

平成30年度運営方針経営協議会開催

**安全・安定輸送の根幹を揺るがした「のぞみ34号」台車亀裂事故の原因究明と再発防止、現場社員の声を活かした検査体制の充実と検査周期延伸の見直しに尽力すること！
リニア中央新幹線建設は中止すること！
組合の申し入れに応じて団交を開催せよ！**

本部は、3月23日「平成30年度運営方針」の経営協議会を開催しました。最初に会社側から運営方針と「2018年度重点施策と関連設備投資について」の説明があり、続いて本部から質問しました。

運営方針では、①安全・安定輸送確保に向けた着実な取組み ②輸送サービスの充実 ③中央新幹線計画の推進 ④超電動リニア技術のブラッシュアップ及びコストダウン ⑤効率化・低コスト化の推進と財務面での体力の向上 ⑥営業施策の強化 ⑦技術開発の促進及び技術力の強化 ⑧関連事業の着実な推進 ⑨高速鉄道システムの海外展開の取組み ⑩社員育成及び労使関係の充実 ⑪地球環境保全の取組みの11項目が説明されました。また、設備投資額は、連結で5,240億円、単体で4,950億円、中央新幹線を除いた設備投資額（単体）は2,450億円、うち安全関連投資は1,850億円と説明がありました。

本部からは、①「のぞみ34号」台車亀裂事故に関する原因究明と再発防止などについて ②リニア中央新幹線建設工事を巡る談合事件について ③運営方針、重点施策の実施に関して ④効率化・低コスト化に関して ⑤労働災害の撲滅に向けて ⑦労使関係に関してについて質問しました。

質問と回答、議論の内容は以下のとおりです。

組合側質問と主な議論

「平成30年度運営方針、重点施策・関連設備投資などの説明を受けるにあたり、『のぞみ34号』台車亀裂事故、リニア中央新幹線工事談合事件など、今後の経営状況を左右しかねない、社会的な問題となるような極めて重大な事態が発生したことに鑑み、労使協議の充実、より一層の安全確保、社会的責任の明確化などの観点から、以下の点について、会社の基本的な考え方について見解を求める。」

1. 昨年12月11日に発生した「のぞみ34号」台車亀裂事故は、脱線転覆という最悪の事態を辛うじて食い止めることができたものの、重大インシデントに認定され、多くの利用者、国民の皆様にも多大な不安を与え、社会的にも新幹線の安全に対する信頼を失う重大な事態となった。

事故の反省にたち、これまでの延長線上での常識や経験のみにとらわれず、様々な角度から、これまでの業務執行体制や効率化・システム化、経費節減施策などを検証し見直す必要があると考える。

従って、運営方針策定にあたり、安全・安定輸送の根幹を揺るがした重大な事態であったとの認識に立ち、事故を契機に、その経験・教訓から得た新たな知見が盛り込まれるべきであると考えている。会社の見解を明らかにされたい。

【回答】改めて事故防止にしっかり取り組む。安全に関する仕組みを再点検するとともに仕事の仕組みについて改善していきたい。体感型の訓練にも取り組んでいく。

2. 今回の事故では、高速走行中の台車枠に亀裂が生じたこと、その亀裂を未然に見えなかったこと、異常を感じながら列車を止めることができなかったことなどが指摘されている。また、車両検査体制あり方、高速走行、定時運転確保など、台車枠に亀裂が生じた直接的な原因の究明と共に、複合的な背後要因を含めて検討すべき、と指摘する意見も報道されている。

改めて、今回の事故に対する、会社の現段階の認識・見解について明らかにされたい。

【回答】非常に重大な事象だと受け止めている。JR西日本や運輸安全委員会が動いている中、当社も積極的に関わっている。連携しながら、新たな知見に対する対策などに対応していきたい。

3. 事故原因の究明と再発防止は、様々な角度から行わなければならないと考える。

事故原因が解明され安全が確保されるまでの間、傷が発見された台車の運用は全て中止すべきであると考えているが、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】そのような考えはない。傷はいずれも微少なものであり安全性に問題はない。

4. 会社は、当該列車が、新大阪で引き継がれ、名古屋で運転を打ち切る判断をするまでの状況（運転台の表示、乗務員と指令とのやりとり、異音異臭状況、乗客の申告状況など）などについて、詳しい情報を開示していない。JR西日本では、かなり詳しい内容を開示しているが、なぜそのような対応をとらないのか、見解を明ら

