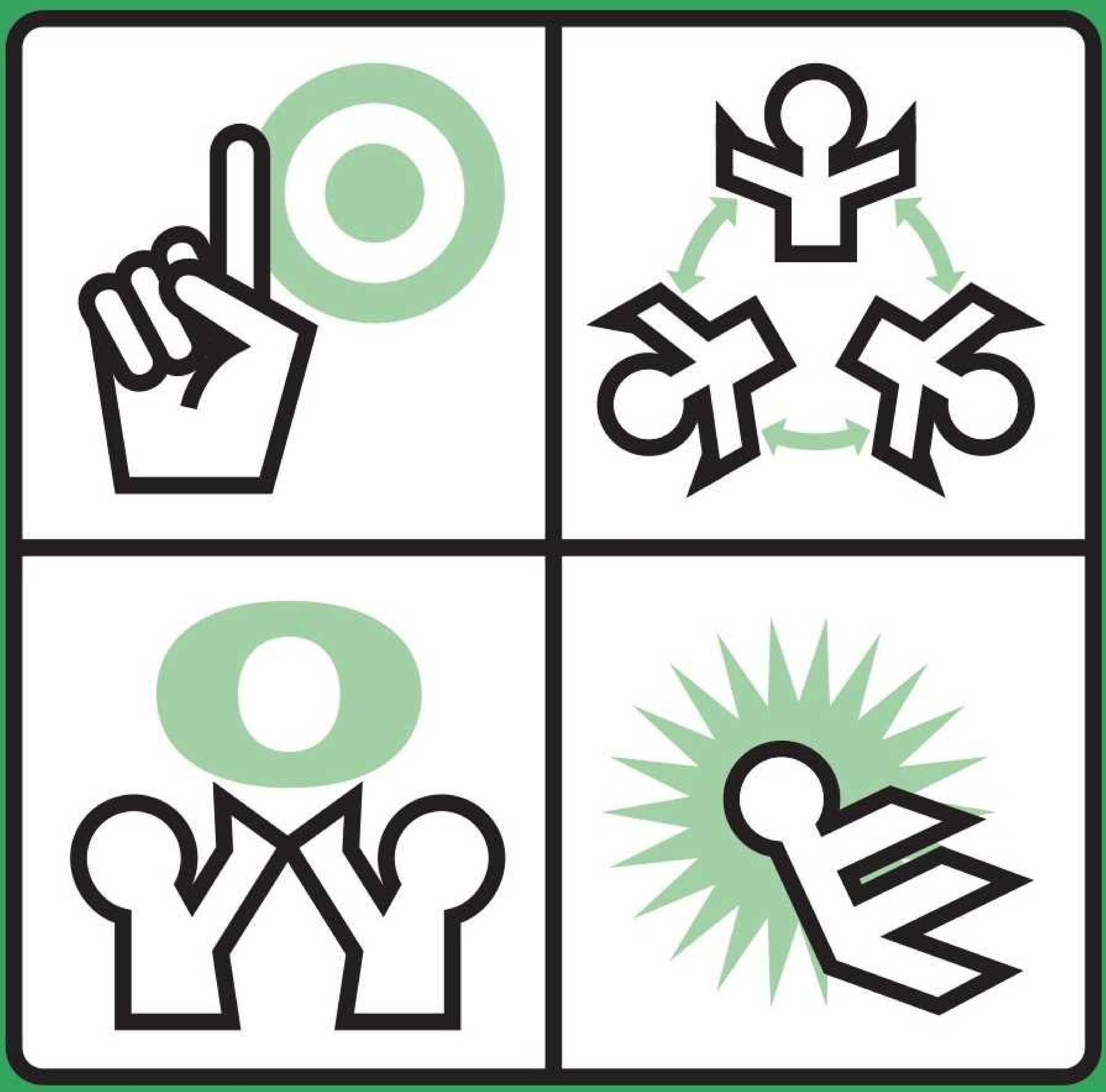
# 重大労災防止の行動指針

（改訂版）



働く者の全員参加で
安全を築こう！

2017年6月

JRTU JR連合
JAPAN RAILWAY TRADE UNIONS CONFEDERATION

## 【JR連合加盟組合】

**JR北労組**（JR北海道労働組合）
〒060-0011 札幌市中央区北11条西16丁目1-52
Tel **011-622-8131**

**JREユニオン**（ジェイアール・イーストユニオン）
〒105-0021 東京都港区東新橋2-8-28
Tel **03-6452-9687**

**JR東海ユニオン**（東海旅客鉄道労働組合）
〒108-0075 東京都港区港南2-1-95 JR東海品川ビルB棟3F
Tel **03-6718-1251～2**

**JR西労組**（西日本旅客鉄道労働組合）
〒530-0012 大阪市北区芝田2-1-18 西阪急ビル9F
Tel **06-6375-9869**

**JR四国労組**（四国旅客鉄道労働組合）
〒760-0021 香川県高松市西の丸町11-9
Tel **087-851-1378**

**JR九州労組**（九州旅客鉄道労働組合）
〒812-0011 福岡市博多区博多駅前2丁目3-23 安田三井不動産ビル5F
Tel **092-472-7950**

**貨物鉄産労**（日本貨物鉄道産業労働組合）
〒124-0023 東京都葛飾区東新小岩2-5-1
Tel **03-5698-2082**

---

**JR連合（日本鉄道労働組合連合会）**
〒103-0022 東京都中央区日本橋室町1-8-10 東興ビル9F
Tel **03-3270-4590**

「重大労災防止の行動指針」全文は
JR連合ホームページをご覧下さい

**http://homepage1.nifty.com/JR-RENGO**

# 1. 仕事を「見る」「見られる」ことを気にかけよう!

## 仕事の前に確認しよう!<br>仕事の合間に思い起こそう!

### ● 現場の指揮者や責任者の方へ

・ 作業者の状況や仕事の内容を把握していますか?
・ 作業の指示は明確ですか? 作業者への指示なく作業が進んでいませんか?
・ 作業の工程や態勢に無理はありませんか?

### ● 作業者の方へ

・ あなたの安全は誰かに見られていますか?
・ 指示されたこと以外の仕事をしようとしていませんか?
・ 曖昧、不明確な指示は必ず確認しよう!

### ● 見張員の方へ

・ 見張りは作業者の命と作業の安全を守る大切な仕事です!
