



鉄道の労働者が支える安全で正確な運行

荻山 市朗

JRは2005年4月に福知山線脱線事故を引き起こし、107名の尊い人命を奪う、取り返しのつかない大惨事を発生させてしまった。私たちは、事故の責任は、会社だけでなく、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にもあると受け止めている。この反省と教訓を胸に深く刻み、二度とこうした悲劇を繰り返さないよう、安全の確立を最優先課題に位置付け、活動を強化、徹底しているところである。

事故からわずか2年しか経過していない中で、鉄道の正確性について語るのは心苦しいが、取えて、今日の情勢を踏まえ、安全と正確な運行との関係や、鉄道に働く者が正確な運行を支えている日々の営みの実態や意識などについて述べることにする。このテーマについては、すでに専門家の方々、わが国の風土、システムや技術などの視点で数多く分析されていることから、本稿では、できる限り、働く者の立場からの問題提起を行うよう努めたい。

正確な運行は安全確保の必要条件

私たちは、よく「安全・安定輸送」「安全で正確な輸送」という言葉を使う。安全性と正確性とは別の次元の問題ではない。正確な運行は安全確保の必要条件であり、正確な鉄道ほど安全であると確信する。日本の鉄道の正確性は、国民の几帳面な性格や厳しい要求によって築かれたものであると指摘されるが、お客様の側のニーズだけでなく、鉄道運行の当事者の側にとっても非常に重要な要素であるといえる。そもそも、正確な運行なしに、大都市の鉄道や新幹線の運営は不可能だ。

鉄道は巨大なシステムであり、縦割り型の組織

形態になっている。多数の従事者が、それぞれの分野で確実に仕事をこなすことではじめて正確に運営できる。現業でのおもな業務の種別や内容は表の通りである。それぞれの分野のプロが、決められた仕事を決められた通りに遂行することが基本であり、「どちらでもよい」「その場に任せる」といった曖昧な判断はない「0か1」の世界だ。

列車ダイヤ、作業ダイヤ、マニュアルなどは、まず、予定通りにことが運ぶのを前提に策定されているから、すべてのシステムが異常なく整い、すべて予定通り進むのがもっとも安全であることは言うまでもない。ダイヤが乱れた場合でも、鉄道は、故障やミスがあっても安全側に働くフェールセーフ¹⁾の機能が徹底されているので、直ちに大きな事故につながることはないが、ダイヤの変更、車両や乗務員の手配、作業の変更などで、焦りが生じたり、仕事の段取りの予測がつきにくくなるなど、ヒューマンエラーを誘発する要因が拡大する。したがって、指令員は、列車の打ち切りや変更、運休などの手段を駆使して、まずダイヤを正常に戻すよう努めることになる。

鉄道の労働災害による死亡原因で最も多いのが、線路内での保守・点検作業中での触車事故であるが、これも、列車の遅れが原因となるケースが多い。作業中止に至らない程度にダイヤが乱れた場合、次の列車の通過時刻や、単線区間での進行方向の連絡ミスや思い込みによる間違い、作業の遅れによる焦りなどが事故原因になっている。

従って、鉄道に働く者にとってダイヤの遵守は、お客様のニーズはもとより、安全を確保するためにも非常に重要な使命であると考えている。その前提として、乱れにくい、言い換えれば、守りやすい

ダイヤであること、また、いったん乱れても回復しやすいダイヤであることが求められる。そもそも、恒常的に遅れるダイヤには必ず問題があるはずだ。この点で、働く者の視点から、実態に合ったダイヤになっているか、多少遅れても回復が可能な余裕を持ったダイヤになっているかなど、労働組合が果たすべきチェック・提言の役割が非常に重要になっている。

正確な運行を支える鉄道労働者

世界に誇る正確な運行は、私たち鉄道に働く者にとっても大きな誇りである。鉄道の先人、先輩から受け継がれた素晴らしい文化、風土であると言ってよいだろう。

上述の通り、正確な鉄道運行は、各分野で、決められた仕事をひたむきに遂行することの積み重ねに支えられている。駅員、運転士、車掌など、お客様の目に触れる社員だけでなく、車両、線路、信号、電気設備や土木構造物の保守担当者や、指令員や駅の信号担当者など、それぞれの社員が正確に仕事をこなし、すべての設備が整備されて、つまり、プロの仕事が集大成されてはじめて、鉄道の正確な運行が可能となる。

