

## 申第21、22、24号について窓口説明 安全問題で本部本社間の協議を拒否！ のぞみ34号事故直後の 会社対応に抗議、対立！

会社は12月21日、申第21、22、24号について、窓口での説明を行いました。

申第22号と24号は、安全に関する申し入れです。先日、のぞみ34号であわや脱線転覆という大事故が起きたばかりで、安全問題に関しては特に労使でしっかりと議論を行う必要があります。しかし会社は組合の申し入れを拒否しました。このような姿勢では、またいつ大きな事故が起きるか分かりません。本部は会社のこのような姿勢に対して抗議し、対立を確認しました。

### 申第21号(10月27日申し入れ)

「熱海駅で期限切れの乾パンを乗客に配布」報道に関する申し入れ

10月24日、マスコミで「J R 東海は23日、台風21号の影響で22日深夜から23日早朝まで熱海駅（静岡県熱海市）に停車していた東海道新幹線こだま705号の乗客に、賞味期限の切れた乾パン128食を誤って配布していたと発表した。広報部は乗客から健康被害が生じたとの申し出などはないと説明している。誤って配布されたのは、熱海駅に備蓄されていた賞味期限が2017年8月だった備蓄保存用パン。駅係員が午前3時ごろ、100～200人の乗客に配布した。賞味期限の切れた駅備蓄の非常食は速やかに廃棄されることになっているが、一部が廃棄されていなかった」と報道された。

この報道に関して下記の通り申し入れるので早急に労使協議を開催すること。

## 記

1. 事象について時系列も含め詳細に明らかにすること。
2. 熱海駅以外の駅で、乾パン等の非常食は配られなかったのか明らかにすること。
3. 乾パンはどこの指示で旅客に配布されたのか明らかにすること。
4. 乾パン等、非常食を旅客に配布する基準について明らかにすること。
5. 乾パン等、非常食はどのくらいの量が駅に備蓄されているのか明らかにすること。
6. なぜ賞味期限切れの乾パンが熱海駅に備蓄されていたのか、その原因を明らかにすること。又、他の現業機関には賞味期限切れの乾パン等が備蓄されていなかったのか明らかにすること。
7. 配られた乾パンが賞味期限切れだったことに気付き申告したのは誰だったのか明らかにすること。社員が賞味期限切れと認識した後、その乾パンは回収されたのか明らかにすること。回収されたならば、旅客にどの様に周知し、どこの指示でどう回収したのかを明らかにすること。回収していないならば、それはなぜか明らかにすること。
8. 今後、賞味期限切れの乾パンを食べた旅客から体調不良の申告があった時、どのような対応をするのか明らかにすること。
9. 今後の対策を明らかにすること。

### 【会社回答】

協約上の付議事項に該当しないことから、業務委員会を開催しない。

1. 10月23日（月）、台風21号の影響により熱海駅に兆時間停車していた、こだま705号のお客様に対し、駅係員が駅に備蓄している非常食を配布したが、その後お客様の申告により、賞味期限が平成29年8月の非常食（5年保存）であることが発覚した。  
その後、乗務員や駅係員が当該非常食の回収作業を実施し、その一部を回収した。

2. 小田原駅～米原駅の各駅にて配布したが、熱海駅以外に賞味期限切れの非常食を配布した箇所はない。
3. 今回、非常食の配布を事業本部の判断のもと、実施した。
4. 非常食の配布判断に関しては、異常時等の長時間運転を見合わせる場合等を想定し、運転見合わせ時間やお客様の状況等を総合的に勘案して、行なっている。
5. 熱海駅には1000食程度備蓄している。なお、その他の駅についても各駅の状況に応じて配備をしている。
6. 賞味期限が過ぎており廃棄する予定で、一時的に倉庫に仮置きをしていた。
7. お客様からの申告により、賞味期限が平成29年8月の非常食（5年保存）であることが発覚した。その後乗務員や駅係員が当該非常食の回収作業を実施し、その一部を回収した。
8. そのような申告を受けた場合には真摯に対応する。
9. 非常食に対する管理を徹底していく。

