

リニア中央新幹線は 全く見直す考えはない！

4月22日本部は、東日本大震災に関する申し入れ（申32号及び第34号）の業務委員会を開催しました。未曾有の巨大地震が東北、関東地方を中心に襲い、計り知れない被害発生しました。本部は、会社企業として現地に救済や復旧に向けた最大限の努力、支援を要請してきました。また、震災で発生した安全问题や職場の問題、リニア中央新幹線構想について議論をしてきました。

震災発生後、大津波警報が出されている中、新幹線を走らせたことは問題であり、リニア中央新幹線は今回の地震を受け、見直しすることを迫りました。

【申第32号】

1. 地震が発生し、日本全体の太平洋沿岸に大津波警報が発令され避難勧告が出された。しかし、東北、関東地方の太平洋沿岸では大津波により未曾有の被害を受けた。大津波警報発令時、在来線各線はその警報を受けて運転を取り止めていた。しかし東海道新幹線は、11日当日に、その警報や避難勧告が解除される前に運転が再開された。

又、12日には徐行をさせることもなく運転がされている。なぜ警報や避難勧告が解除される前に運転が再開され、又徐行をさせることもなく運転を行ったのか、その根拠を明らかにすること。特に、浜松～豊橋間の浜名湖を横切る区間は、わずかな津波でも被害を被ると考えるが、併せて会社の見解を明らかにすること。

【回答】 先日の地震による津波対策について気象庁からの情報などを勘案し、適切に対応している。

2. 震災により、東京電力が電力の確保のために計画停電を行っている。14日、J R 東日本は線区によって終日運休をしているが、J R 東海としても状況によっては節電に協力し、新幹線及び在来線の運行を削減すべきと考えるが、会社の見解を明らかにすること。

【回答】 当社は基幹インフラサービスのひとつとして、新幹線、在来線とも鉄道輸送は維持し続けることが必要と考えており、この使命を全うしつつ、

使用電力の抑制を図って行く考えである。具体的には中部電力にご協力いただき、東京電力の給電エリアである東京から新富士の一割程度の電力を、中部電力からの受電に変更している。また、東京電力管内の在来線では節電のために日中時間帯は一部列車を運休としている。列車設定については、常にお客様のご利用動向を見ながら行っている。7から9月の夏季期間においても、同様にご利用の動向を勘案し、メリハリをつけた列車の設定を行なう。

3. 現状を鑑み、今後の新幹線及び在来線の運転計画について明らかにすること。

【回答】2の回答と同様

4. 被災地への救済、復旧、支援計画について、会社として現時点の考えがあれば明らかにすること。

【回答】日本経団連の要請に応じ、J R東海グループとして3億円の義援金を送ることとした。また、救援物資として水、乾パン、ソフトパン、アルファ米を被災地へお送りしたほか、阪神大震災で神戸市に活用いただいた当社グループ内ヘリコプター活用についても、国土交通省を通じ申し入れている。さらに、松戸中松町社宅の一部を被災者の方の当面の住居として提供することで、松戸市と協定を進めている。震災で大きな被害を受けたJ R東日本に対しても、協力できることがあれば協力させていただく旨を申し入れていたが、東北新幹線の電気設備の復旧工事について支援要請があったので、グループ企業である新生テクノス株式会社及びその協力会社から被災地への派遣を行なった。

5. 今回の地震に関連して、各職場で問題点も発生している。問題点については逐次申し入れるので、誠意ある回答を行うこと。

【回答】基本協約に則り、今後とも必要な議論を行なっていく。

以 上

【申第34号】

1. 東日本大震災に伴う支援活動について

(1) 東北地方太平洋沖地震によるJ R東海管内の被害状況、社員の被災状況を具体的に明らかにすること。

【回答】震災によって業務の遂行に、支障が出るような設備的被害はなかった。社員及び社員の家族の無事を確認済みである。

(2) 東日本大震災に対する、会社として既に実施した具体的な支援策及び今

後予定している支援・援助等について詳細を明らかにすること。

【回答】 申第32号、4の回答と同様

(3) 震災により避難生活を余儀なくされている方々が多く発生している。

社員の中にも、家族や親戚、知人等の避難を受け入れている方も多くいると聞いている。原発事故の放射能の影響等もあり、長期の避難生活が予想される。従って、避難者を救済するため、早急に空いている社宅・寮などの無料貸し出しを積極的に行うこと。

