

鉄道の安全

ITF 鉄道労働者部会の声明（案）

2013年にベルギーやカナダで発生した事故のように、多くの乗客を犠牲にし、貨物を破壊し、環境面でも大きな損失をもたらす深刻な鉄道事故は全世界で発生している。アルゼンチンでは2012年2月に発生した一回の事故で51名が死亡した。また、同じ路線で2013年6月にも3名が死亡する事故が起きた。2013年5月にベルギーで発生した事故では2名、2013年7月には、カナダの事故で50名、スペインで78名、パリ南部の事故で6名がそれぞれ死亡した。2013年8月にはスイスで鉄道事故が発生し、運転士が死亡した。

加盟組合に対する調査や、2012年11月のトロントのITF 鉄道労働者総会の議論、2013年7月のブリュッセルの鉄道部会・運営委員会の決定などに基づき、ITF 鉄道労働者部会は以下の声明を発表した。

なぜ安全が重要なのか

鉄道の安全はITF 鉄道労働者部会にとって常に重要な優先課題だった。長年、ITF 鉄道行動日のスローガンは「安全第一」だった。つまり、組合員のために鉄道の職場の安全を維持することだが、乗客や一般市民の安全を確保することでもある。鉄道は最も安全な交通手段の一つであり、適切な管理がなされなければ、損害が発生する可能性も極めて大きい。

鉄道の安全はいかに改善できるか

鉄道の安全の重要な要素は機械と、機械と人間の関わりだ。技術的な面や業務上や企業内で起きる個々の変化は安全を向上させるものであるべきだ。また、そのことが個々のケースごとにリスク評価によって裏付けられるべきであり、その作業には労働組合が関与するべきだ。

危険な状況につながり得るインシデントを記録するシステムを設置するべきであり、このシステムにより、報告者が当該の状況に関与している場合でも、各人が状況の報告を行うよう奨励されるべきだ。鉄道会社は安全関係の業務をいかに行うかを描写する安全管理システムを構築するべきであり、インシデント報告システムと安全管理システムの両方に労働組合は不可欠な存在だ。

また、独立系の安全局を設置することも同様に重要だ。安全局は、インフラの管理者や鉄道会社から独立し、鉄道会社の安全管理システムの承認や、日々の運行が安全に行われていることを監視するための査察の実施に責任をもち、深刻な安全面での違反が見られた場合には、鉄道の運行を停止する権限を有している必要がある。労働組合と安全当局の間には、安全に関する懸念を表明できるよう、特別なつながりが設けられるべきだ。安全当局は自由市場の発展や促進関連の活動に関わるべきではない。

国によっては、大抵の場合、会社と共同で安全問題を話し合うための安全委員会を会社レベルで設置する取り組みを労働組合が行い、そうすることで、安全関係の問題の対応法について経営者と共通の理解を構築しようとしている。問題を暴露したり、安全面での懸念を表明

したりした内部告発者が罰せられるべきではない。現場にいる労働者こそ、問題をいち早く察知できるからだ。

安全システムの設計

あらゆる職業と同様に、最も熟練した鉄道労働者といえども間違いを起こすことはある。技術システムは人間のミスを阻むように設計されるべきだ。人間のいかなるミスによっても事故が速ければ早いほど、技術支援システムはより先進のものでなければならない。運転士が運転不能になった場合に列車を停止させることができ、機関車に設置される、いわゆるデッドマン装置もよく知られている。現代の環境では、列車が警報を見逃したり、危険な高速運転を避けたりするための自動列車保護システムでデッドマン装置を補完するべきだ。列車ネットワークは拡大し、より複雑になっているが、再編の考え方は大抵、ワンマン運転や駅員の削減、一定の業務を専門性を有しない労働者に外注するなど、コスト削減を意味する。

インフラの適切な管理も安全を確保する上で同様に重要だが、しばしば、経費節約のため、人員が削減され、インフラ査察実施の期間が延びたり、質の低い自動査察システムが導入されたりしている。労働組合が政治家、意思決定者、予算統括者に圧力をかけ、安全関係のインフラ投資を新たに行うよう働きかけることが重要だ。

踏切にも特別な注意を払うべきだ。例えば、列車と別の車両の衝突は通常、死亡事故につながる。他車両との衝突の危険性が存在する全ての踏切に、自動防壁などの防止装置を設置し、列車が近づいている際には路面走行する車両が踏切に立ち入れないようにするべきだ。

人的要素

鉄道システムを運行する労働者は安全に業務を遂行できなければならない。徹底的な訓練が行われ、理論と実践の両面に十分な時間を取るべきだ。特に重要だ。鉄道業界の経験がない新人の場合、安全関係の業務の全責任を負わされる前に、十分な時間をとって一定の実地訓練を受けるべきだ。

社会状況、とりわけ、労働時間の法規制と団体協約が守られることは基準として極めて重要だ。労働者が注意を怠らないためには、昼夜のシフトの長さも適切に規制され、運転時間は制限され、休憩時間と一日の休息時間も保障されなければならない。Social conditions, especially working time legal regulations and Collective Bargaining Agreements are very important standards. For workers to stay vigilant, the length of day and night shifts must be properly regulated, driving time must be limited, and the lengths of breaks and daily rest must be guaranteed. 同時に、優れた規則も実施されなければ価値は無いに等しい。At the same time good regulations are of little value if they are not implemented. 使用者が労働者に圧力をかけ、残業をさせたり、列車が遅れている場合には規則を捻じ曲げたりさせている例が余りにも多い。しかし、安全よりも定時制を重視すべきではない。高速列車についても安全面で妥協してはならない。どんなに小さな技術的欠陥であれ、人間のミスであれ、大惨事につながる可能性があるからだ。Far too often we see employers putting pressure on the workers to work overtime and to bend the regulations when there are train delays. But safety must come before being on time. Safety cannot be compromised even when it comes to bullet trains because any small technical defect or human error can lead to massive casualties.