かにされたい。

【回答】適切に対応してきている。今後も適時、適切に対応していきたい。

5. J R 東海労は、「のぞみ34号」台車亀裂事故を受け、直ちに申し入れを行い、事故概要の解明、原因究明、当面の対策などについて団体交渉開催を求めてきた。しかし、会社は、事故車両が「J R 西日本の所属車両」であることから、詳しい調査と原因究明などは、J R 西日本が中心に行うという基本的な考えで、協議を先延ばしにしているのが現状である。

ところが、マスコミでは、川崎重工での製造段階における不適切な鋼板削り込みが直接的な亀裂原因に繋がったことなどをはじめ、当該不良台車の台数、事故後に会社が実施してきた対策や、今後実施する予定の対策（超音波探傷検査の実施、追跡・入念検査、台車温度検知装置の基準値変更・増設、指令への車両技術者配置、乗務員教育など）などが逐一報道されている。

しかし、緊急に申し入れを行った私たち労働組合にも、現場第一線で働く技術係員にも、報道されているような内容は一切知らされていない。管理者が内容も説明せず一方的に点検などを指示するだけである。日々新幹線車両の検査修繕業務に携わっている社員が、マスコミから情報を得て、業務の参考にしているのでは、「全社員が丸」となって安全確立を目指す、という基本的な認識が一致できない。会社の見解を明らかにされたい。

【回答】原因究明には積極的に関わり J R 西日本と連携しながら進めている。対策等検討してから議論すべきとの考えであり、先延ばしにしているという認識はなく、真摯に対応していきたい。業務委員会を開催すると伝えた通りであり、準備しているところである。

6. 会社は、台車亀裂事故を受け、川崎重工製の台車46台を、全て日本車両製に交換することをマスコミ報道を通じて明らかにした。しかし、その後、日本車両製の台車においても、亀裂が入った箇所と同じ「軸バネ座」の溶接部に傷がある台車が4台発見されたとマスコミが報じている。報道によると、会社は「傷と厚さ不足の2つがそろわなければ亀裂はできず、安全性に問題ない」と説明したとされているが、何を根拠に「安全性に問題ない」と言い切れるのか、会社の見解を明らかにされたい。また、日本車両製台車に対する今後の対応方について、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】傷はいずれも微少な範囲で、十分な板厚があり安全性は確保されている。

7. 「のぞみ34号」台車亀裂事故を受け、亀裂が未然に発見できなかったことから、車両の検査体制の充実、見直しが必要ではないか、という声がマスコミ報道により明らかにされている。J R 東海労は、これまでも車両検査周期延伸について見直すよう申し入れてきた。事故を受け、改めて車両検査周期延伸については、今後の計画を中止し、見直しを図るよう求めるが、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】検査周期については地方で議論すべきものとする。検査周期延伸は、安全を担保したうえで実施している。本事象に対しては、本事象に対する対策を確実に

実施していきたい。

8. 「のぞみ34号」台車亀裂事故は、走行中列車の異常をいち早く察知し、的確な情報収集、報告・連絡・相談などの綿密な連携、そして判断することの重要性などが改めて問われる事態となった。

会社は、今回の事故を受け、乗務員、パーサーの教育を充実して、異臭、異音などに対する体感訓練を充実させるとしている。しかし、列車の運行に関する事柄も含め、JRCPパーサーに対して、その責任・判断などを負わせることは、パーサーへ過度な負担を強いることとなり、安全確保の上で問題があると考えている。この春のダイヤ改正から実施された、JRCPパーサーへの車内業務の一部委託、車掌の削減など車内業務の見直しは、今回の事故を受け、いったん中止し、見直す必要があると考える。会社の見解を明らかにされたい。

【回答】 これまでも必要な教育を実施してきたが、本事象に踏まえ、台車などに異常が発生した場合の臭い、音を体感する訓練をJRCPのパーサーに対しても実施する予定である。今後もパーサーには必要な教育を実施し、一体となって安全安定輸送を守っていく考えである。

9. リニア中央新幹線建設工事をめぐる談合事件は、現在も捜査が続けられているが、未だ全容が明らかとなっていない。マスコミでは、「JR東海側からの情報提供」「発注元のJR東海の意向が色濃く反映」「ルート決定前から打ち合わせ」などという報道も流されている。