【回答】 今回の東日本大震災及び福島原発事故の発生に伴い、社宅等への入居に関する特別措置を適宜実施している。

(4) 生活用品・非常食・水等の備蓄を被災地の支援にまわすこと。

【回答】 救援物資として水、乾パン、ソフトパン、アルファーマイを被災地へお送りした。

(5) 大井地区庁舎のひび割れや破損箇所は直ちに修理し、安全な作業環境を確保すること。

【回答】 大井地区庁舎のひび割れ等の修繕については、4月11日から順次施工中である。

2. 東日本大震災に伴う勤務、賃金など労働条件について

(1) 地震により公共交通機関が利用不可能となり出勤ができない事態が発生した。地震当日あるいはそれ以降も含め、出勤できなかった場合（自宅待機）や出勤途中で通勤不能となった場合の勤務の扱い、賃金について具体的に明らかにすること。

又、災害等により当直等と連絡が取れない場合の勤務の扱い、賃金等について明らかにすること。

【回答】 地震等の不可抗力の原因により、交通遮断が発生した場合は、個別の事象に応じて適切に勤務整理を行なっている。なお、障害休暇の要件を満たす場合は、障害休暇が適用することとなり、賃金は有給となる。また、欠勤の発生に際して、会社に事前に連絡をすることが真に困難であると認められる場合も、個別の事象に応じて適切に勤務整理を行なっている。

(2) 所定の通勤経路による出勤が困難な場合で、当直等と連絡がつかず、自己判断で他の交通手段により出勤した場合、交通費の支給はされるのか明らかにすること。

又、会社の指示で他の交通手段を使用した場合の交通費等具体的な扱い

を明らかにすること。

【回答】 通勤障害が発生した場合は、所定通勤経路とは異なる経路による通勤に際し、必要に応じて交通費を支給することとしている。当該交通費の支給に際しては事前に会社の許可をえることが原則であるが、会社に事前に連絡をすることが、真に困難であると認められる場合は個別の事象に応じて適切に支給可否を判断している。また、所定通勤経路とは異なる経路で通勤した場合の交通費は、その経路が合理的な内容であるかどうかを判断して、支給の可否を決めることとなる。

(3) 東日本大震災に伴う計画停電により運休が発生している。行路、交番、乗務員の勤務、賃金等について具体的な取り扱いを明らかにすること。

【回答】 新幹線は3月14日、出勤できない乗務員の担当列車に対し、変行路対応や勤務変更、非常呼び出し、他地区からの乗務員送り込み等の対応を行なった。静岡地区在来線は計画停電による影響は、他所により違いがあったため、それぞれの状況により対応をした。できるだけ基本の行路交番となるよう配慮して作成した。乗務員の勤務賃金については、乗務員勤務制度、賃金規程に基づき適正に取り扱っている。

(4) 災害等により、列車が長時間にわたり運転見合わせとなった場合、乗務員の食事の確保及び一定時間経過した場合の交替のための乗務員の手配を速やかに行うこと。

【回答】 異常時においても乗務員の食事時間、交代要員手配等については可能な限り配慮を行なっている。

3. 新幹線乗務員の乗組体制の変更について

(1) 今回の震災で、新幹線乗務員の乗組の変更が行われた。具体的には、3月12日早朝の列車を中心に、車掌を2人乗務で運行した列車が発生している。これは通常の扱いとは違い、過去において労使間で確認した取り扱いとは異なる。何を根拠・理由にこのような扱いを行ったのか明らかにすること。