・ 打ち合わせは十分ですか?列車順序や遅れは把握できていますか?
・ わずかな不安も必ず確認、危険を感じたら列車を止めよう!

## なぜ必要なのか、何をするのか

過去に発生した事故の多くは、線路内や線路に接近した場所、電気の通っている活線や活線に近接した場所、高さや傾斜のある場所、車両所や変電所などの危険が伴う場所で発生しています。それらの大半は、責任者や同僚も知らないままに、作業者が単独で行ったものや指示された作業と別の仕事をしたり、入ってはならないところに立ち入ったりすることによって起こったものです。

こうした事故を防ぐには、「単独では仕事をしない」「自分の仕事が安全に進んでいるかを誰かが見ていて、危険を感じたら注意してもらう」という作業環境をつくることが必要です。また、見張員や監督員を担当する方は、「どんなに忙しくても作業を手伝わない」「絶対に別の仕事をしない」「自分の役割に専念する」など、安全に仕事のできる環境になっているかを常に確認しなければなりません。

仕事を見られることは、自分がチェックされているようで嫌な気もしますが、「安全が保たれているか」を見てもらっていると考えましょう。作業指揮者や責任者は、何よりも「安全に仕事が進んでいるかを見ている」と認識してください。

- **作業指揮者・責任者は、作業の安全を見守ってください!**
- **作業者は、責任者が指示した作業内容に徹しましょう!**
- **あなたの仕事を誰も「知らない」「見ていない」状況が一番危険です!**
- **見張員や監督者の役割は重要。その業務に専念してください!**

# 2. 急ぐ時、慌てる時こそ一息置こう!

## 仕事の前に確認しよう!<br>仕事の合間に思い起こそう!

### ● 急ぐ時、慌てる時こそ一息置きましょう!

・たとえ仕事が遅れていても、とにかく安全確保が最優先です。

### ● 「いつもやっていること」でも、決められた手順を確認しましょう!

・マニュアルや内規で定められたルールと違っていませんか?
まず決められた通りにやりましょう。そして、問題があれば改善を求めよう。

### ● 万一事故が起きたら、二次災害の防止に努めましょう!

・救護作業には注意して、周りからも積極的に声を掛けてください。

## なぜ必要なのか、何をするのか

限られた作業時間内で仕事を間に合わせるため、急いだり慌てたりするのは当然です。しかし、急ぐ時や慌てる時にこそ、事故が発生していることも事実です。また、決められた手順を守っていなかった事例や所定の仕事が終わらないうちに独断で次の仕事の段取りに取り掛かって事故に遭遇したケースもあります。

