

**申第4、9、10号に対する窓口回答
団交及び労使協議を行わない
会社に抗議！対立を確認！
安全問題を協議しない会社の姿勢は
安全軽視であり重大な問題だ！
車内での事象は契約通りにならない
まさに偽装請負である！**

会社は、9月4日、申第4号「東海道新幹線架線切断に関する申し入れ」、申第9号「『東海道新幹線作業滑車取り忘れ』報道に関する申し入れ」、申第10号「『新幹線車内業務の見直し』に関する団体交渉開催の4回目の申し入れ」に対して、窓口回答を行いました。

申第4号は申し入れから2ヶ月以上経ってからの回答であり、又、申第9号も含め安全問題を労使で協議しないその姿勢は、危険この上ない安全軽視姿勢です。更に会社は、申第10号の新幹線車内業務見直しの4回目の団体交渉申し入れに対しても団交を拒否しました。車内業務見直しは労働条件が大幅に劣悪化され、しかも偽装請負の疑いが持たれる重大な問題です。労働組合の申し入れを4度も無視して団体交渉の開催を行わない会社の姿勢は許されるものではありません。

J R 東海労は、このような会社の姿勢に対して嚴重に抗議し、対立を確認しました。

申第4号(6月27日申し入れ)

東海道新幹線架線切断に関する申し入れ

6月21日、19時54分頃、東海道新幹線の京都、大一両間において、架線（トロリー線）切断による停電が発生し、救援列車による旅客救済や特殊収容の取り扱いを行う等、復旧までに5時間以上の時間を要した。そのため、運転再開が2日未明となり、9万人にも及

ぶ非常に多くの旅客に多大な迷惑を掛ける結果となった。

この事故は、午前中からの大雨による影響で東海道新幹線が運転を見合わせる等、列車に大幅な乱れが発生している中での事故であった。その影響から、停電の前も京都と新大阪の間の上下線に多くの列車があった。そのような状況にも関わらず、過負荷防止の為にノッチ制限を取り扱わなかったことがその原因とも報道されている。

新幹線の車体の屋根には、切断した架線が接触したために発生した複数の穴が開いていた。このことは、列車火災や沿線火災も起きかねない事態であり、二次災害、三次災害もあり得た大事故であったと考える。

運転再開後の列車運行に際し、指令からの指示が混乱した影響で、駅係員と乗客との間で多くのトラブルが発生する等、関係社員にも多大な混乱を生じさせた。又、無謀な運用による安全を無視した乗務の強要も行なわれている。

この間、列車の大きな乱れによる混乱は幾度もあったが、組合は、その都度申し入れをして混乱を再び起こさないための対策について追求してきた。しかし、またしても混乱は引き起こされた。このような会社の状況にあって、「新幹線車内業務の見直し」による車掌の2名体制は、異常時における多くの不安や問題点があると重く受け止めるべきである。

この間会社は、組合からの安全問題の申し入れに対して労使協議を拒否している。このような姿勢は安全軽視であり労組軽視である。今回の事故に関しては、国土交通省からも速やかに報告をするよう求められている。会社は姿勢を改め、下記の申し入れに対して早急に協議の場を設定すること。

記

1. 京都、大一両間の架線切断について事象を時系列で明らかにすること。
2. 架線が切断した原因を明らかにすること。
3. 架線切断寸前に京都、新大阪間の上下線に在線していた列車本数を明らかにすること。
4. 架線切断寸前に京都、新大阪間の上下線に多くの列車が在線していたが、ノッチ制限の過負荷防止対策を実施しなかった理由を明らかにすること。
5. 架線切断寸前に京都、新大阪間の上下線に多くの列車が在線していたが、駅間での列車抑止を実施しなかった理由を明らかにすること。
6. 大雨による列車抑止の運転再開後に、全ての列車を運行させ、結果過負荷で架線を切断し、無謀な運用による社員への負担を強いている。この間幾度ともなく申し入れているが、列車が乱れたときは、運転再開後も適度な列車の運休等で余裕を持った運用をするべきであると考え、会社の見解を明らかにすること。