【回答】 3月12日及び3月14日に首都圏の交通網が麻痺し、乗務員が出勤できない状態が一部発生した。安全上問題がない限り、列車を運行させることは、公共交通機関としての当社の社会的使命であり、そのために車掌二人乗務での運行としたのである。

(2) 新幹線の乗組体制については、「新幹線の乗務員基地体制及び乗組体制の変更について」として労使間において確認し、その確認に基づき運用されてきた。さらに、災害時の対応についても、マニュアルの整備など対応

方に検討を加えると議事録で確認してきた。しかし、その後検討し変更を加えたという説明は一切ない。

従って、今回の乗組体制を一部変更し運行したことは、極めて場当たり的な対応であり安全上問題である。又、労使間協議を反故にする行為であるとする。見解を明らかにすること。

【回答】災害時の乗務員運用は、現状でも適切に対応している。引き続き適切な対応を行なっていく。平成7年に新幹線の乗務員基地体制及び乗組み体制については、安全安定輸送の確保は当然の前提としつつ、旅客サービス面の業務量を基礎に定めたものであり、今回の取扱いは安全上、全く問題のあるものではない。また、災害時の対応については作業標準等に定め、研修時に指導をはかっている。

(3) 3月12日はダイヤ改正の初日であり、新幹線は初列車から正常運転を行っていたが、「災害時」という認識で運行していたのか、考え方を明らかにすること

【回答】災害の有無に関係なく、列車の運行は安全を確保した上で行なっている。ダイヤ改正は別次元の問題であり、初列車から正常運転を行なったのは安全上の問題はないと判断したからである。

4. 災害時のマニュアル見直し及びその再徹底について

(1) 今回の東北地方太平洋沖地震は、マグニチュード9程度の大地震となり、これにより大津波も発生する等予想をはるかに上回る大惨事となった。多くの犠牲者を出し鉄道施設も損傷が激しく、これまでの防災意識を抜本的に見直さなければならない事態となった。関係自治体では、今回の大津波を想定した津波マニュアルの見直し等も行われている。J R東海においても、マニュアルを見直し避難方法や避難場所等について再徹底を図ること。

【回答】今回、東北地区へ大きな被害を出した大津波を受け、当社においても新たに練られる知見等があれば、それらを見極めつつ必要により新たな措置等を考えている。

(2) 大津波警報、避難勧告が発令されている地区において、新幹線と在来線の運行が異なるという事態が発生した。新幹線は正常運転し在来線は抑止となった。新幹線と在来線の取り扱い・マニュアルに違いがあるのか明らかにすること。又、新幹線を正常運転した根拠を明らかにすること。

【回答】先日の地震による津波対応については、気象庁からの情報などを勘案し、適切に対応している。津波に対する在来線の運転については、各地区で津波予想危険地域や抑止禁止駅といった内容をマニュアルに定めている。今回、静岡地区、三重地区ではこれらに従い、津波警報が解除さ

れるまで列車の運転を見合わせた。

- (3) 津波が想定される駅、線区等を明確にし、避難経路、場所等を明らかにすること。

【回答】津波発生時における列車の安全を確保することを目的に、運転規制や運転再開までの安全過渡期の手順を規程等に定めている。津波による被害が予想される時は、速やかに高台など安全な場所への避難誘導、津波の危険が予想される地域外での列車抑止を必要な手配としていく。また、津波危険予想地域内の駅には避難すべき箇所を明示している。

- (4) 列車運転中、津波警報が発令された場合の駅間における待避箇所及び避難箇所を指定し徹底すること。又、旅客の避難誘導のためのマニュアルを作成すること。

【回答】津波警報が発令された場合の取扱いについては、規程に定めている。具体的内容としては、津波危険予想地域外の列車については、新たに津波危険予想地域内へ入らない取扱いとすると共に、津波危険予想地域内においては列車の運転に支障がないことを確認した上で、津波危険予想地域外等まで運転することができる等の定めがある。また、津波危険予想地域内については津波警標を設置することとし、これには避難する方向を指し示す矢印がついているので、この方向に避難することとしている。