安全をおろそかにしてまで急ぐ必要はありません。作業前や作業の合間に一旦立ち止まって、安全が確保されているか考えましょう。一人で焦らず、誰かに相談したり助けを求めること、作業責任者から慌てるよりも安全を最優先するよう伝えることが必要です。なお、次の仕事の段取りをする場合は、必ず責任者からの指示を受けてください。

誰しも効率的に、少しでも楽に、早く仕事を進めたいと思うものです。しかし、マニュアルや内規でどのように定められているかを確認し、危険が潜んでいないかを考えてみましょう。そうした「近道行為」で重大労災が発生しています。

さらに、感電や触車が発生した際に、救助者も二次災害に巻き込まれる危険性があります。緊急事態にあっても二次災害の危険はないか、確認することが重要です。周囲の方が注意することも忘れてはなりません。

- **急ぎ作業や慌て作業は事故の元。確実に安全を確保しましょう!**
- **手順やルールを再確認。「近道行為」には危険が潜んでいます!**
- **救助者が二次災害に遭わないよう、確認と注意を払いましょう!**

# 3. 仕事を始める前にはよく考え、準備万端に!

## 仕事の前に確認しよう!<br>仕事の合間に思い起こそう!

### ● 仕事前に役割と段取りを理解し、自信を持って仕事を始めましょう!

・事前に作業内容や流れ、自分の役割をしっかりと理解して着手しよう。

### ● 思い違いやミスを事故につなげないため、KYTを活用しましょう!

・危険な芽はできるだけ摘んで、注意を払う箇所や作業を低減しよう。

### ● 始業や休憩後に多発傾向の事故を防止しましょう!

・仕事の着手時は一息置いて、通常にも増して注意力を高めよう。

## なぜ必要なのか、何をするのか

仕事の内容や流れ、安全確保の状況などを把握せずに着手するのは非常に危険です。事前の打合せミスなどで停電しているはずの箇所が実際には通電していて感電したり、単線区間で次列車の来る方向を間違えて理解していたために触車したりするケースが起こっています。特に、始業時や休憩後等の着手時に多くの事故が発生しており、注意が必要です。

事故を防止するためには、自分の役割と段取りをよく理解して、自信を持って仕事に臨むことが重要です。仕事に自信があれば、たとえ不測の事態が発生しても、落ち着いて対処できるはずです。また、多くの職場でKYTなどを行っていますが、マンネリ化しているとの指摘もあります。人間の複数のことに対する注意力には限界がありますので、危険箇所や作業を事前に予知することで「危険の芽」を可能な限り摘み取り、注意を払う箇所や作業を低減していくことが大切です。さらに、思い違いやミスをしても大事故につながらないような態勢を整えておくことも忘れてはなりません。

そして、もしも自分の仕事に不安を感じたら、一旦落ち着いてよく考え、仕切り直してみましょう。決して一人で考え込まず、わからないことがあれば作業指揮者や責任者、他の仲間に聞くなど、必ず確認しましょう。

- **入念な事前準備で自信を持って仕事に取り掛かりましょう!**
- **作業着手前に危険箇所や作業を把握し、「危険の芽」を低減しましょう!**
- **不安を感じたら落ち着いてよく考え、必ず確認しましょう!**

# 4. 危ないと思ったらすぐに行動!

## 仕事の前に確認しよう!<br>仕事の合間に思い起こそう!

### ● 危険を感じたら列車を止めよう、仕事を中断しましょう!

・褒められるべき行為であり、絶対に責められることはありません。

### ● 危険や不安を見たり感じたら、すぐにそれを伝えましょう!

・ヒヤリハットは事故防止のヒントです。積極的に報告・活用しよう。

## なぜ必要なのか、何をするのか

作業の進捗を遅らせてはならない、叱られるかも知れないと心配して、危険や不安を放置したまま仕事を進めたり、事象を報告しなかったりすることはありませんか。危険を感じた時に列車を止めるというのは勇気のいることですが、人命を守り安全を確保するうえで賞賛すべき行為であり、絶対に責められることはありません。作業上のあらゆる危険を想定し、いざという時に決断できる心構えを持つことは極めて重要です。

また、危険や不安を感じたまま作業を続けてはなりません。その際には、直ちに作業を中断するとともに、安全確保と不安解消を最優先して取り組むなど、自信を持って仕事に臨むことが求められます。さらに、そのことを工事指揮者や責任者に相談することも大切です。