7. 切断した架線の接触により車体に穴が開いたと報道されているが、どの列車のどこの部分にどれだけの数、大きさの穴が開いたのか、その事象と原因を明らかにすること。
8. 車体に穴をあける程の高圧の架線により、列車火災や沿線火災発生の恐れはなかったのか明らかにすること。
9. 切断された高圧の架線が車体に触れ、車体に穴を開ける以前になぜき電停止の取り扱いをしなかったのか明らかにすること。
10. 架線切断の影響により、G26編成とC56編成で調査及び修繕を実施しているが、調査及び修繕歴を明らかにすること。又、他の編成には影響がなかったのか明らかにすること。
11. 救援列車において乗客の乗り換えの際に車椅子の乗客を救済できなかったと報道されているが、その事象及び原因、今後の対策を明らかにすること。
12. 特殊収容列車の実施本数及び実施駅を明らかにすること。
13. 旅客の救済に際して、車掌の呼び掛けに協力した社員は何名いたのか明らかにすること。
14. 乗務員の運用で、睡眠時間が2時間にも満たない状態で乗務する乗務員が多数いた。安全上非常に危険な状態であったと考えるが、会社の考えを明らかにすること。又、会社はこのような状態を当たり前のように放置し、そのまま乗務させたが、乗務の途中で乗務員に心身状態の異常があった場合、会社として責任を持つのか明らかにすること。
15. 設備関係、運転取り扱い関係、旅客に関する対応の関係、駅係員や乗務員の運用の関係等について、今後の対策について明らかにすること。
16. 今回の事故で、異常時における車内の混乱に対する対応や車椅子の乗客に対する旅客救済の不備等、多くの問題がまたもや露呈した。このような状態で「新幹線車内業務の見直し」は不可能である。来年3月実施しようとしている「新幹線の車内業務の見直し」は直ちに中止すること。

【会社回答】

本件は本社本部間で議論する案件ではないため業務委員会を開催しない。

1. 19時37分、新大阪駅への入線待ちのため、のぞみ241号G26編成が当該箇所にて停車。19時48分、京都駅～新神戸駅間の上下線にて瞬時停電が発生、同区間にて運転を見合わせた。係員による現地確認の結果、20時29分に京都駅～新大阪駅間にてトロリ線の断線を発見。お客様の救済を実施するとともに

復旧作業を行った。

当該区間の復旧作業を24時47分に完了し、24時54分に運転を再開した。

2. ①当該列車のパンタグラフが、「同相エアセクション」内の片側のトロリ線と不完全接触となる極めて狭い範囲（2 m程度）に停止したこと。
②その地点で当該列車が11分停車し続けたこと。
③大雨の影響で当該列車より前方に列車が多数在線しており、流れる電流が大きかったこと。
これらの条件が重なったことで、不完全接触によりトロリ線とパンタグラフ間の電気抵抗が高くなり、トロリ線に熱（ジュール熱）が長時間発生した。この熱によりトロリ線が軟化して細くなり、パンタグラフとの間に生じた僅かな隙間にアーク放電が起き、断線に至ったと判明した。
3. 瞬停の発生した時間の京都～新大阪在線列車は、下り11本、上り3本。
4. ノッチ制限を実施する条件には至らない状況であった。
5. 列車を一旦駅に抑止する事象は発生していないため、駅間でも抑止は行っていない。
6. 旅客のご利用状況及び影響列車を勘案し運休手配も含めた対応をした。
7. のぞみ391号（C56編成）5号車の二面側壁に地絡痕と思われる痕跡が4箇所（2箇所が貫通）。又、のぞみ241号（G26編成）12号車のスリ板にアーク痕と二面側壁及びガイシオオイ側壁に地絡痕と思われる痕跡が5箇所（全て貫通）。
原因は、断線した加圧中のトロリ線が車体に触れたため。
8. 断線したトロリ線は沿線の地面に直接触れず、沿線火災発生の恐れはなかった。
9. 停電発生時の適切な取り扱いにより、き電停止の扱いは不要と判断した。
10. 調査結果については、先程回答したとおりである。
G26編成・C56編成ともに修繕、G26編成のパンタグラフは取替をおこなった。
11. 車椅子のお客様と介護者の方には駅ホームへ移動するための方法を提案し

たが、最終的には介護者の方も含め、ホームに降りないとも判断された。

12. 今回の事象では、特殊収容の取り扱いを実施していない。
13. 10名程度の社員は乗務員に協力したという報告を受けている。
14. 乗務員の運用については、列車の運行状況や勤務等を勘案して対処している。
15. 「同相エアセクション」における停止回避区間を示す標識を新設し、運転士がこの区間を避けて、やむを得ず停車した場合は、指令員の指示により運転士が当該のパンタグラフを降下させる取り扱いを行うこととした。
輸送障害時の旅客対応や社員の運用については、今後も適切に対応していく。
16. そのような考えはない。

申第9号(8月4日申し入れ)

「東海道新幹線作業滑車取り忘れ」報道に関する申し入れ

8月1日、マスコミで「大阪府摂津市の東海道新幹線で7月、架線の張り替え作業で使った滑車1個を撤去し忘れ架線に固定したままの状態丸1日、列車を走らせていた」などと報道された。

JR東海は、これが事実なら安全上看過できない事態だと考える。下記の通り申し入れるので誠意ある対応を行うこと。

記

1. 事象の詳細を時系列も含め詳細に明らかにすること。
2. 作業用滑車を取り忘れた原因を明らかにすること。
3. 安全に支障はないと判断したのならば、社員の監視は必要ないのであって、監視を付けたということは安全に支障があると会社が考えていた証左である。会社の見解を明らかにすること。
4. あってはならない箇所にあってはならないものが存在している状態で列車を通常走行させたことは安全上問題である。会社の見解を明らかにすること。