5. 車両用部品の調達が困難になっていることについて

- (1) 新聞によると、車両用直流電動機ブラシの7割のシェアを占める日立化成工業とそのグループ企業の工場が、被災地や福島第一原発の避難指定地域にあり操業できない状況となり、電動機ブラシなど車両用部品の調達が困難になっていることから、JR他社や私鉄において運行に影響が出ていると報道している。

しかし、JR東海は、この直流電動機ブラシ使用しているが「当面は減便しない。影響を今調べている」と発表し、当面は減便しないとしているが、今後車両用部品の調達が心配される中、列車の運行に影響が出る恐れはないのか、現時点の考え方を明らかにすること。

【回答】当面の運行に支障はない。

- (2) 他の車両用部品についても、同様の懸念がないのか明らかにすると共に、以下の点について具体的に明らかにすること。

①新幹線及び在来線車両部品で、被災地から仕入れている部品の種別と個数と割合を明らかにすること。

【回答】業務遂行に関わる物品には様々な物があるため、全ての物品について逐一生産場所を明らかにすることはしない。

②不足することが予想される部品の調達状況及び在庫の詳細を明らかにすること。

【回答】当面の運行に支障はなく、問題ない。

③被災地から部品が調達できない場合、他工場から調達ができるのか、又は、代替品で賄えるのか明らかにすること。

【回答】当面の運行に支障はなく、問題ない。

④代替品を使用する場合、現使用部品との比較において、精度、品質、性能が同等のものとなるのか明らかにすること。

【回答】当面の運行に支障はなく、問題ない。

⑤車両の検査や点検において、交換する部品の在庫がなくなる場合の対策を明らかにすること。

【回答】当面の運行に支障はなく、問題ない。

⑥今後、災害により現行の仕入れ先から部品調達ができなくなった場合の対策を明らかにすること。

【回答】安全安定輸送の確保を最優先に列車運行に極力影響が出ることがないように、今後に対応を行っていく。

(3) 車両用部品の調達が困難になったことを理由に、交換時期、使用基準、摩耗限度などの変更等があってはならない。急遽基準を変えることで運行を確保するような事態は、安全上極めて問題である。新幹線において基準が急遽変更されていると聞くが、そのような対応は絶対止めること。

【回答】直流モーターのブラシや接地ブラシについては、取り替え基準等の見直しを実施したが、安全上の問題はない。

6. 東北地方太平洋沖地震を受け、今後予想される東海地震、東南海地震などを想定し、新たな地震・津波対策やそのための設備投資を具体的に検討するのか明らかにすること。

【回答】今回、東北地区へ大きな被害を出した大津波を受け、当社においても新たなに得られる知見等があれば、これらを見極めつつ必要により新たな措置等を考えていく。

7. リニア中央新幹線の地震対策について

- (1) 東北地方太平洋沖地震を受け、リニア中央新幹線構想そのものの見直しや、新たな地震対策等を検討する考えがあるのか明らかにすること。

【回答】計画を見直すことは全く考えていない。むしろ、今回のように基幹的インフラが機能を失うこととなる。大震災に対しこの抜本的備えとして、日本の大動脈輸送輸送を二重化するバイパスの早期実現の必要性は一層強くなっている。今回の地震で東北新幹線の土木構造物は阪神淡路大震災における山陽新幹線のような大きな被害を受けていない。これは阪神淡路大震災後に見直された耐震基準に従った。補強が効果を上げたためと認識している。したがって、これと同じ基準に従って耐震補強を行なった東海道新幹線に特別な追加的補強を必要としないし、同等基準での建設を想定している中央新幹線にも、新たな地震対策を検討する必要はない。この点については中央新幹線の整備についての信義を担う国の交政審の小委員長が、自ら土木学会の調査団の一員として、現地を調査し、確認すると共に小委員会の審議においても鉄道部からの報告内容を踏まえて審議し確認している。