JR連合は、このような安全を最優先する行動を高く評価します。そして、安全を確保するために列車を止めたり、作業を中断したりする行動は、高く評価されるべきことですから、自信と確信を持って行動してください。

- **危険を感じたら、ためらわず列車を止めてください!**
- **危険や不安を感じたら、作業を中断してください!**
- **危険や不安なことは必ず報告し、ヒヤリハットとして活用しましょう!**

# 5. 立場や系統を越えて連携しよう!

## 仕事の前に確認しよう!<br>仕事の合間に思い起こそう!

### ● 危険な事象や行為を指摘しあえる職場を構築しましょう!

・職種、職制、年齢、立場の違いを越えて、日常から人間関係や信頼関係を築こう。

・遠慮は事故のもと。危ないことは年齢や立場に関係なく、指摘しよう。

### ● お互い「分かっているつもり」になっていませんか?

・内容を正しく理解できるよう「確認会話」を実践し、不安全事象を撲滅しよう。

・相手に誤解のないような表現に心がけ、あいまいな点は念押しで再確認しよう。

## なぜ必要なのか、何をするのか

鉄道やバスの運行は、運行管理・保守・点検・整備などの多くの作業が日々確実に行われることによって支えられています。その現場では様々な職種、職制、年齢、所属会社などの違う労働者が一緒に働いていますが、現実には職種(系統)間や職制(上司)とのコミュニケーション不足、年配者の不安全行動を注意しづらい雰囲気、グループ会社や協力会社がJRに対して気兼ねしているような実態も報告されています。

労働災害や事故を防止するためには、お互いの立場を越えた日常からの人間関係や信頼関係の構築が不可欠です。関係者が緊密に連携し、相互理解を深めることを通じて、危険な事象や行為を指摘しあえる職場をつくるとともに、指摘を受けた側も素直に受け入れる姿勢が求められます。また、日常からの連携を強化することによって、ヒヤリハットや事故事例の共有化が図られるなど、同種の労働災害や事故を未然に防止していく効果も期待されます。

一方、お互いの「分かっているつもり」が行き違いになって、事故につながるというケースも後を絶ちません。特に作業の指示を伝達する際には、相手が誤解しないような表現に心がけるとともに、少しでも疑問点やあいまいな点があれば、遠慮せず念押しする「確認会話」を実行しましょう。

- **所属、年齢、立場の違いを超えて、危険や不安な事象を指摘しましょう!**
- **ヒヤリハットや事故事例の共有化で同種事故を未然防止しましょう!**
- **聞き間違い、誤解、思い込み防止へ「確認会話」を実行しましょう!**

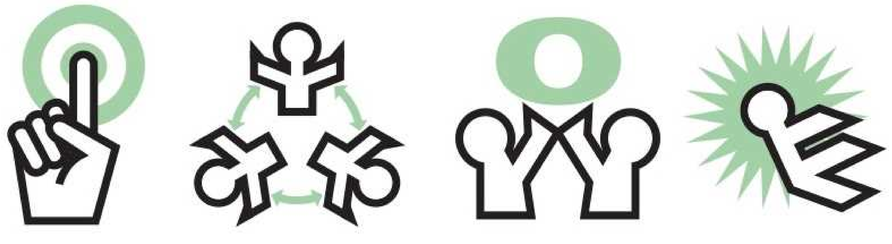
# 「重大労災防止の行動指針」を活用し、働く者の全員参加で安全を築こう!

JR連合は、安全確立を最重要課題に位置づけて運動を展開しています。そして、働く者の安全を確保することが、ひいては鉄道全体の安全性向上にもつながるとの認識に立ち、JR、グループ会社、協力会社のすべての社員を含めた取り組みとして、「すべてのJR関係労働者の死亡事故・重大労災ゼロ」の活動に着手しました。

JRの仕事は常に危険と隣り合わせにあり、今なお、作業者が労災で死傷する痛ましい事故が続いています。JR連合は、企業や組合など所属や立場の違いを越え、働く者の全員参加で、力を合わせて職場からの安全を築くことが大切だと考えます。

JR連合はこの運動の第一歩として、まず、職場における重大労災を撲滅するために、「重大労災防止の行動指針」を策定しました。このハンドブックは、指針のポイントをまとめたものです。あくまでも働く者の立場に立って策定し、仕事の前や、合間で一息ついた時などに確認し、皆さんに考えていただきたいこと、実践していただきたいことを記載しています。仕事を行っていくうえでの「安全の目標やヒント」として捉え、仲間の皆さんで、この内容を参考に安全について話し合ってみてください。自分や仲間の命や身体を守るための運動にご参加いただきたいと思います。

現場で働いている方々が参加し運動しなければ、職場からの安全の確立にはつながりません。このハンドブックを活用いただき、所属や立場を越え、働く者の全員参加で安全を築いていきましょう!



