

京浜東北線 営業列車における中学生の乗務員室体験乗車が行われる

安全上のリスクを想定しない乗務員室への体験乗車は、正常性バイアスそのものだ!

2024年7月10日、京浜東北線において大田運輸区の乗務員が乗務員室(車掌側)に子供が乗車しているのを認め、当該乗務員は直ちに自職場へ報告しました。その後、事態を把握するにさいたま車掌区の「ダイバーシティチーム」が主体となって取り組んだ「さいたま市中学生職場体験プログラム」での車掌業務の仕事体験として中学生数名が体験乗車していたことが発覚しました。しかし、こうした取り組みが行われていることは首都圏本部モビリティサービスユニットをはじめ、同じく京浜東北線を担当する大田運輸区・横浜運輸区への連絡・周知も行われていない事実も判明しました。

当該のさいたま車掌区において取り組みを問題視した社員が指摘しましたが、管理者は「会社が判断したから問題ない」と社員からの指摘を一蹴し、聞く耳を持たずでした。過去を振り返れば電車区構内で行われた公開イベントにおいて参加者の子供がマスコットハンドルに触れて誤って電車を起動させてしまう事故が発生しています。過去の事例から見ても、一般の方が乗務員室内の機器に故意でなくとも誤って触れてしまう危険性はあります。こうした問題意識の積み重ねこそが「想定外を想定する」ということではないでしょうか。それを「管理者が一緒に乗車しているから大丈夫」だけで済ましてしまう姿勢は「正常性バイアス」そのものであり、安全に関する想像力の欠如、事態の過小評価であると断定・指摘せざるを得ません。

私たちが鉄道従事者は利用される方々の命を預かり、安全に目的地までお連れするという使命と責任を持って日々の業務を担っています。たとえ自治体からの要請があったとしても「営業列車の乗務員室に一般の方を入室させる」ということはあってはならないとする私たちの考えは正常な価値観と言えます。いま職場では「新たな価値創造」が強調され、評価のための課題達成イベント成功に注力するあまり、安全性や倫理観と照らし合わせて考える力が著しく低下していることを私たちは危惧します。

よって中央本部は8月8日・28日に申2号「京浜東北線の営業列車乗務員室体験乗車の即刻中止を求める緊急申し入れ」に伴う団体交渉を、大宮地本は9月6日に申15号「営業列車乗務員室体験乗車の体験プログラム内容の見直しを求める申し入れ」に伴う団体交渉を開催しました。いずれも対立で終了しています。

申2号

京浜東北線での営業列車乗務員室体験乗車の即刻中止を求める緊急申し入れ

体験乗車の即時中止を求める緊急申し入れ

何もなかったから「結果オーライ」の経営姿勢は認められない!

今回の営業列車における体験乗車は、鉄道営業法第33条等に抵触または違反する可能性もある極めて重大な事態です。JR東日本を利用される方々に安全と安心を提供し、信頼を得るための努力を怠ってはならず、今一度、安全・現場第一の健全経営の実現を目指すために7月17日に緊急申し入れを提出し、二週目にわたりの団体交渉を行いました。交渉では「大宮支社が乗務員室に乗せることを許可した。何でも許可するとはならないが、内容を見て許可の判断をする」と述べるものの「事前に指導している」「社員を添乗させて体制を組んでいる」「安全上問題ない」との回答が繰り返され、認識一致を図ることはできませんでした。

会社は「これまでも構内で実際の車両を使用したイベントにおいて、イレギュラーな事象があったことは認めています。今回の発案から見ても「社員の企画力の向上、人材育成に寄与する」と「新たな価値創造」が強調され、評価のための課題達成やイベントの成功に注力するあまり、安全性や倫理観と照らし合わせて考える力が劣化していると言わざるを得ません。昨今、事故・事象が繰り返される中で乗務員に集中できる環境を整えることが会社の責任です。特に乗務員室は安全確保のために最も重要な位置付けです。い

つとも違う環境をつくったのは会社の責任」と認めつつも「添乗と同様」「いつもと違う環境でも耐えられる乗務員」とした回答から、乗務員や利用者の安全を軽視し、リスクマネジメントの姿勢が欠如していることが明らかになりました。