- (2) リニア中央新幹線はトンネル区間が多いと聞いているが、トンネル区間の地震対策・安全確保やトンネル出口の崩壊を想定した対策等、リニアの地震対策として新たな技術的・構造的な事柄の見直し等を検討する考えがあるのか明らかにすること。

【回答】(1) の回答と同様。

- (3) 原発事故を受け、電力不足が懸念される中で、多くの電力を消費するリニア中央新幹線を引き続き推進することは、社会の流れと逆行すると考えるが見解を明らかにすること。

【回答】現在起きている電力不足と将来のインフラ整備は別な問題である。超電導リニアは航空機より高い機能をより省エネルギーで提供出来るので地球環境保全の重要性が増す二十一世紀にふさわしい輸送システムとして、将来における電力の安全安定供給については、国と電力会社において、しかるべき対応がなされなければならないし、そうして頂けると考えている。

津波警報発令中でも新幹線運行は問題ない！

組合：3月11日の震災後に津波警報が発せされている中、在来線は抑止されていた。しかし、新幹線は運行を再開したが、走らせた法的根拠を明らかにせよ。

会社：気象庁からの情報を元に、様々なことを勘案して適切に対応し運行した。

組合：当時、一部地域で避難勧告が出されていたにも関わらず、運行した。

会社：自治体のハザードマップによって、適切に運行した。

組合：自治体のハザードマップとは、どのような内容なのか。

会社：津波の予想で自治体が出しているものである。

組合：ハザードマップで今回予想される地域はなかったのか。

会社：新幹線の走るところで津波が予想されるところはなかった。

組合：新幹線の走る自治体で津波警報が出たところはどこか。

会社：静岡県である。

組合：在来線が停止しているのに、なぜ新幹線は走らせたのか。

会社：今回は問題がなかったからだ。

組合：なぜ問題がなかったのか。在来線と並行しているのではないか。

会社：同じところではない。高さである。

組合：どれだけ違うのか。何メートルか。

会社：詳しいことは経営協議会で議論する。

会社は被災地から採用をすること

組合：JR東日本は被災を受けたところから100名を採用すると報道された。

会社は被災地から採用をする考えはないのか。

会社：今はない。現時点ではない。

組合：被災者に松戸の社宅を松戸市提供していくとしているが、現在も調整中か。

会社：調整中である。

組合：震災で社宅等への入居者のに関する特別措置をすでに実施しているが、今のところ何人か。

会社：一人である。新規採用で今準備をしている。

組合：福島の人など入居希望がある人は、入居をさせること。

電力の節電のためにも列車本数を減らすこと

組合：東京電力が計画停電を行っている中で、新幹線の運行削減はしなかったのか。節電に協力すべきである。

会社：運行が可能であったので、削減はしなかった。三島～新富士間で加速度

を落として運転をした。東京電力の使用抑制をする事ができた。他にも事業所で照明を落としている。エスカレーターも停止をさせている等色々と対策をとっている。

組合：引き続き、5分の遅れがあったとしても三島～新富士間で加速度を落として運転し、節電に協力すべきである。

会社：走らせる電力があるので走らせている。お客様の関係など色々な事情がある。

組合：会社は、定時運転が優先ではないか。

会社：安全・定時運転・電力も全て大事である。その都度判断をしている。

組合：地区のレクリエーションが中止となった。QCなど他の行事の中止は考えていないのか。

会社：必要なものはやっていく。

出勤に事前連絡不可場合は交通費は事後対応

組合：傷害休暇とはどういう場合か。

会社：今回は、交通機関の事故等の不可抗力の原因による場合で災害・感染症発止による交通遮断の場合となる。

組合：地方では、就業規則にはないが日勤予備の扱いとして自宅待機とした。出勤点呼時刻と終了点呼時刻に電話で点呼を取らせたが、障害休暇とはならないのか。