# 決められたルールや基本動作を守り、危険な行動は注意しよう!

## 概　況

(1) 事故現場の隣駅構内において、き電線支持及び電車区分の碍子取替作業が6日間に亘って行われており、事故が発生したのは最終日であった。

(2) 当日午前中の作業は順調に進み、区切りがついたので工事指揮者は作業終了を指示した。同時に隣駅に配置していた下り中継見張員（受傷者）にも連絡を入れた。

(3) 昼食休憩を終えた隣駅の下り中継見張員は、持ち場に向かった。その際、駅の改札を通らずに下り線の線路横をホームに沿って歩いていた。

(4) その頃、下り線には通過する特急列車が定刻で接近、既にホームまで進入していた。

(5) 時速92km/mで惰行運転していた運転士は、特急列車に背を向けて歩いている下り中継見張員を発見し、汽笛吹鳴するとともに直ちに非常停止手配を行ったが間に合わず、下り中継見張員は列車に触車して死亡した。

## 背後要因

**(1) 防犯カメラの記録によると、下り中継見張員（受傷者）は工事指揮者から指示される前にも関わらず線路内に立ち入っていたことが判明した。しかも、線路に接近して列車に背を向けるように歩いていたという。さらに、事故前日の午前中と当日の午前中には、線路内を歩いていたことも分かり、日常的にルールが守られていなかった可能性も指摘されている。**

**(2) 見張員（とりわけ中継見張員）は、業務の特性上から単独行動に陥りがちであるが、近くや周囲に注意してくれる人がいないことで不安全行動につながる可能性がある。**

# 保護具を正しく使用し、定められた手順での作業を徹底しよう!

## 概　況

(1) 事故が発生したのは、山間部を走る線路の沿線にある急斜面で落石防止網を新設する高所作業中であった。
(2) 現場の作業着手から10日目、資材等を運搬する荷揚げ作業を始めて4日目となったこの日も線路内立入直前にミーティングを行い、工事管理者を含む7人で作業が開始された。
(3) 列車見張員を除く6人は、足場を仮設するための材料を簡易索道で山道まで荷揚げする作業に着手した。
(4) 介添えを担当していた作業員（受傷者）は、山道から5m程の高さの急斜面（50°）上部で簡易索道から資材を取り下ろす作業に取りかかる。
(5) 介添えロープで誘導しようとした作業員が足を滑らせ、約5m下の山道に墜落して体を強く打ち、病院に搬送されたものの死亡が確認された。

## 背後要因

**(1) 現場には安全帯結着用の親綱が設置されていたにも関わらず、作業員（受傷者）は安全帯を使用していなかった。梯子や足場上での作業ではなく、地面に足が着いた状態であったことから、高所作業であるとの意識が薄れ、油断していたと考えられる。**
**(2) 線路立入直前のミーティングや点呼でも全員で「安全帯よし」を喚呼していた。山道にいた工事管理者からは急斜面上にいた作業員の安全帯使用状況は確認できなかったものと思われる。仮に安全帯を着用していない作業員を見つけたら、注意する環境にはあった。**
**(3) 安全帯は正しく使用しなければ、効果を発揮することができない。また、移動や昇降の際にはフックの掛け替えなども行うことから、急ぎ作業にならないように正しい手順で細心の注意を払って作業することが求められる。**

# 作業前の検電を徹底し、停電範囲は十分に確認しよう!

## 概　況

(1) 事故発生の当日は、車両基地の構内で架線の示温ラベル貼り替え作業を行う予定であった。
(2) 作業に先立って行われた作業承認の打合せの際、加圧線の図面に間違いを発見した。しかし、図面を差し替えることを前提として、作業着手は承認されている。
(3) 承認後、直ちに作業に着手したが、間違った図面をそのまま使用したため、作業責任者と作業員の2人が加圧中（25,000Vが通電）のき電線にアルミ製梯子をかけ、地絡（装置などに大地との電気的接続が生じること）が発生した。作業責任者と作業員にケガはなかったが、あわや感電という大事故につながる可能性があった。
(4) 作業責任者と作業員は、作業前に検電（電気の停止状態を確認する行為）を行っていなかった。
(5) 地絡箇所周辺の電車線路（トロリ線）は停電していたが、梯子をかけたき電線は系統が異なっていたことから、加圧中であった。