今回の体験乗車では、幸いにも怪我や安全を脅かす・安定性を損なう事象はありませんでしたが「結果オーライ」と捉えかねない経営姿勢は労働組合として看過できません。社会常識を踏まえ、企業倫理や安全の倫理観を養わなければ、信頼を失墜せしめる事故・事象につながりかねません。

申15号

大宮地本

営業列車乗務員室体験乗車の体験プログラム内容の見直しを求める申し入れ

乗務員室は安全の聖域、一般人を立ち入らせてはならない

安全をつくり出すためには、相互に指摘し合い「何でも言い合える風土」を職場からつくり出していくことが必要です。しかし、現在のJR東日本は利益が優先されるあまり、現場の声がかき消され、トップダウンの経営姿勢に変わってしまいました。一番優先されるべきことは、利用者へ安全安心を届け、鉄道事業者として当たり前前の輸送サービスを提供していくことです。

「究極の安全」をお客さまに安全・安心を届ける「これは体験乗車をされた方も同様であり、その視点に立った議論が生まれない職場や経営姿勢は、思考停止に陥っていると言わざるを得ません。団体交渉は終了しましたが、お互いに指摘でき、なんでも言い合える職場風土をつくり出す、真の安全文化を輸送サービス労働者がつくり上げていきます。

大宮地本は9月6日、申15号の団体交渉に臨みました。大宮地本としては、乗務員室内への立ち入りについては会社の認識を確認しつつ、会社として立ち入りを許可した根拠を求め、今後安全が確実に担保されなければ、立ち止まりの同種内容の取り組みを行わないことを求めました。対して会社は「適宜に基づいて、規定に則りそれに従って取り扱っている。法律に抵触するようないことは会社として判断しない」「未来のワーク」については必要な教育を受け、会社が認められた外部の方として許可した。引き続き安全を確保したうえで地域と連携した取り組みを実施していく考えである」と回答し、私たちの考える安全に対する認識と一致を図ることはできませんでした。

京浜4分会で見解を发出!

鉄道安全を蔑ろにする経営体質を問い質し、京浜東北線の営業列車における乗務員室への体験乗車取り止めを求める京浜4分会見解

経営幹部の皆さん、本社や首都圏本部、各支社主幹の皆さん、現場管理者の皆さん、社友会の皆さん、組合未加入者の皆さん

『想定外』を想像できていますか? 『想像力』を働かせていますか?

今回は何もなかったからでは済みません。
「もしも、人身事故が発生していたら…」 「もしも、踏切事故が発生していたら…」
「もしも、ゲリラ豪雨が降っていたら…」 「もしも、大地震が発生していたら…」
『想定外』とは「もしも…」 「もしも…」 と繰り返して繰り返し、想定し検討することではないでしょうか。

7月10日、京浜東北線内において、大田運輸区に所属する組合員が対向する電車の乗務員室の窓から顔を出している子どもを認め、管理者と指導担当へ報告しました。その組合員は、あまりにも突然のごとでビックリしたと同時に、「子どもが乗車する着用に窓から顔を出していることに危険を感じ、防護無線発報も考えた」とその瞬間を振り返り証言しています。

事態を把握すると、さいたま車掌区の「ダイバーシティ」が取り組んだ「さいたま市中学生職場体験プログラム『未来のワーク』」における車掌の仕事体験として乗車していたことが判明しました。また、大宮支社は、この体験乗車を首都圏本部モビリティ・サービスユニットをはじめ、京浜東北線を担当する大田運輸区・横浜運輸区の現場へ連絡・周知してはなかったことも明らかになりました。当該現場であるさいたま車掌区では、体験乗車を問題視した社員の指摘に対して、「管理者は「会社が判断したのだから問題ない」と一蹴したばかりか、「昨年同様に行っていたのに、なぜ今回は騒いでいるのか」「輸送サービス労組は、なぜ委員会の取り組みを妨げるのか」という声がかかっている」と聞かれています。今回の事態は、「想定外」の危険を想像し安全を先取るための危機管理能力が欠如し、「お客さまから信頼を頂き、お客さまの生命を運んでいる営業列車」に体験乗車を許可する職場の管理者や支社の経営幹部の責が問われています。その背景には、会社内において「まずやってみよう」「とにかく頑張り! 1円でも稼ごう!」という大号令が安全を上回り、安全リスクを想像することを放棄した儲け主義の経営体質が職場では蔓延しており、私たちはその背後に潜む経営体質を問い質さなくてはなりません。