鉄道各社は「安全憲章」をはじめ、安全確保や作業手順に関する内規を定めているが、そこには「規程の遵守」「執務の厳正」「基本動作の遵守」「確認の励行」「連絡の徹底」などのキーワードが並ぶ。どれも古くからの不変的な言葉ばかりであるが、それこそが安全確保の要諦である。巨大ファンドのマネーゲームにおける価値観とはきわめて対極的な労働観であると言えるだろう。

単純に思われるかも知れないが、日々決められたことを確実に実行するのは、決して楽なことではない。運転士や車掌は、日々不規則な行路を乗務し、睡眠、食事、生理現象も仕事に合わせて、日頃から健康を管理している。夜の休憩時間は、ある日は23時から4時、ある日は1時から6時といった具合で、乗務基地への帰着後は早々に就寝し、起床後は直ちに乗務を開始しなければならない。ベテランでも執務遅延の夢をみて飛び起きることがあるという。

また、人命を預かる仕事にミスは許されない。

表 鉄道の現業のおもな職種と内容

系統	職種	おもな内容
駅	営業	切符等の発売、精算、改札、案内など
	輸送	信号取扱、ホームでの列車合図等、列車の分割・併合作業など
乗務員	運転士	列車の運転（本線、車両基地への入出区）、出区時の車両点検など
	車掌	列車のドア扱い等の運転業務、乗客の案内や対応など
工務 (施設)	保線	線路関係設備の保全業務など
	土木	土木構造物（鉄橋・高架橋・トンネル・のり面等）の保全業務など
	機械	機械関係設備の保全業務など
	建築	建築関係設備の保全業務など
工務 (電気)	電力	電気関係設備（架線・変電所等）の保全業務など
	信号通信	信号・保安設備や通信関係設備の保全業務など
車両	検修	車両の検査・修繕（仕業検査 [4~5日毎]、交番検査 [90日毎] 等）
	工場	車両の大規模な検査・修繕（要部検査、全般検査 [4~8年毎] 等）
指令		列車の集中的な運行管理（ダイヤの変更や車両の手配等）

運転士は担当線区の線路形状や信号、標識の位置などを詳細に把握しており、どこでノッチを切っただけでどの強さのブレーキを掛けるかまで、目標物を定めて記憶し、経験と計算に基づいて緻密に運転している。線路、架線、信号、車両などの設備の保守作業では、わずかな異常も見逃さず、寸分の狂いなく修繕するのが担当者の役割である。いずれも、安全、正確な運行を維持するための欠かせない必要条件だ。

さらに、それぞれの責任者が確実に職務を果たさなければ、自分たちの命を落とすことにもなりかねない。線路などの保守・点検作業では、指令員との確認や見張り員の合図による連携プレーが安全確保の命綱である。夜間工事で列車の進入を制限する場合も、作業の着手や終了、列車の着発線の変更など、指令、駅員、現場責任者との間のきめ細かな打合せと確認で安全が確保される。もちろん、ハード対策によるバックアップはあるが、基本は人間である。

線路や構造物の保守を担当する社員は、自宅にいても危険箇所を常に気にしており、天気予報を見て、大雨が予想されれば非常招集に備える。鉄道員のプロ意識が、彼らの仕事を支え、それが安全、安定輸送を支えている。

鉄道労働者のモラルを支える雇用システム

このように、安全・正確な運行は、連日連夜、決められたことを着実に実行し、徹底して安全にこだわり、あらゆる設備を確実に保守する、鉄道労働者の地道な仕事と高いモラルに支えられている。また、鉄道は経験工学である。すべての技術

は、経験や実績に裏付けられた積み重ねによって、改良が加えられていく。ミスの許されない職場では、わずかでも安全性に不安があるような技術を取り入れることはできない。労働者に蓄積される技術や技能についても同様である。