5. 「列車に遅れはなく、安全に支障もなかったので公表しなかった」と報道されているが、公表しなかったことがなぜ報道されたのか明らかにすること。

【会社回答】

本件は本社本部間で議論する案件ではないため業務委員会は開催しない。

1. 5時54分、工事指揮者より、高速ヘビーシンプル化工事作業後の鳥飼保守基地での工具材料チェックの際、延線用滑車（以下、「金車」）1個が無いことが判明したと連絡があった。

6時01分、現地社員が施工箇所付近を調査したところ、吊架線に金車があることを認め指令に連絡、指令は状況を詳細に確認するため列車抑止手配を行った。6時20分、現地社員は吊架線に金車が強固に緊縛していることから運転に支障のない旨を指令に報告、所定速度で運転再開した。

2. 最終点検の責任者の意識が、地上廻りと吊架線に集中したため、最終点検が不十分となった。

5、6号車がそれぞれ実施する具体的な点検範囲・設備について、双方の連絡責任者の連携がとれていなかった。

3. 金車は、架線を張り替える際に使用するものであり、吊架線に強固に固定して使用するものである。今回も現地係員が確認したところ、吊架線に強固に固定されていたことから、重大事故が発生する可能性はない、と判断した。また、念のため、社員を終日監視させた。

4. 3と同じ。

5. 当方では関知していない。

申第10号(8月4日申し入れ)

「新幹線車内業務の見直し」に関する団体交渉開催の4回目の申し入れ

JR東海労は、会社がこの間説明してきた「新幹線車内業務の見直し」のその業務内容が偽装請負の疑いが濃厚であると考え、違法性が疑われる施策の導入を認めるわけにはいかない。

従って下記の通り申し入れるので、早急に団体交渉を開催し誠意ある回答をすること。

記

1. 会社は、今回組合に説明している「新幹線車内業務の見直し」について、事前に偽装請負等の問題がないのか厚生労働省等関係する機関と確認したのか明らかにすること。確認したとすればその対応機関を明らかにすること。
2. 偽装請負という違法性を疑われる施策である「新幹線車内業務の見直し」の導入は撤回すること。

【会社回答】

基本協約の団体交渉事項には当たらないことから、団体交渉を開催する考えはない。

1. 当社からJRCPに委託する業務の内容は、予め契約書に記載し、JRCPにて必要な教育を実施した上で、パーサーが独立して行う事が基本となる。通常時においては、車掌長からマネージャー（パーサーの代表者）への指示行為は発生しない仕組みであり、偽装請負には抵触しない。
なお、第三者機関に対する確認有無を明らかにする考えはない。
2. そのような考えはない。

《主なやり取り》

組合：それぞれ協議や団交を開催しないことに抗議する。

会社：架線の関係は新幹線と関西で業務委員会を行っている。

組合：地方がやったからといって、本部本社で協議を行わなくていいとは全くなっていない。本部は協議が必要であるから申し入れを行っている。

会社：本社も地方も考えは同じである。

組合：考えが同じだから協議、議論は必要ないというのか。それは大きな間違いである。そのような安全軽視、組合軽視の姿勢に対して抗議する。

組合：列車の乱れによる乗務員の休養確保について、乗務員から申告があれば対応するという考えで間違いはないか。

会社：申告があれば対応する。

組合：このような状況になったとき、今の乗り組みでも対応が大変なのに、この体制を見直すなどとんでもないことだ。

会社：列車に乗っていた社員も協力した。

組合：協力した社員が10人というのは、1列車で10人なのか。

会社：1列車ではなく全部で10人である。

組合：たった10人である。しかもみんなが乗務員ではるはずもなく、何の力にもならない。車内業務の見直しは撤回すべきである。

組合：滑車の取り忘れで、社員に監視させた。不安があったからこそ監視員を置いたのではないのか。

会社：回答の通り、安全に問題はなかったが、念のためである。

組合：問題がないとなぜ言えるのか。

会社：社員が現地を確認している。金車は吊架線に強固に緊縛されている。

組合：普通の状態ではないのだから異常な状態である。金車を取り除いてから列車を走らせるべきだった。

会社：安全に問題はない。

組合：会社がこの事故に関して公表しなかったのはなぜか。

会社：遅れもなく、安全にも問題がなかったので公表しなかった。

組合：公表していないのになぜマスコミで報道されたと思うか。

会社：分からない。

組合：JRCPとの偽装請負であるが、現状からしてまさに偽装請け負うではないか。

会社：契約上の取り扱いだけである。起きた事象を伝えるだけである。偽装請負はない。

組合：車内では様々なことがある。契約上のことだけで済むはずがない。

会社：人命にかかわるような異常時に協力し合うことはあるが、これは偽装請負ではない。

組合：異常時でも制限があるはずだ。異常時でなく平常時でも想定にない様々なことがある。机上の考えと実際は違う。あきらかに偽装請負が起きている。車掌業務の見直しは撤回すべきだ。団交を開催すべきだ。

以 上