このような報道が連日繰り返されている中で、現場で働く組合員・社員は不安、不信感を持っている。会社は、発注元として情報開示に努め、真摯に対応し社会的責任を果たすと共に、組合員・社員のこのような不安、不信感を払拭すべきである。

【回答】 報道以上のことは会社として承知していない。捜査の進展を見守るとともに、捜査へは全面的に協力していく。中央新幹線は重要なプロジェクトであり、今後も着実に建設を進めていく必要がある。未だ事件の詳細を把握していないが、今後刑事司法手続きが進み、事案が充分解明され司法の判断が出た段階で適切に対処する考えである。

10. リニア中央新幹線建設工事をめぐる談合事件が発覚し、現在も捜査中である。全容が明らかとなるまで、いったん工事を中止すべきであると考えているが、会社の見解を明らかにされた。また、工期にあたえる影響、今後の工事契約などに関する、現時点の会社の考え方を明らかにされたい。

【回答】 すでに発注済みの工事は予定通り進めていく。今後も工期に影響が出ないように着実に進めていく。

11. リニア中央新幹線建設工事をめぐる談合事件が発覚して以降、東京都や国をはじめ、地方自治体、公共施設などにおいても、談合に関わったとされるゼネコン各社からの発注工事の指名停止や、その取り扱いを慎重に扱う動きが出ている。

会社は、社内に設置した公正契約等調査委員会において、社内規定に則り、過去

の契約について調査した結果、契約は適正に行われてきたことが確認できたとの考え方を明らかにしている。また、今後についても工事契約が適正に行われることを確認しながら進めていくとしてる。

しかし、その調査内容などについては一切明らかにしていない。「社内規定に則り」どのような事柄に対し、どのような調査を行った結果、「工事契約は適正に行われていた」と判断したのか、など詳細な情報開示に努めるべきである。「JR東海も関与か」という報道もあり、利用者、国民は疑念の念を抱き、これだけ社会的な関心事となっている以上、発注側企業としての責任が問われると考えるが、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】 捜査や契約に関わることなので回答は控える。

12. リニア中央新幹線建設をめぐり、沿線住民が建設中止を訴える訴訟を起こしている。また、沿線自治体からも環境問題などに関する懸念の声が上がっている。排出残土、水涸れ、生活環境など、会社は「丁寧に説明している」としているが、「相手の側」はそのようには受け止めていないあらわれではないのかと考えるが、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】 沿線の方々や関係者に理解を深めてもらうよう進めている。事業説明会、用地説明会、工事説明会などで丁寧に進めており、工事の安全、環境保全、地域との連携を重視して計画を着実に進めていく。

13. 会社が策定した運営方針、重点施策などを具体的に担い実行するのは現場で汗する組合員・社員である。会社が決めた方針、実行計画、ルールなどを「絶対化」し、「管理者判断の一方的な押しつけ」「上意下達」という指示命令の徹底にのみ軸足を置くのでは、そこで働く者のモチベーションを高め、自信を持って業務を遂行できる職場環境とは言えない。日夜奮闘し業務に携わっている現場社員の声が、直ちに吸い上げられ、反映・修正できるボトムアップの体制を併せ持つことが極めて重要であるとする。そのような風土、職場環境を整えていくことは会社の責務であるとするが、見解を明らかにされたい。

【回答】 鉄道の安全を守るため、ルールの遵守は必須である。職制や労使協議の場を通じて現場社員の声を把握して必要な修正を図ることも重要だと考えている。今後も真摯に議論していきたい。

14. 効率化・システム化・低コスト化など、経営体力の強化を目指す施策の推進にあたり、安全の確保や、そこで働く者の健康・ゆとりが損なわれるような施策が強引に押し進められるような事態があってはならないと考える。今後の施策推進にあたり、改めて会社の見解を明らかにされたい。

【回答】 今後も現業、非現業を問わず効率化の余地について検証を行い、推進していく。安全確保を大前提とするとともに事後の検証も実施していきたい。

15. 社員、関連会社の労働災害が多発傾向にあると認識している。聞くところによると、庫内設備不良に起因する事故も発生している。建造物などの老朽化、耐震化に

取り組むにあたり、現場で働く組合員・社員からの改善要求には、速やかに対応し設備改善などを実施すべきであると考えているが、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】駅舎の耐震補強は76駅で29年度にすべて完了している。橋上化2駅も併せてやっていく。その他、個々の建屋の状況に合わせて対応していく。

