどん汎用化し、中小民鉄を含めた鉄道全体の安全性向上のために努めていくことがこれから重要だと思います。国として、こうした取り組みを後押する仕組みも求めていきたいと思います。

鉄道の安全における労働組合の役割とは

【安部】それには私もまったく同意見です。財政的制約が

あるので、なるべく低コストで効果の高い保安装置をどう導入するかが鍵です。その点で国交省なりJR各社がリーダーシップを取るのは非常に重要なことだと思います。

時間が迫ってきましたが、鉄道の安全を考えると、労働組合はいかに役割を果たすべきなのを中心に発言をお願いしたいと思います。

【戸崎】組合が一番現場に近い立場にあるので、今、何が起きているのか、何が必要なのかというファクトファイニングと、提言機能が求められます。トップと現場の乖離を埋めるのはこれしかありません。本来、そういった機能を組合は果たしていくべきです。それが形骸化しているとまずいと思います。形骸化しないよう、本当の現場の実態をどのように正確に写し取って、それを上に伝えるのかということになると、これはコミュニケーションということになります。だから、組合のコミュニケーションを形成するためにも、今日、一貫して申し上げましたが、やはり他の業界との対比、つまり、業界の常識にとらわれず、他と比べながら、特殊性と一般性をいかに峻別しながら伝え、そして調整する能力が求められるかだと思います。

組合はこれまで以上に開かれた目を持って、全体状況を見極め、今の状況に見合った政策提言を、現場の変化にとらえてどう進めるかが求められます。さらに言えば、企業自体にお金がない、コストがない状況で、どのように優先順位を付けて最大効率を引き出す安全対策を取るのかを、多面的に考えていく必要があるのではないのでしょうか。

【安部】ありがとうございます。左山次長に最後のまとめの発言をお願いしたいと思います。

【左山】私は労働記者という絶滅危惧種に属しており、労組の活動ばかり見てきました。この安全シンポジウムは5回目を迎えましたが、労組シンパの私の目から見ても、事故が起きた当時の労使関係というのは、やはり、いびつだったのではないのでしょうか。安全問題に対し、労使間でいろいろ協議されていたのですが、当時、線路状態などは十分チェックされていたものの、「まさかあのカーブに100キロで突っ込む運転士がいるとは思わなかった」と労組の執行部は悔やまれていました。でも、その「まさか」があることを一番よく知りうるのは労組のはずなのです。労組がきちんと機能することこそ、安全に一番寄与するのではないかと思います。

前田委員長が「重大なコンプライアンス違反があったので経営陣にけじめを求めた」と言われました。先の航空・鉄道事故調(今の運輸安全委員会)の報告書漏洩問題を巡り、本社や支社前などで配布されたビラには、明らか

にJR西の経営者に対し、実質的に「辞めろ」と書いてありました。あれを配ったのに、もし辞めなかったら、責任組合である以上、次の手段に訴えなければいけません。ビラ配りを超える闘争に強め、それがダメなら次の手段を講じ……というふうに、段々と対応を強化していかなければなりません。

労組が辞めろといっているのに会社幹部が辞めなければ、これは闘争の失敗です。私は、さて、どうなるのだろうと固唾を呑んで注視していました。すると、責任をとって2人の役員が辞任することになりました。たぶん、労組としても5年間でさまざまな蓄積をしてきて、あの辞任要求が出てきたのだと思います。それにより、経営側が逃げ隠れできなかったという点で、非常に緊張感のある、成熟した労使関係、私なりに分析すれば、先読みのできる成果を伴った労働運動だったのではないかと推察します。

いざというときに、あのような強い姿勢が出てくる限り、労組は、まだ健全だと思います。蓄積もなく、成果も出ないのに、やたら強い口調で攻め立てる運動の方法もありますが、それはたぶん20何年前の先祖返りに過ぎません。順法闘争と称して列車を遅らせたり、乗客に迷惑をかけたりするだけの闘争に戻りかねません。そうではなくて、きちんと自分たちの蓄積を生かしたJR西労組のあの「辞任要求」にはたいへん感じ入りました。

それならなぜ記事で紹介しなかったのかと言われると、これは面目ないといしか言いようがありません。新聞には書く時機を逸したので、定期的に寄稿している電機連合の機関誌に書いておきました。

先ごろ、JR東海の女性の新幹線運転士を取材しました。指導運転士の方にも話をうかがいましたが、職場がきちんと回っていて、職場は和気あいあいとしていました。女性運転士は乗務1日前からは、生ものは一切口にしないと話していました。交通の職場は使命感がないとできません。その使命感を支えるためには、最低限の労働条件が必要だと思います。最低限の労働条件さえないところでは、いくら安全運動の理想を掲げても、士気の低下で安全など絶対確保できません。労組は労働条件の確保についてグループ会社、協力会社も含めて向上させていくよう取り組んでいただきたいと思います。