鉄道に働く者のモラルや技術、技能を維持し発展させ、安全・正確な運行を確保していくためには、鉄道の特性に合った雇用や処遇のシステムが重要となる。JR 連合は、鉄道の運営には正社員を基本とする長期安定雇用と、一定の年功型賃金のシステムが必要だと考える。雇用が不安定では十分なモラルやプロ意識は養えない。その一方で、安全・正確な運行を守る重責だけを押し付けるわけにはいかない。自ら人命を預かる職責を認識し、常に体調管理に留意し、着実に職務を遂行し、技術や技能の向上に努める姿勢をつくるためには、それに相応しい労働環境を整備することも不可欠である。

現在、JR 各社では、ベテラン層の大量退職で技術継承が喫緊の課題となっている。また、若手社員が増える中で、安全最優先の風土を定着させ、次代に引き継いでいくことも重要である。技術の進歩は目覚しく、JR 各社ともに、保安装置や車両などの設備の近代化を進め、ヒューマンエラーをバックアップするハード対策を進めているところであるが、毎日の正確な運行を確保するのは、あくまでも鉄道労働者の高いモラルとひたむきな仕事にかかっているといえる。

労働組合の役割と決意

鉄道の安全、安定輸送を確保するために、労働組合が果たす役割は非常に大きい。JR 連合は、昨年 5 月に組合員がなすべき行動指針などをまとめた「安全指針」²⁾を策定し、「安全の追求に妥協はない」との精神で不断に取り組んでいる。正確な運行は、安全と密接不可分の関係にあり、鉄道労働者のモラルと地道な取り組みがこれを支える主役であると考えられる。

また、安全上の課題や改善点をもっともよく把握しているのは、現場で働く者であり、この貴重な情報を会社に伝え、労使協議を通じて、具体的

に実効性のある安全対策を講じていくことは、きわめて有益である。上意下達型の風土や縦割り組織にとらわれない議論や意見の反映も重要であると考えられる。

さらに、高いモラルに基づく日々の仕事を維持するためには、厳正な規律と明確な指揮命令システムが必要であるが、行き過ぎると、過度な緊張感は事故につながりかねないほか、ヒヤリハットやミスを隠蔽する面従腹背的な風土が広がる危険もある。職場でのコミュニケーションを通じた人間関係、信頼関係を醸成し、押し付けでなく、主体的にプロ意識や安全文化を育む環境をつくることも、労働組合の重要な役割だと考えている。

私たち鉄道に働く者は、悲惨な事故を繰り返さないよう、安全確立に全力をあげ、利用者の皆様に信頼される正確な運行サービスを提供することを通じて、将来にわたって国民生活や地域社会を支える存在であり続けるために、ひたむきに取り組んでいく決意である。今後ともご理解とご支援をいただくよう、お願い申し上げたい。

*鉄道の定時運転については、三戸祐子著『定刻発車』（新潮文庫）に詳述される。この本の序章では、「日本の統計では、1分以上遅れた列車はすべて『遅れ』として数えられているのに対し、外国の統計では、10分や15分の遅れはなんと『遅れ』とは見なされない」とし、JR 東日本（1999年度）の数字では、新幹線の95%と在来線の87%が遅延1分未満の定刻に発着する一方、欧州には1分以上の遅れはすべて「遅れ」と数える定時運転率の数字はなく、イギリスの鉄道誌の数字（1992年）によると、イギリス、フランス、イタリアでもだいたい90%前後の定時運転率（つまり10%前後は10～15分以上遅れている）であることを紹介している。なお、最近の1列車あたりの平均遅延時分は、JR 東日本（2001年度）では新幹線0.4分、在来線0.7分、JR 東海（2005年度）では新幹線0.6分となっている。

- 1) フェールセーフ：人間のミスや機器の故障が発生した場合に、安全側に働き被害を最小限に止める考え方や機能。例えば、運転士が一定時間機器の操作をしないと非常ブレーキが掛かるしくみなど。
- 2) 安全指針：JR 連合ホームページに掲載しているのでご参照いただければ幸いである。
(<http://homepage1.nifty.com/JR-RENGO>)

おぎやま・いちろう 日本鉄道労働組合連合会（JR 連合）
企画部長。