

申第32号、申第35号に対する窓口回答 会社は、安全問題で 労使協議を拒否！ 安全軽視、労組軽視で 脅かされるJR東海の安全

会社は、6月20日、申第32号「新幹線電車の安全に関する申し入れ」（4月28日申し入れ）と申第35号「みずほ615号における放火未遂事件に関する申し入れ」（5月30日申し入れ）に対する回答を幹事間の窓口で回答してきました。

会社は今回も申し入れに対して労使協議を拒否しました。今回の申し入れは安全に関する問題であり、会社にとっても極めて重大な課題のはずです。しかし、会社は他社のことと組合の申し入れを一蹴しました。このような安全軽視、労組軽視の姿勢は絶対に許されません。

J R 東海労は、このような会社の姿勢を許すことなく、今後もしっかりと安全を守るために闘います。

申第32号（4月28日申し入れ）

新幹線電車の安全に関する申し入れ

本部は3月24日、『申第19号 のぞみ31号が部品の落下により緊急停止した事故に関する申し入れ』に基づく業務委員会を開催し、1月25日に発生した「のぞみ31号」の歯車箱破損事故について労使協議を行った。しかし会社は、事故原因等の詳細について「他社の事柄であり、回答する立場にない」と回答するなど、J R 東海管内を同じ形式の車両が営業運転しているにもかかわらず、全く危機意識を持っていない姿勢に終始した。

台車の歯車箱が破損する事故は、これまでも2010年3月3日に新神戸駅で、そして2013年4月18日には京都～新大阪間でも発生している。ＪＲ東海労は、この２件の事故について、会社に申し入れを行い業務委員会を開催したが、この時も「他社の事柄である」や「原因は調査中である」などと回答し事故原因と明確な対策等を示すことはなかった。

ＪＲ東海労は、これらの事故は新幹線の脱線・転覆につながる重大な事故と認識する。会社は早急に原因究明を行い、抜本的な対策を構築すべきである。従って、下記の通り申し入れるので、速やかに労使協議を行なうこと。

記

1. 2017年1月25日に発生した「のぞみ31号」の歯車箱破損事故の原因と具体的対策を改めて明らかにすること。
2. 2013年4月18日に発生した「ひかり515号」の歯車箱破損事故の原因と具体的対策を改めて明らかにすること。
3. 2010年3月3日に発生した「のぞみ56号」の歯車箱破損事故の原因と具体的対策を改めて明らかにすること。
4. 会社は3月24日に開催した『申第19号 のぞみ31号が部品の落下に緊急停止した事故に関する申し入れ』に基づく業務委員会で、「仕業検査、交番検査時に台車の入念点検を実施し、異常はなかった」と回答しているが、新幹線の車両所では社員に対して「歯車箱の入念点検」を指示しただけで、何が発生したのか、どのような異常があったのかが全く知らされていない。このような作業指示では何のための「入念点検」なのかが把握できない。
「入念点検」を指示する場合は社員に対して、事故や故障の詳細について写真等を用いながら周知徹底すること。
5. ＪＲ東海労は上記３件の事故は歯車箱にある小歯車軸受に異常があったと考える。小歯車軸受は外観から異常を発見することは困難であるため、新幹線電車の台車検査周期を30万km以内とし、全般検査周期を90万km以内とすること。
6. ＪＲ西日本では、交番検査等で軸箱油や歯車箱油に汚損等があった場合は潤滑油

を「分析機」で分析し、潤滑油に異常がある場合は台車交換を行うと聞いている。
ＪＲ東海においても「分析機」を各車両所に配置し、ＪＲ西日本と同様の検査を行うこと。

7. 2013年5月16日に開催した「ひかり515号における歯車箱破損事故に関する申し入れ」に基づく業務委員会で、会社は歯車箱破損事故について「台車振動検知装置で検知できる」と回答した。

この「台車振動検知装置」の概要と搭載されている車種（編成）、および表示条件と検知することができる故障について明らかにすること。また、「台車振動検知装置」で異常を検知した場合、運転台にどのような表示がされるのか明らかにすること。さらに、表示された場合の取り扱いを明らかにすること。