鉄道の社会的役割を考える

【安部】20年前と比べて、鉄道に対する評価がずいぶん変わってきました。かつては鉄道の社会的役割と主張しても、何を言うのか、といった感じで、学会などでも白い目で

見られるような状況にありました。今は、社会的役割ということが、専門家の間では違和感なく議論できる、そういうふうに時代状況が変わりました。

荻山さんの話にあった可部線は、JR西日本では民营化後初めて廃止した路線です。かつての可部線の終点駅にあった三段峡ホテルの社長は知人ですが、彼の話ですと、廃線後、ホテルの客が3割に減ったそうです。廃線前から、お客の大半は鉄道を利用してではなく、マイカーで来ていたそうですが、廃線の結果、「陸の孤島」というイメージが強くなり、マイカー客も来なくなったそうです。7割減ですから、相当なダメージで、鉄道が廃線になるということは、地域経済にそういう影響を与えるのです。ローカル線は、人口減の中で経営難が本格化してきます。可部線の例は、ひとつの教訓です。鉄道が地域経済の中で果たしている重要な役割を評価しながら、鉄道というものを考えていく必要があると思っています。

JR西労組からの報告で、鉄道利用者の求めものは、安全、快適性、低運賃だということが言われましたが、私は1点だけ異論があります。安全は、他の要素とは別扱いをしなければいけないのではないのでしょうか。つまり、低運賃、快適性などのサービス項目ではなく、安全は別格の品質であり、それが担保された上に、低運賃や快適性などがあるのではないかと思います。安全とはそういうレベルのものではないのでしょうか。

日本のこれまでの交通運輸での安全の対処は、国も鉄道会社も航空会社も、何か大事故が起こってから慌てふためいて対策を取るという状況でした。例えば、カーブの安全対策では、乗務員は速度を守るだろうと考えるのが常識でしたが、過去にもカーブの速度超過で脱線事故が、私の調べただけでも5件起きています。しかし、福知山線の事故が起こるまでは対策は取られませんでした。福知山線で多数の犠牲者が出て、はじめて対策を講じられることになりました。私はもっと早くから国がカーブに安全対策を講じておくべきだったと思っています。事故発生後の事後対策ではなく、予防と防止をどうするか、その感受性をどう高めていくかということではないのでしょうか。

社会の安全に対する要求が高まっていますが、踏切事故やホームの事故は、どうしても根絶は無理だと思います。しかし、衝突、脱線、火災事故は努力次第でゼロにすることができます。衝突、脱線、火災事故をどうゼロにするかが非常に重要です。そのときの鍵となるのは、施設の老朽化が進んでいるローカル線対策と、外注化に伴うすき間をどう埋めるかということではないかと思います。

夜間の保線作業は過酷な労働です。夏場は、暑いのにああい危険な作業ですから、厚い防護服を着て汗だくでやります。一方、冬はとても寒く、過酷な現場なので、労働者のうち、7、8割の人が1年で辞めていくそうです。

外注現場の環境改善は、鉄道の安全確保にとって極めて重要な課題です。外注単価を上げていくことも必要ですし、待遇改善を進める必要もあります。事故の多くは、メンテナンスに関係する部分で起こります。ヒューマンエラーとメンテナンスの部分、労働組合として大いに取り組んでいかなければならないのはこの分野です。

鉄道経営は、航空もバスもそうですが、全体的に輸送が減少する中で、経営が厳しくなっています。ローカルエリアでは、従来型の自助努力だけでは経営が成り立ちませんので、ヨーロッパの鉄道でやっているように、例えば自治体と契約を結んで、追加サービスをする場合には補助金の支給を受けるなどの新しい仕組みを考えなければなりません。「地方公共交通活性化・再生法」や「交通基本法(案)」では、都道府県や市町村が交通計画を立てることになっていますので、今後交通行政の分権化が進んでいくと思いますし、自治体と鉄道、バス会社などとのパートナーシップという新しい形態ができる素地が生まれつつあります。安全を確保し、利用者の期待に答える鉄道サービスを提供し続けていくために、自治体との連携という新たな枠組みをつくる時に来ていると思います。

限られた時間の中ではありましたが、本日は有意義な議論ができたのではないかと思います。パネラーのみなさん、ご協力ありがとうございました。

第5回 安全シンポジウム 報告書

鉄道の安全確立と持続的発展に向けたJRの役割を考える

2010年8月

発行責任者 坪井 義範

発行所 日本鉄道労働組合連合会(JR連合)

〒103-0022

東京都中央区日本橋室町1-8-10

東興ビル9階

TEL 03-3270-4590 FAX 03-3270-4429

E-mail:honbu@jrtu.jtuc-rengo.jp

URL:<http://homepage1.nifty.com/JR-RENGO>



JR連合