会社：勤務として取り扱った。いつでも勤務につける体制を取ってもらった。

組合：職場までは、公共交通手段では出勤できない状況であった。

会社：職場に行ける状況であったけれども、列車本数が少ない等で自宅待機とした。

組合：出勤する場合連絡が取れない場合はどうするのか。タクシーで職場に向かうのでは多額となる。

会社：交通障害でやむを得ない場合は、状況を見て判断をする。

組合：タクシーに乗れば行ける。しかし、連絡が取れない場合はどうするのか。

会社：個別の事情で事前に連絡できない場合で、対応ができない場合は事後に対応する。かかった交通費は支給することとなる。

組合：今回は、交通費のことでトラブルはなかったか。

会社：なかった。

組合：柔軟に対応すること。

会社：所定の交通手段が使えない時となる。

震災時新幹線車掌の2人乗務は安全上問題だ！

組合：新幹線で車掌が2人乗務になった列車があった。何に基づいて2人乗務

としたのか。

会社：異常時の取り扱いとして2人乗務とした。

組合：平成7年の運輸所の新設と乗組体制の変更に基づいて2人乗務としたのか。

会社：あくまでも異常時の取り扱いで、名古屋～新大阪こだま号2人乗務に基づいてやったものではない。この乗組みを変えるものでもない。安全上問題はない。

組合：安全上問題はない根拠は何か。

会社：安全上問題はない。

組合：今回の震災により、走行中に地震が発生する場合もある。お客さんが駅に殺到したり、車内での対応が多くなる安全の確保はできるのか。

会社：当日のお客様の状況、乗務員の状況等を判断した。

組合：その判断は間違っている。

会社：一部の列車の安全を確保して運行した。

組合：それは結果論である。何事もなかったから言えるのである。

会社：運行は、基準規程に書いてある。

組合：異常時である。危険の想定をすべきである。

会社：安全運行することを判断した。

組合：車掌の任務分担はどのように指示をしたのか。

会社：新大阪～名古屋間は2人でやっている。

組合：こだま号である。新大阪～東京間の、のぞみ号である。のぞみ号は3人乗務であるが2人で乗せた。

会社：現時点では詳しい指示は分からない。箇所において適切に指示をした。

モーターの設置ブラシ取替基準を見直し！

組合：部品の調達は、当面運行に支障はないと回答したが、モーターの接地ブラシは25cmとしたのか。

会社：見直しをした。先頭車接地ブラシは全般検査では交換を50mmから30mmにした。

組合：MMブラシは、どうか。

会社：より厳密に検査することとした。取替える基準を見直した。

組合：使用限度まで使うということか。

会社：使用限度以上使うということではない。限度ぎりぎりにした。

組合：車両の部品が調達が戻った時には、取替基準は元に戻すのか。

会社：その時に考える。

組合：問題はないのか。

会社：使用限度を切ったものは交検に入らない。

津波対策は即応できるマニュアルを！

組合：自治体でハザードマップの変更があった場合は、適宜対応すること。津波警報が出た場合列車を運転していて危険区域内に入らないことと規程はなっている。しかし、現実的ではない。津波は15～20分で来る。現場には即応できるマニュアルを作成すること。

会社：色々な人が、専門家が分析をしている。実効性のある対応をしていく。

リニアは原発被害の教訓を活かし見直すこと

組合：リニアについて、「全く見直す考えはない」という会社の安全に対する考え方に危機感を感じる。“絶対安全”だと言われたきた原子力発電所は想定外の津波で多大な被害をうけた。「リニアは東北新幹線と同じ構造だから全く見直す考えはない」というが、東北新幹線の高架橋は、ひび割れがあり、事実、止まっている。リニアは、これでよしという考えを見直すこと。

会社：回答の通り。

以 上