8. 「のぞみ31号」の歯車箱破損事故では、運転台モニタに「駆動系異常」が表示されたと聞いているが、「駆動系異常」が表示される車種（編成）、および表示条件と、検知できる故障について明らかにすること。また「駆動系異常」が表示される場合には「台車表示灯」を点灯させる構造に改めること。さらに、運転台モニタに「駆動系異常」が表示された場合の取り扱いを明らかにすること。

9. 運転台に「台車表示灯」が点灯した場合は、運転士の判断で停止させるのではなく、自動的に停止させる構造に改めること。

10. 「台車振動検知装置」を全ての新幹線電車に搭載すること。

11. 今後このような事故は発生したときは、速やかに労働組合に報告し、労使協議を開催すること。

【会社回答】

3月24日の業務委員会で、当社として説明すべき内容は概ね説明しており、改めての業務委員会開催は不要と考える。

1. JR西日本より、歯車装置油面計の破損により潤滑性能が低下して、小歯車軸受が損傷した。

対策として、油面計の破損対策を検討していると聞いている。

2. 小歯車軸受の製造不良であり、対策としてメーカーの品質改善をはかっている。

3. JR西日本より、小歯車軸受コロの磨耗により、小歯車軸受が破損した。対

策として、製造不良対策や定期検査時の歯車装置潤滑油異物混入対策等を実施していると聞いている。

4. 必要に応じて適切に指示をしており、今後もその考えに変わりはない。
5. そのような考えはない。
6. 当社でも同様の測定を実施している。
7. 台車に異常振動が認められた場合、台車表示灯を点灯させる台車振動検知装置をN700A、G編成に搭載している。台車表示灯点灯時は速やかに停止手配、停止後は指令指示に従う。
8. N700系以降の車両では、歯車装置等の駆動系に異常が認められた場合、モニタに駆動系異常を表示させる。駆動系異常表示時は、速やかに停止手配、停止後は指令指示に従う。
車両構造の変更については、その必要性、効果等を総合的に勘案して判断する。
9. 車両構造の変更については、その必要性、効果等を総合的に勘案して判断する。
10. 車両構造の変更については、その必要性、効果等を総合的に勘案して判断する。
11. 協約に則って適切に対処する。

《主なやり取り》

組合：業務委員会での議論が十分ではなかった。会社は概ね説明したと言っているが、安全問題であり概ねで十分という姿勢は問題である。安全軽視、労組軽視のその姿勢に対して厳重に抗議する。

会社：他社のことであり、当社としての説明は出来る範疇で行っている。今回の回答も改めて業務委員会を行うことはない考える。

組合：何度も言っているが、繋がっている線路を同じ車両が往きかっているのだ。当社とか、他社という考えに問題がある。

組合：車両の構造について、台車が点灯したときは、危険だから直ちに停止させる取り扱いだと思うが、このようなときは機械的に停止させることの方がより安全と考えるが。

会社：運転士が停止させることになっている。

組合：機械的にはできないのか。

会社：詳しくはわからないが、できないことはないと思う。

組合：ならば、機械的に停止させることの方がより安全である。詳しく分からないのならば、詳しく分かる人を入れて協議すべきである。台車振動検知装置も全ての車両につけるべきだし、駆動系異常が検知されたときは台車表示灯を点灯させるべきである。安全のためにはもっともな意見だと思うが。

会社：組合の意見として承る。

組合：一つ確認するが、安全に関する問題で、他社の問題には一切物は言えないのか。お互いに乗り入れしている関係である。対応や対策であきらかに不十分な点があった場合、ここはこうした方が良いとか、そういうことも言えないのか。

会社：そのようなことはないと思う。こうした方がより安全であるということ言うことはできると思う。

組合：確認しておく。

申第35号(5月30日申し入れ)

