

走行中の無線通告はやめろ ブレーキディスク亀裂の抜本的対策を 食の安全も真摯に協議せよ

「安全対策の推進」について経営協議会開催

4月24日、本部は経営協議会を開催し、会社側から別紙の通り「安全対策の推進について」説明を受けました。これを受けて高原副委員長から①福知山線脱線事故に関する国交省の通達をめぐる会社の姿勢②新幹線車両のブレーキディスクの亀裂③食品の安全、の3項目に渡り J R 東海労の考え方を明らかにし、会社側の見解を求め議論を行いました。

【高原副委員長発言要旨】

1. 福知山線脱線事故に関する国交省の通達に関して、J R 東海労は「申」を出した。これに対する会社の扱いと回答は問題がある。業務委員会を開催しなかった。労使協議軽視である。回答も通達に反していると言わざるを得ない。例えば走行中の無線通告のメモは禁止されているはずである。しかし通達以降も行われている。「簡易なものである」というが決して簡易ではない。最近「ビジュアルセーフティ」が指導されている。「基本動作を乗客に見せる」というものだ。メモをしていれば基本動作はできない。乗客がこれを見ればどう思うか。走行中の無線通告はやめるべきである。
2. 新幹線車両のブレーキディスクの亀裂が多発し、多くの台車交換が発生している。昨年の経協の場では「原因は調査中」という回答であったが、原因をハッキリ示していただきたい。構造的欠陥と言わざるを得ない。検査周期を30万キロに戻すとか、ディスクの形状を変えるとか、抜本的対策を立てるべきである。
3. 子会社による弁当などの消費期限偽装が発生した。これは「食の安全問題」である。申し訳ないと言いつつも、開き直りとも取れる社長の記者会見であった。これに関する「申」を提出したがこれも業務委員会を開催せず、窓口で回答するという。しっかりと労使協議するべきであり、親会社として見解を示すべきである。

【副委員長発言に対する会社回答】

1. 国交省の通達に関する「申」に対しては回答している。労使関係は軽視していない。通達に反していることはない。通達の主旨に基づいた指導をしている。
2. ブレーキディスクの亀裂については原因調査中である。
3. ジェイアール東海パッセンジャーズによる弁当などの消費期限偽装は、窓口で回答する。労使関係は軽視していない。

《主な議論》

組合：走行中、無線通告をメモしていれば、意識は信号には行かない。

会社：簡易なものはメモでも良いとなっている。通告受領券に書くのは停止してからである。簡易なものとは、着発線変更、運転規制、時刻変更などである。

組合：それは簡易なものではない。国交省が指定しているのか。

会社：そうではない。会社が決めている。

組合：乗客はメモしている姿を見れば不安に思う。

会社：そうですかね。

組合：国交省の通達にある「交信内容を記録することは、新幹線等の高度な保安システムを使用している場合を除き、禁止」が大原則である。

会社：その後にはただし書きがある。「交信内容が簡易な場合等はこの限りではない」となっている。

組合：いくつも一度に連続して指令している。現場ではみな「簡易ではない」と言っている。簡易というのが列車運行に関わるものではないか。例えば着発線変更は無通告でできるのだ。一旦停止させて進入させるとか、警戒信号で進入させればいいのか。停止させて通告した事例はいくつあるのか。

会社：把握していない。

組合：それはやっていないということだ。会社の指定しているものは簡易なものではないということをおっしゃる。運転士がメモは危ないと思ったら止めていいのだな。運転士にしわ寄せすることはないのだな。

会社：しわ寄せすることはない。判断は運転士である。

組合：簡易なものでもメモが長くなる場合は、列車を止めて「はいどうぞ」でいいのだな。

会社：「良い」とは言えない。ケースバイケースである。

ボルト折れとディスク傷のおっかけっこだ！

組合：ブレーキディスクの亀裂については原因調査中、としているが、原因が特定できないのか、もう少しで特定できるということか。

会社：専門家（メーカー等）を交えて検討している。

組合：それでもまだ原因を特定できない、ということか。

会社：そうである。ボルトとディスクは別の問題である。亀裂は単に悪いのではなく、応力集中が緩和される。微少な傷は異常ではない。傷の長さをトレースして管理、追跡している。ディスクの傷による台車交換は多いといえは多いが、限度値の範囲内で取り替えている。安全上問題はないと考えている。

組合：ディスク傷による台車交換はどのくらいか。現場は、台車交換が多いという感覚だ。

会社：H19年度で約200で、少し下がっている。しかしもう少しデータを取らないと、傾向（上昇、下降）は分からない。現場には良くやって貰っている。

組合：JR東海労は、ボルトを強化したことでそのしわ寄せがディスクにいつていると考えている。「一体型」が原因ではないのか。「分割型」にする気はないのか。試験的にやってみることも必要ではないか。

会社：「分割型」はパッドの減りが早くなり、ブレーキ性能が落ちる。ディスクの材質的に磨きをかける余地はあると考える。

組合：外へ向かっていく傷が一番危ない。何時割れるかわからない。今の状態は危ないという認識であると述べておく。

以 上