8月8日、申2号「京浜東北線での営業列車乗務員室体験乗車の即時中止を求める緊急申し入れ」団体交渉が行われましたが、その中で、会社は驚くべき回答をしています。会社は、安全対策として「私語は慎む」「機器に触らない」「本務車掌に声を掛けない」の3点を教育したと回答しましたが、これは当日の注意事項に過ぎず、これが『安全対策』とはまったくお粗末です。そもそも、私たち乗務員は、新人社員研修、定期的に行われる乗務員研修や定例訓練において徹底した安全教育を受けた上で、安全運行を日々確保しているのです。また、当日の体制について、「必要な社内手続きを経ており、安全上問題ない」と回答していますが、社内手続きどころか、京浜東北線を乗務する関係職場と関係支社に何ら連絡・周知せず、体験乗車を行うことを「安全上問題ない」という姿勢は到底理解できません。

私たちが鉄道従事者は、お客さまの生命を預かり、安全に目的地まで送り届けるという社会的使命と社会的責任をもって日々の業務に向かっています。そのことを鑑みれば、鉄道事業者であるJR東日本は、営業列車の乗務員室に一般の方を乗車させることは決してあってはならないことです。2015年11月、中野電車区構内の公開イベントの際に、お子様が誤って電車を起動させてしまった事故は記憶に新しく、その他にも、「あやや」という事象が繰り返されています。今回の体験乗車でも同様に、一般の方が乗務員室内の機器に誤って触れる恐れがあったこと、添乗者が一緒に乗車しているから大丈夫という「正常性バイアス」は、安全に関する想像力の欠如、事態の過小評価の最たるものです。土浦運輸区区報における不適切事象が発生したことが象徴するように、職場では新たな価値創造という文言がやみくもに強調され、自らの評価のためや課題達成、イベントの成功ばかりに注力し、安全性や倫理観と照らし合わせて考える力が劣化していると言わざるを得ません。さらに、乗務員室には「乗務員室立入禁止」という注意喚起がされている通り、営業列車における体験乗車は、鉄道営業法第33条等に抵触または違反した可能性もある極めて重大な事態です。JR東日本グループは、公共性と公益性ある鉄道会社です。私たち京浜東北線に携わる4分会は組合員が一人となり、鉄道を利用する乗客の安全と安心を提供し、地域からの信頼を得るため、安全第一・現場第一の公益性ある健全経営の実現を強く求めるものです。

2024年8月12日
JR東日本輸送サービス労働組合
さいたま運輸区分会
さいたま車掌区分会
大田運輸区分会
横浜運輸区分会

2024年8・9月期 団体交渉開催状況

8月28日	申2号 京浜東北線での営業列車体験乗車の即時中止を求める緊急申し入れ	第2回目	全項終了
	申4号 【千葉支社】「船橋統括センター」発足に関する説明申し入れ	第1回目	全項終了
9月4日	申38号 ワンマン運転実施における諸課題の解決を求める申し入れ	第4回目	
9日		第1回目	
14日	申39号 「労使間の取扱いに関する協約」の改訂に関する申し入れ	第2回目	
18日		第3回目	
19日	申7号 【千葉支社】「中央・総武緩行線運用改訂について」に関する申し入れ	第1回目	全項終了

2023年8月期新規申し入れ状況

8月26日	申5号	新型コロナウイルスワクチンの任意接種の自己負担軽減を図り、安全な輸送サービスを実現する申し入れ	全1項目
	申6号	グループ会社と一体となった業務執行体制の深度化に関する説明申し入れ	全8項目
8月28日	申7号	【千葉支社】「中央・総武緩行線運用改訂について」に関する申し入れ	全2項目