

J R 東海 労 幹 関 西 地 「 申 」 第 4 7 号  
2 0 1 5 年 4 月 9 日

東海旅客鉄道株式会社  
新幹線鉄道事業本部関西支社  
支社長 田中 守 殿

J R 東海 労働組合新幹線関西地方本部  
執行委員長 小林 國 博

### 「命を守るルール」の制定についての申し入れ

3月に入り関西支社の各車両所において「命を守るルール」制定と題して教育が実施されている。教育の中で、命を守るためルールを制定し、そのルールを守ることにより、職場から労災を発生させないようにする＝「命を守る」としているが、「命を守る」というたい文句とは程遠く、むしろ安全をないがしろにした労務管理を優先させる内容であると考ええる。

今後、運用が開始されれば社員同士が相互に監視する職場となり、相互に協力する関係が崩れてしまい、安心して安全に日常業務を遂行できなくなると考える。

よって、以下のとおり申し入れるので早急に労使協議の場を設定すること。

### 記

#### I 基本要件

1. 教育・訓練において、社員から出た質問内容と、その質問に対する会社の回答を全て明らかにすること。
2. 「イエローカード」の運用（関連会社の管理者からも注意を受けた場合等）は、就業規則の「職制」にある「職務内容及び指揮命令系統」や「誠実に職務を遂行しなければならない。」とする内容に相反する内容であると考ええる。会社の見解を明らかにすること。
3. 「イエローカード」にあたる事象について、当事者とそれを見ていた管理者の見方や見る位置によっては往々にして異なる判断が発生してくることが考えられる。その場合、どのような判断になるのか。会社の見解を明らかにすること。
4. 「イエローカード」の対象者において、見ていて注意をしなかった者もその対象であるとしているが、例えば、「後輩が先輩に注意する」「知らない社員や協力会社社員、工事関係者等に注意する」など社員の中には注意を苦手とする場合が考えられる。よって、注意しなかった者まで「イエローカード」の対象者とするのは、職場の中や社員間に軋轢を持ち込むものでありやめられたい。
5. 「イエローカード」・「レッドカード」を受けた社員に対して、業務を外して再教育

を行うとしているが、このことにより、罰則、懲罰として運用されていくことは明らかである。過去、台車検査車両所の若い社員が労災を起こしたことを苦にして悩み、自ら命を絶つという痛ましい事態が発生した。個人の責任を迫及する「イエローカード」・「レッドカード」の導入はやめられたい。

6. 健康管理のための体操を義務化しようとしているが、全社員が体操に参加出来るように体操の時間を労働時間とすること。
7. 手すりを持つことをルール化しようとしているが、ウイルス、ばい菌からの社員の健康維持・健康管理のために車両所の階段の全ての手すりを抗菌仕様にすること。

## II 職場ごとの要求

1. 階段の手すりを持つようにステッカーを貼り、階段昇降時は、手すりを持つことをルール化しようとしているが、実際の作業においては、車両部品を運ぶ時に両手がふさがる場合があり、特に臨修庫では、階段しか使用できない場合、どのように作業を行うのか明らかにされたい。
2. 鳥飼車両基地着発線の西方で、線路を横断する際、地上信号機がないため安全確認が出来ない。どのように安全確保、安全確認を行うのか明らかにすること。
3. 仕業庫の班長室前の通路を横断する際、庫に入線してくる車両が洗浄機にかかっている場合は横断禁止となっているが、教育どおりの運用となると、これまで以上に線路横断に時間を要するようになる。

特に入換作業においては作業と作業の間隔が狭く時間的に余裕がない場合は、作業開始、作業終了が遅れることが考えられる。また、その遅れを取り戻すため、手歯止めの撤去のため1号車から16号車への自転車走行を急ぐあまり、他の労災が発生させる恐れがあり、労災発生を引き金となる。会社の見解を明らかにすること。
4. 台車検査車両所では3ポンド以上のハンマーを使用する作業や、大トルクのトルクレンチ、大型機械の取扱い等、作業そのものが労災発生の高リスクのものである。

さらに、多くの大型機器が配置されている危険な職場環境の中で、現在も作業者の注意力のみに頼る作業が行われている。

まずは労災リスクの高い作業を行わせないことと、環境を改善することが先決である。よって、そのような作業をなくすまでは、台車検査車両所は「ルール制定」の対象外とすること。

以上