訓練手順、労働時間規則、Training procedures, working time re-実施手続きは全て鉄道労働者の団体協約の重要な一部となるべきだ。gulations and enforcement procedures should all be important parts of the railway workers' collective bargaining agreements.

危険な業務の遂行を拒否する個々の労働者の権利は以下の通り、ILO155号条約の13条に謳われている。The right of each individual worker to refuse to carry out dangerous work is enshrined in ILO convention 155 Article 13:

「自己の生命又は健康に窮迫した重大な危険をもたらすと信ずる合理的な理由のある作業状態から退避した労働者は、国内の事情及び慣行に従い、不当な結果から保護される」“A worker who has removed himself from a work situation which he has reasonable justification to believe presents an imminent and serious danger to his life or health shall be protected from undue consequences in accordance with national conditions and practice”.

62 か国が 155 号条約を批准しており、この権利が国内の労働保護法のもとに擁護されている。この権利は鉄道労働者にとって根本的なものであり、状況が危険をもたらす可能性があると判断された場合、労働者が罰せられることなく、業務（列車）は停止されるべきだ。Sixty-two countries ratified this convention and this right is implemented in national labor protection laws. This right is fundamental to railway workers. If a situation is considered as potentially dangerous, the work (trains) should be stopped without the workers being disciplin-危険に気づいた労働者はむしろ讃えられてしかるべきだ。plined. On the contrary, they should be rewarded.

事故発生時 In case of accidents

いかなる国も独立系の事故調査機関を設置すべきだ。事故調査機関が Every country should have an independent accident investigation body.犯罪捜査機関から独立していることが特に重要であり、重大事故になる可能性のあったインシデントについても調査を行うべきだ。事故 It is especially important that it is independent from the criminal investigation system. The accident investigation body should also investigate incidents that might lead to serious accidents.調査の目的は事故の根本的原因を探ることであり、個々人の犯した過ちレベルの議論を超越することにある。The purpose of the investigation should be to find the root cause of the accident and go beyond mistakes made by individuals.重要なのは、なぜ事故が発生する余地があったのか、なぜ未然に防げなかったのかを探ることだ。すなわち、責任追及の文化ではなく、公正で公平な文化を築くことが重要だ。The important thing is to identify why the accident was allowed to happen and why it was not prevented. This is about establishing a just and fair culture, not a blame culture.

労働組合は事故調査にも関与すべきであり、調査結果とその詳細に組合が無制限にアクセスできるようにしなければならない。The trade unions should be involved in the accident investigation and should have unlimited access to the results and details of the investigation.

安全 Safety vs 利益 profits

新自由主義政策は健全な安全文化の醸成を大きく妨げるものとなっている。Neo-liberal policies are a huge hindrance to the development of a sound safety culture. Safety costs money. When the hunt for profit is the main driving force behind the running of a railway company, railway workers and users face several challenges in keeping safe. Understaffing, reduced time for training and increased stress at work are all problems trade unions have to deal with.

鉄道業界の構造変化もまた鉄道の安全確保の障壁となる。The structural changes within the railways are also problematic for railway safety. 企業の細分化とアウトソーシングや派遣会社の大規模活用により、指揮系統が不明瞭になる。また、The splitting up of companies and the widespread use of outsourcing and workforce agencies makes the lines of responsibility unclear. At the same time, in many countries, safety authorities are assigned tasks as an authority to enforce competition and to open the market. This shifts the focus away from safety.

安全を保障する上での労働組合の役割 **The role of unions in guaranteeing safety**

鉄道労働者は鉄道の安全を高レベルで擁護し、発展させていく上で、最も力強い保証人となる。この任務において、鉄道労働者は例えば、鉄道の現状に理解のある政党や乗客団体など、市民社会の他の積極的団体との協力態勢を目指していくべきだ。The railway workers' trade unions are the strongest guarantee for upholding and developing a high level of railway safety. In this work we should seek alliances with other positive forces in civil society, for instance political parties sympathetic to the situation in the railway sector, and passenger organizations.

鉄道労組間の国際協力がますます重要度を増している。多くの政府が推進する International cooperation between the railway workers' unions is becoming more and more important. 自由化、民営化の政策が世界の一般的な潮流となっている。The liberalization and privatization policies pursued by many governments are general global trends. 労働組合はお互いに学び合い、解決策を伝授し合っている。世界中の組合が同じことをしているが、労働組合同士の連携をさらに強める必要がある。国内の組合の連携、地域での協力態勢、ITF の鉄道部会など、They learn from each other and improve solutions. The trade unions do the same thing, but the cooperation must be even stronger on our side. We have the tools, the national trade unions, the regional cooperation and the railway section of the ITF.

安全な鉄道システムを目指し、労働組合の連帯を築こう **Trade union solidarity for a safe railway system!**