第22回 バスユースフォーラム

西バス・中バスの青女組合員 そして全国のバス仲間が一堂に

中央本部青年女性委員会は、6月23日（日）～24日（月）、吹田市の常光円満寺に於いて、西バス地本と中バス地本の青年女性組合員を対象に「第22回バスユースフォーラム」を開催した。今年はJR北労組自動車支部、JR東海バスユニオン、JR四国労組自動車支部、JR九州バス労組と全国のJR連合の仲間も迎え、総勢35名となった。

冒頭の主催者代表あいさつで、新倉青女委員長は、昨年の平成30年7月豪雨を受けたバス代行輸送について、全国のバス会社から車両と運転手の支援を頂いたこと、そして緊急カンパにご協力頂いたことについて感謝を述べた。

初日の学習会では、厚生労働省が定める「改善基準告示」について学んだ。バスの運転手として知っておかなければならない内容ではあるものの、会社では普段教育を受けない内容であり、参加者はしっかりと耳を傾けていた。

熱く講義する西バス地本西原委員長

全国から35名が集結

続いて、西バス地本の西原執行委員長から特別講義を受けた。西バス地本では、連続勤務日数を9日にするなど、改善基準告示を上回る労働協約を締結しており、『バス事業者として安全を最優先とするためには、運転手の労働条件を改善していく必要がある。そのためには〝労働組合は絶対に必要〟ということを理解してほしい』と熱弁をふるった。

2日目は、「今後のバス事業について」と「こんな活動があればもっと組合に参画しやすい」といったテーマで意見交換を実施した。「それぞれのバス会社の見学をしたい」、「会社幹部と意見交換がしたい」など、積極的な意見も多く聞かれ、充実したバスユースフォーラムとなった。

〈中央本部青年女性委員会発〉

人気ホテルのお洒落なランチで ディスカッションも一層活発に

福岡地方本部女性フォーラム

福岡地方本部では、青年女性委員会と合同での女性フォーラムを6月21日（金）にWITH THE STY LE FUKUOKAにて開催した。毎年開催している女性フォーラムだが、今回は福岡で大人気のホテルでの開催であったこともあり、駅、乗務員、工務、車両の各系統から総勢24名の女性組合員の参加があった。

中央本部からは、白壁組織部長、山下組織業務部次長を招き、参加者と共に、女性が働きやすい職場にしていくため、福利厚生や各職場の課題について、意見や改善点をグループディスカッション形式で出し合った。

参加者からは、「子育てし易い勤務や制度、女性設備、職場環境のさらなる充実を」、「他系統の現状を知る機会になってよかった」などの声を頂いた。また、「お店の雰囲気も良く、ご飯とデザートも美味しかったです」と大好評であった。

総括として、白壁部長から「JR西労組にしてはオシャレすぎる会場で驚いている」との嬉しいコメントもあった。

福岡地方本部では、女性特有の悩みや意見を聞ける場として、今後も参加者が参加し易い企画を開催していく。

〈福岡地本発〉

ロマンは実を結ぶ

岡山地本 福山電気分会 No.235

福山から仲間の輪を広げ JR西労組を元気に！

福山電気分会は24名の組合員で構成されており、うち青年女性組合員が14名という比較的若いメンバーで活動しています。

私たちの分会では、定期的に組織や春闘、労働協約等についての勉強会を開催しており、ベテランから若手への運動の継承に向けて取り組んでいます。

また、毎月開催している執行委員会の中で、職場や電気系統としての問題点を抽出するとともに、地本や支部が主催する各種行事に参加したときは、内容について分会全体へ周知を行う取り組みも行っています。

更に分会機関紙「福電誌」も発行していますので、JR西労組の多くの方に見ていただきたいと思っています。

青年女性委員会では、他分会との繋がりを強化することにも力を入れており、同じ岡山地本の電気系統の分会である岡山電気分会、倉敷電気分会の三分会合同で「ユースエレクト」と名付けた独自のレクリエーションを開催しています。

一方で、電気系統だけではなく他系統の分会とも交流を図り、仲間の輪を広げることにも取り組んでます。

福電分会から広がる仲間の輪

私たちは、岡山地本だけでなく他地本との交流も図っていきたいと考えていますので、我こそはという分会からのお声掛けを楽しみにお待ちしています。

最後に、福山電気分会は他分会と比べて小さい分会ですがこれからも精一杯頑張っていきます。

〈岡山地本発〉

安全を科学する (122)

「福知山線事故10年と 安全向上の課題」

関西大学社会安全学部
安部 誠治 教授

2015年4月25日
「事故を決して忘れず安全を誓う集い」
基調講演より

今後何が課題でしょうか。3つあります。【図20】

1つ目として、人身障害事故の低減です。2013年の事故の内訳で、一番死者が出ているのが人身傷害事故です。ホームから転落など鉄道事故の6割がそれによって発生しています。昔、1番だったのですが現在は2番手になっているのが踏切事故で、これで現在でも33％の死者が出ています。道路傷害や物損では死者は発生していません。列車事故も2013年は17件発生しているものの幸い死者はゼロです。こうした現状を踏まえると、自ずとここからなすべきことが見えてきます。

まず一つは、列車事故（衝突・脱線・火災）は努力すればゼロにできるということ。国も列車事故による死者ゼロを目標に掲げていますが、これは頑張ればできないことではありません。いまの17件をさらに10件に減らし、最終的には0件に持っていくことをがんばりたいと思います。

2番目に踏切事故はさらなる削減が必要です。これは鉄道会社だけではできません。どうしても遮断棒が降りているのに、無理矢理突っ込む人や自動車がいます。社会全体がそのような無謀なことをしないようにしなければなかなかゼロにはできません。

鉄道側で今後、留意しなければいけないのが高齢者対策です。電動車いすなどが踏切を渡るとき、車輪が踏切の間に挟まったりして事故に遭うことがあります。いまの踏切の遮断機の始動点と列車の間隔は健常者、成人の歩くスピードで設定していますが、高齢者はどうしても遅くなるので渡りきれないことがあります。こういうことで始動点の見直しなどを含め、高齢者対策をどうするかが大きな課題です。これは今後鉄道側が対策をとるべきです。

人身障害事故が一番多いので、大都市圏を中心にホームドアの設置が求められます。JRの場合、列車の車両の種別が多いのでなかなか一概にはいえませんが、工夫してホームドアの設置を進めていく必要があります。

最近、安全研究所がおもしろい研究をしています。酔っ払いの特性を考慮し、ベンチの向きを変える実験を行いました。あれは貴重な研究で、そのようなことをしながら人身障害事故を減らしていく必要があります。

鉄道安全の課題（対象別）

1. 列車事故（衝突・脱線・火災）をゼロへ
2. 踏切事故のさらなる減少へ ⇒高齢者対策の強化
3. 人身傷害事故のさらなる減少へ ⇒ホームドアの設置など
4. 自然災害への対応 ①「異常気象」への対応 ②南海トラフ、上町断層帯地震など低頻度巨大災害への対応

2013年度の鉄道事故の実相

事故種別	発生件数	死者数	比率
人身傷害	421件	183人	66.3%
踏切障害	288件	93人	33.7%
道路障害	55件	0	-
物　損	9件	0	-
列車事故	17件	0	-

図20