## 背後要因

**(1) 工事指揮者が工事の進捗を把握できておらず、協力会社任せになっていた。また、工程が遅れており、施工数量の多い断路器周辺から先に施工しようとした。**
**(2) 断路器周辺は系統が複雑な箇所にも関わらず、全停電で作業を計画していなかった。さらに、経験の浅い工事指揮者に任せ、周囲のフォローもなかった。**
**(3) この作業は、構内部分停電（作業エリア内に停電箇所と加圧箇所が混在している状態）で行われたものの、工事指揮者や作業責任者をはじめとする作業グループ全員が停電範囲を正しく認識しておらず、当該箇所は停電していると思い込んでいた。**
**(4) その後の調査によって、当初は作業員が虚偽の報告をしていたことも判明した。その背景に会社の無事故継続日数が途絶えることが気になったと指摘されている。会社内に事実を報告しにくい風土があったのではないか。**

# 気兼ねや遠慮のない関係をつくり、お互いの所属や立場を越えて連携しよう!

## 概　況

(1) 当日、工事管理者他9人は、駅構内の測量作業に従事していた。
(2) 特急列車の通過時刻3分前となり、上り列車見張員（現場）から上り列車見張員（先方）へ携帯式無線機で次列車3分前の連絡をするも応答がないため、工事管理者は作業員を待避させた。
(3) 上り列車見張員（先方）は、上り列車見張員（現場）から3分前の連絡がなかったため、同見張員及び工事管理者に連絡したが応答がなく、赤色旗により特急列車に列車停止手配を行ったが、当該列車は上り列車見張員（先方）の位置を通過した。
(4) 上り列車見張員（現場）はその後も繰り返し通話を試みたが、次列車である貨物列車が接近したため、再度、赤色旗により列車停止手配を行ったものの、貨物列車も上り列車見張員（先方）の位置を通過した。
(5) 特急列車の運転士は、旗を振る上り列車見張員（先方）の姿を認めているが、列車停止手配の認識はなく、運転を継続している。また、貨物列車の運転士は、力行運転中で時刻表を確認していたことから、上り列車見張員（先方）の姿を認めていない。

## 背後要因

**(1) 特急列車の運転士は、赤色旗による列車停止手配と認識できなかった。また、上り列車見張員（先方）は赤色旗を頭上で振って列車停止手配を行ったものの、運転士には認識されなかった。**
**(2) 上り列車見張員（先方）は、列車接近時に赤色旗以外の列車停止手配を行っていなかった。**
**(3) その後の調査で工事管理者が列車見張員支援装置の電源をOFFのまま、上り列車見張員（先方）に携行させていたことがわかった。同装置の誘発報を恐れて、JRに対して気兼ねしていたものと思われる。**

**「列車見張員支援装置」とは･･･**
列車見張員が列車等を停止させる場合等の緊急時において、列車無線及び乗務員無線を活用し、乗務員（運転士及び車掌）に対して、音声により「緊急停止」を知らせるもの。

# 一人作業は極力避けて、作業の進捗を常に確認しよう!

## 概　況

(1) 事故の当日、工事指揮者他6人は、き電区分所内の主回路張替作業を実施するため、現地に集合して作業前ミーティングを行った。
(2) 工事指揮者は、上り線の停電手配を行い、検電・接地処置が終わってから、作業責任者（受傷者）に上り線側のみ作業着手を指示した。
(3) 作業責任者は、作業着手の指示を受けて、主回路張替作業を行うため、き電区分所のビームに登って、上り線側の作業を行った。
(4) 作業責任者は、上り線側の作業が終わったため、下り線側（加圧中）のビームに移動した際に誤って加圧中の主回路に触れて感電したものと思われる。
(5) その後、受傷した作業責任者を病院に搬送したものの死亡が確認された。

## 背後要因

**(1) 当日の作業における停電間合いは、上下線及び区間によって、まちまちの状態であった。**
**(2) 作業前ミーティングでは、上り線共通間合い時間で上り線側を先に施工して、下り線共通間合い時間で下り線側の作業を実施する計画であった。**
**(3) ビーム上の主回路張替作業は、作業責任者（受傷者）が1人で行っていた。**
**(4) 工事指揮者は、受傷者が感電した時間帯に下り線の停電連絡をしていたため、受傷者が下り線に移動するのを目撃していない。また、他の作業者も地上で作業を行っていたため、受傷者を目撃していない。**