#### 《主なやり取り》

組合：協議をしないことに抗議し対立を確認する。

会社：本日新幹線で業務委員会を行なっている。

乾パンは、乾いたパンではなくて、缶の中に入れられた普通のパンである。

組合：普通のパンとは、どの様なパンなのか。

会社：…

組合：あんパンとかジャムパンとかそういうものなのか。

会社：まあ、そのような普通のパンであると聞いている。

組合：熱海以外も、全駅で配ったのか。

会社：必要と判断した駅で配られている。

組合：それは事業本部の判断で行ったのか。

会社：必要に応じて事業本部が判断して配布した。

組合：過去にこのような対応をしたことはあるのか。

会社：…

組合：30年間、このような対応をしたという記憶がないが。

会社：はっきりとは分からない。

組合：各駅に非常食はどれくらい備蓄されているのか。

会社：駅によって違いはある。食料の調達ができる駅、できない駅や利用者の数等も考慮されている。

組合：対策で、管理を徹底するとされているが、具体的には何をするのか。

会社：賞味期限切れとなったものの廃棄について報告を求める。廃棄年月日をしっかりと明記する。1年に1回現物を確認する等である。

## 申第22号(10月27日申し入れ)

### 東海道新幹線関ヶ原トンネルにおける漏水による停電に関する申し入れ

「10月22日22時頃、東海道新幹線岐阜羽島、米原間の関ヶ原トンネルにおいて漏水による停電が発生し、最大8時間の遅れが発生した」と報道されている。台風の影響であるとはいえ、トンネル内における漏水による停電は、これまでにない事象であると考え。今後の対応も含め下記の通り申し入れるので、早急に労使協議を開催すること。

#### 記

1. 関ヶ原トンネル内の停電について、事象を時系列で明らかにすること。
2. 停電した原因を明らかにすること。
3. これまで、トンネル内において漏水による停電が発生したことがあったのか明らかにすること。あったとするならば、その事象について明らかにすること。また、その時の対応、対策はどのようなものだったのか明らかにすること。
4. 停電した区間に在線していた列車本数を明らかにすること。
5. 長時間の停電に伴い、旅客の救済などどのような対応を行ったのか明らかにすること。
6. 今後の対策について明らかにすること。

#### 【会社回答】

本件は地方で処分すべき事象であることから、本社本部で業務委員会は開催しない。

1. 21時07分頃、当該区間で瞬時停電が発生し、係員が現場確認を実施したところ、トンネル上部の注入孔より水が噴出し、架線にかかっていることを確

認した。その後、噴出した水が直接架線にかからない措置を行い、復電及び運転再開した。

2. トンネル擁壁からの漏水により、架線と擁壁間で地絡したため。
3. 本件とは漏水原因が異なるが、平成12年度に大雨によるトンネル内の漏水が起因となり、停電が発生したことがある。
4. 停電した区間の在線列車は9417A、129A、64Aの3個列車。
5. 停電区間に停止した9417A、129A、64Aに対してはバッテリー放電防止処置を行うと共に簡易トイレを設置した。米原駅収容後、飲料水と非常食を積み込み、提供した。駅にて抑止となった列車に対しては、一部の駅では渡り板を設置するとともに、全ての列車で飲料水と非常食を提供した。
6. 今回の漏水箇所は注入孔プレートを設置し注入孔を塞いだ。建設時の注入孔に対しては順次、プレートを設置して注入孔を塞ぎ、漏水防止措置を講じていく。

### 《主なやり取り》

組合：安全問題であり、本部本社でも協議すべきだ。

会社：15日に地方で行っている。

組合：地方は地方である。抗議し対立を確認する。

組合：注入孔とは何か。

会社：トンネルを作った当時に、トンネルの壁と土の間にできた空間を埋めるために、内部から穴を開けて空間を埋める作業を行った。そのときの穴である。

組合：今回、その穴から水が出たのか。

会社：そうである。

組合：どのように水を止めたのか。

会社：当て板をして架線に直接かからない措置をした。

組合：トンネルからはよく水が出ているが、停電するとなると、滝のような相  
当な水だと思うが、それくらい凄かったのか。

会社：そうだと思う。

組合：平成12年にもあったのか。それはどこで起きたのか。

会社：場所は分からないが、そのときの停電は今回の原因とは少し違い、トン  
ネルとトンネルをつなぐジョイントという部分からの漏水であった。

組合：注入孔を塞ぐと水の逃げ道がなくなり、かえって危険なのではないか。

会社：土木関係は専門的でないので良く分からないが、今新幹線の設備の大規模な改修工事を行っているが、それと併せて進めていく。

## 申第24号(11月8日申し入れ)

### キハ75形車両制輪子落下に関する申し入れ

10月21日、紀勢本線一身田駅、津駅間の線路脇に落ちていた制輪子を保線係員が巡回時に発見し、運用中のキハ75形・25形気動車の車両を総点検する事象が発生した。そしてキハ75形車両において制輪子が落失していたことが判明した。

幸いにも結果として脱線等大事故には至らなかったが、JR東海労は、車両の脱線はもとより、列車のブレーキ力不足による事故や制輪子の飛来による傷害事故等大惨事に繋がるおそれのあった事象だと考える。当然早急な原因究明と今後の対策が求められる。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すること。

#### 記

1. 今回の事象についての全容を時系列で明らかにすること。
2. 発生原因と今後の再発防止策を明らかにすること。
3. 制輪子落失の発覚後、落失が疑われた列車を止めることなく運転継続させているのは、安全よりも運行を優先したものであり問題である。見解を示すこと。
4. 会社のホームページでは今回の事象に対して「制輪子がなくても必要なブレーキ力は確保されているため、安全上の問題はありません」と説明されているがその根拠を示すこと。
5. 落下した制輪子の取り付け日時、作業施行会社・箇所・工程を明らかにすること。
6. 事故発生の要因として仕業検査・交番検査での作業工程も一つにあると考える。検査基準の見直しを図ること。
7. 外注化による技術レベル低下が危惧される。検査体制の見直しを図ること。