みずほ615号における放火未遂事件に関する申し入れ

マスコミで、『26日午前11時ごろ、岡山市内を走っていた山陽新幹線の新大阪発鹿児島中央行き「みずほ615号」(8両編成)の車内で「男が火をつけようとした」と110番通報があった。新幹線は岡山駅で止まり、岡山県警は車内にいた70～80代と見られる男を現住建造物等放火未遂の疑いで現行犯逮捕した。岡山中央署によると、男は1号車の窓際の席で、持っていた書類にライターで火をつけた疑いがある。ほかの乗客が水をかけて消火、座席の一部がこげたが、けが人はいなかった。男は調べに対し、「岡山に着きそうになったのでつけた」と話し、容疑を認めているという。JR西日本によると、列車が岡山駅に到着した後、先頭の1号車(自由席)内の非常ボタンが押されたという。この新幹線は運転を取りやめ、岡山市内にある車両基地に移された。乗客ら約350人は岡山駅で全員降り、後続列車に乗りかえた。ほかの下りの一部列車にも約15分の遅れが出て計4600人に影響した』との報道があった。

2015年6月30日、新横浜～小田原間を走行していたのぞみ225号で列車火災が発生し、乗客2人が死亡し他の乗客・乗務員も負傷した事件があったが、今回の事件は結果としてけが人が出なただけであり、対応が遅れた場合は大惨事になった可能性もある。

会社は新幹線車内業務の見直しをしようとしているが、今後今回のような事件が起きた場合、車内の安全が保たれず、乗客・乗務員に危険が及ぶことは間違いない。従って下記の通り申し入れるので早急に労使協議を開催し回答すること。

記

1. 今回の事態の詳細について、乗務員や駅係員の対応も含め時系列をもって明らかにすること。
2. 今回の事態について、列車運行および車両、乗客・乗務員の被害状況等を明らかにすること。
3. 今後の乗客の安全及び乗務員の安全を含めた再発防止対策を明らかにすること。

4. 新幹線車内業務の見直しは、乗客・乗務員を危険に晒すことになる。今回のような事件を未然に防ぐためにも、新幹線車内業務の見直しを中止すること。

【会社回答】

本件はＪＲ他社での発生事象であり、業務委員会は開催せず、幹事間回答とする。

1. 他社のことなので、回答する立場にない。
2. 他社のことなので、回答する立場にない。
3. 本件を受けて、何か新たに対策を講じる予定はないが、引き続きハード面では現在行っている車内防犯カメラの増設、改造を進め、ソフト面では駅車内での注意喚起の強化、不測の事態に備えた社員一人ひとりの意識や知識の向上訓練等、ハード、ソフトの両面からセキュリティ強化のための対策に取り組んでいく。
4. そのような考えはない。

《主なやり取り》

組合：これもまた他社のことで、それで終わりなのか。

会社：実際に他社のことなので、当社として何かするというものではない。

組合：起きた場所は他社の駅ではあるが、東海でも放火事件があった。他人事とは捉えずに、お互いにしっかりと教訓化すべきだ。

会社：対策としては３番の回答で示しているが、当社としても他人事とは考えてはいない。

組合：ならば、しっかりと協議し対応すべきだ。

会社：あくまでも他社の駅の出来事である。どこかの空港で何かあったときに、そのことをもって協議することはないように、他社の駅の出来事で協議することはない。

組合：他社でも他の空港でも、組合が申し入れたことに対しては協議すればいい。まして今回は新幹線の岡山駅でのことではないか。

会社：そのようにな考えはない。

組合：会社は新幹線車内業務の変更として、新幹線の車掌を２人にしようとしている。今回のような状況の時に、対応が遅れ、旅客に被害が出るようなことになったら大変である。新幹線車掌の２人化は危険でありやめるべきである。

会社：業務内容が変更されても問題のないよう、設備改善や教育を進めている。

組合：机上の考えと実際は違う。何かあったときは、３人でも大変なのに、今

回のようなことが起きたときに２人では対応不能だ。

会社：異常時にはパーサーも対応するし、その教育も行う。

組合：だからそんな簡単なことではないと言っている。何かあってからでは遅いのだ。対立である。安全問題なのに、組合の申し入れに対して協議はしないし回答が不誠実である。安全軽視、労組軽視の会社対応に対して改めて厳重に抗議する。

以 上