16. 様々な取り組みを実行するにあたり、信頼ある労使関係は重要なことであると考えている。そのために、お互いの立場を尊重し、真摯な協議を積み重ね認識を一致させていくことは極めて重要なことであると考えている。しかし、この間の会社の対応は、決してそのような対応であるとの認識に立っていない。『申し入れ』などに関する協議が形骸化されていると言わざるを得ない対応が多く見受けられる。会社の見解を明らかにされたい。

【回答】信頼ある労使関係は重要であると考えている。お互いの立場を尊重し真摯な議論を行っていくということに異論はない。

34A事故に関する情報を関係職場にしっかり伝え、 現場で作業をする社員の不安解消を図ること！

組合：34A事故、リニア工事談合など、これまでに無い大きな事象が起こり、組合員社員は関心を持ち、心配し、不安になっている。会社は公表していると言うが、社員に説明されておらず、マスコミから聞いているのが全てである。車両の一斉点検では説明をせずに作業指示されており、なぜもっと話してくれないのかと、社員とすれば会社に対する信頼感を無くしてしまう。社員に対して丁寧に説明すべきである。

会社：その通りであると思うが、会社としては原因、対策等、しっかり考えたうえで話をしていくべきと考える。中途半端では弊害も起きえる。重ね重ね申し入れいただいているので、しっかり回答し議論できるよう準備をしている。滞らせているわけではないことを理解されたい。

組合：現場で仕事をしている人たちには日々の問題である。何が起きてそうになっているのかを理解した上で、仕事をしたいのである。言われたことだけやれば良いというような作業で、実のある内容の仕事になるのかという思いでやっている。

会社：迅速に対応しなければいけないこと、中長期的に捉えていかなければいけないことと、段階的に発生してくるものである。作業においては、情報はできるだけ伝えられていると思う。

組合：認識にズレがあるのではないか。社員が協力するにあたって情報は必要だ。現場管理者も、解らずに作業指示をしているのではないか。

会社：初期の段階で詳細な情報を提供できない中で、まずやるべきことはできていると思う。組合の申し入れには真摯に対応していきたい。

組合：労働組合に明らかにしなくても、現場には明らかにしなければいけないと考える。他所から入る情報で、現場の社員が不安を抱えてしまう。会社は責任を持って対応されたい。34Aを前日に検査した社員は、自分が担当してあのような事になってしまったと不安になり、その後の会社の対応を見てさらに不安が増

大している。34A事故に対する会社の姿勢が内外から問われていると考える。
信頼回復のために尽力をされたい。

会社：了解。

組合：新幹線乗務員に対する異臭・異音の訓練について、具体的に説明されたい。

会社：現在の考えは当社乗務員とJRCPにおこなっていくということまでで、さらに検討中である。

組合：職場（東京運輸所）で油（サンプル）の臭いを嗅がせているが、教育はあれで済ますつもりなのか？

会社：訓練については、検討をしてしっかりと準備をして行っていく。

組合：リニア談合に関しても報道で知ることしかできない。現在は建設大手4社が関係しているが、工事を中止しないのか？ 今後は踏み込んで対応していくのか？ 有罪となったら指名停止するのか？

会社：現時点では指名回避を行わないが、司法の判断が出たら適切に対応する。

組合：この4社抜きで建設はできないのではないかと？ そうなると経営に対するダメージは非常に大きいと考えるが、今後の見通しはどうか？

会社：仮定の話はできないので、見守っていきたい。

組合：マスコミでは工事を発注した会社に対する批判的な記事もあり、疑いの眼で見られているということも受け止め、社員が萎縮しないように対応されたい。

会社：必要なことは行っている。捜査中のことなのでお答えできない。

ホームドア実証試験に疑問！現場社員の声を活かせ！

組合：在来線金山駅でホームドア試験中だが、今後、変更することもあるのか？

会社：一昨日から営業列車で実証試験が始まった。現在は試験で設置しているので、具体的な方策はこれからとなる。

組合：設置が一カ所だけだが、あれでは試験になっていないのではないかと？ 車掌からすれば、ホームドアで様々な問題が発生することが考えられる。

会社：必要な結果を得るために設置したものであり、未だ試験段階であり知見を得てから、設置を進めていく。車掌については訓練等で対応していく。

以 上