## 【会社回答】

本件は地方で処分すべき事象であることから、本社本部で業務委員会は開催しない。

1. 10月21日（土）12時30分頃、紀勢本線一身田駅～津駅間において施設点検をしていた巡回係員が車両から落失している制輪子1個を線路脇で発見した。その後、当該区間を走行した可能性がある車両の緊急点検を行ったところ、18時30分頃、名古屋駅に停車中のキハ75形車両の制輪子1個が落失していることが判明した。本事象に伴い、当該車両で運転する予定であった2921 D（快速みえ21号）は、名古屋駅～伊勢市駅間を運転休止とした。影響人員は200名。本事象によるお客様の怪我及び車両への損傷は発生していない。
2. 発生原因は、10月15日の仕業検査における制輪子取替作業において、シューコッタの挿し込み不良があったためである。今後は、現物、教育資料等を用いて制輪子取替、チェック方法等の再教育を実施する。
3. 今回落失した制輪子は1個でありその他制輪子で必要なブレーキ力は確保している。
4. 制輪子が1つ無い状態で必要なブレーキ力を確保していることを確認している。
5. 名古屋車両区において、10月15日の仕業検査の際に車両区社員が交換している。
6. そのような考えはない。
7. 適宜適切に対応している。

## 《主なやり取り》

組合：極めて危険な事故であり、安全のためには本部本社間でも協議をすべきである。

会社：12月15日に地方で業務委員会で議論している。

組合：地方だけの問題ではない。抗議し対立を確認する。

組合：仕業検査で異常は分からなかったのか。

会社：仕業検査は、新幹線とは違って10日に1回程度と聞いている。その間で起きている。

組合：15日に仕業検査をして、21日に制輪子を落とした。それまで点検をしな

いのか。

会社：そうである。

組合：それも問題だと思うが、15日から21日までの6日間は制輪子は付いていたということか。

会社：そうである。

組合：制輪子を1つでも落としているのに、ブレーキ力は確保されているというが、なぜそう言えるのか。

会社：制輪子が1つなくとも120k/hからの非常ブレーキで600m以内停止できるから問題はない。

組合：なぜそう言えるのか。

会社：計算上のことである。

組合：実際に確認しているわけではなく、計算上なのか。

会社：詳しくは分からないが、計算式上の話しである。

組合：実際に動いているものである。計算通りに行かないのが常である。のぞみ34号がまさに物語っている。

会社：安全上問題ない。

組合：ブレーキ距離などは計算通りにはいかない。問題である。

組合：制輪子が12時30分に発見されて、当該車両が見つかったのが18時30分である。それまで走り続けさせたのか。

会社：そういうことになる。

組合：普通、一般的に考えても、落失した制輪子が見つかった時点で全列車を停止させて、乗務員に制輪子が落失していないか確認させると思うが。

会社：…

組合：運転士からブレーキの利きが悪いとか、そういう申告もなかったのか。

会社：申告はなかった。

組合：制輪子の取り替えは1人でやるのか。

会社：取り替える人と確認する人がいる。

組合：シューコッタの挿し込み不良はなぜ発生したのか。

会社：本来2人でやる作業を1で行った。

組合：チェックなしでOKということか。

会社：チェックする人が取替作業も行なった。

組合：検査が修繕も兼ねてやったということか。

会社：そういうことになる。ルールが守られていなかった。

組合：検査の人はベテランなのか。

会社：若い人と聞いている。

組合：いわゆるゴールデンハンマーか。

会社：在来線にゴールデンハンマーはない。

組合：経験の浅い人に、経験が必要な作業をさせるからこういう事態を起こす。

会社：今回の事故はルール上の問題であり、守らなければならないことを守ら

なかったことが問題である。

組合：経験があれば今回のような事故は起こさない。

会社：ベテランと若い人は経験は違うが、ベテランがいつまでもいるわけではない。若い人もベテランと同じ仕事ができるようにならないといけない。

組合：経験してだんだんとベテランになっていく。若い人とベテランとは画一的にはならない。マニュアルさえ守っていれば安全であるという考えは間違いである。

会社：ルールは守らなければならない。

組合：経験を重ねてルールも主体化されていく。今日入ったばかりの人に、明日から全てのルールを守れと言ったって、全てのルールなど覚えられない。

組合：今回の事故は検査体制の問題もあるのではないか。

会社：17年前から今の体制で行っている。

組合：17年前からやってるから大丈夫という問題ではない。今回の事故を教訓に、検査体制の改善を考えるべきだ。

以 上