

業 務 速 報

— 安全経営協議会 —

今起きるかもしれない東海地震に対して！ 慌てず・騒がず？新たな知見を 待って対応をする！でいいのか？

4月26日本部は、安全経営協議会を開催し、会社から平成22年度の事故の状況と23年度の安全対策について説明がありました。

経営協議会は、本部から、東日本大震災にかかわる安全について中心に質問し会社と議論を行いました。本部は「妥協なき安全を求めるには、東日本大震災による大災害をいかに我が身に置き換えて、あらゆる対応を早急に進めることを考えないといけない」と主張しました。しかし会社は「今進めていることで現状は大丈夫であった。新たな知見があれば対応する」といった、震災に対する全く積極性のない対応でした。

大震災による列車による被害は、旅客や乗務員はもとより、沿線住民にも大きな被害をもたらせます。今、東日本大震災の被害を鑑みて、J R 東海の安全対策を早急に取り組まないと、今起きるかも知れない東海地震に何で対応できるのか、疑問だらけです。

私たちは、このような会社の姿勢に警鐘乱打し、今後も安全の確立に向けて闘っていきます。

東日本大震災の被害を教訓に震災対策の強化を！

組合：東日本大震災による被害の現実を教訓にして、新幹線、及び在来線の安全運行を今後とも確立していかなければならないと考える。そのために会社として地震対策など今具体的に進めていること、検討していることについて明らかにすること。

会社はこの間、地震対策として新幹線の脱線逸脱防止対策、耐震補強を進めてきているが、早期に実現する必要があると考える。脱線防止ガードの設置は25年3月までとなっているが、設置のスピードを上げるべきである。また、

脱線逸脱防止対策、耐震補強の現段階の進捗状況を明らかにすること。

会社：阪神・淡路大震災、中越地震を教訓に構造物強化やユレダスからテラスにしてきた。平成16年の中越地震以降脱線逸脱防止ガードレール、逸脱ストッパーを付けてきている。在来線は、テラスとも繋がっているユレダスや、気象庁の緊急地震速報により無線で乗務員に伝えている。規程に則って停止手配をとってきている。

組合：これまで対策を進めていくことか。

会社：その通りである。

組合：これまでの対策のスピードを速める考えはないのか。

会社：脱線逸脱防止等、決められたことでやっていく。

組合：進捗状況はどうか。

会社：脱線逸脱ガードは、22年度まで33km終了している。

組合：140kmの設置であるが25年度までに間に合うのか。

会社：間に合う。

津波警報時は新幹線を停止させること！

組合：東日本大震災は津波による被害が甚大であり、福島第一原発の現実でもあきらかなように津波対策の過信、不備において、企業としての存続さえ脅かす事態にまでなっている。JR東海においても地震対策同様、津波対策においても万全を期していかなければならないと考える。したがって津波対策として新幹線及び在来線の安全確立に向けた具体的対策、もしくは検討していることについて明らかにすること。

会社：津波対策は、運転規制により規程に定められている。速やかに安全な箇所に避難する等、津波の危険が予想される地域に列車を入れないことや、津波予想地域を定めそこに関する取扱いをしてきた。

組合：3月11日の東北地方の地震によって、気象庁は大津波警報及び避難勧告を東北東日本地区及び、関東及び東海地方の沿岸に対しても警報が出されている。しかし会社は、在来線については運転を中止したが、新幹線においては通常速度での運転を行った。在来線は運転中止したが何に基づく、もしくはどのような法的根拠において行われたのか明らかにすること。

在来線と新幹線が並行して走っている区間がある。特に浜名湖を横切る区間において、在来線は安全上止めていたにもかかわらず新幹線は走らせた。どのように考えるの見解を明らかにすること。

会社：在来線は、静岡支社のエリアで静岡県防災実施計画に基づき自治体や、気象庁の地震情報で判断して止めた。新幹線は、津波予測危険地域ではない。

組合：在来線は運転中止したにも関わらず新幹線は通常速度で運転を行った。法的な災害時の運転取り扱いに定められているのか。その根拠は何に基づくも

のなのか明らかにされたい。

会社：自治体のハザードマップにより、危険予想地域は決められている。

組合：大津波警報が出ていた。会社としてのマニュアルはなかったのか。

会社：マニュアルは必要はなかった。

組合：基準がないというのであれば、そのことについて会社としてどう思うのか。基準を新たに作らないのか。また、基準を作るように国に働きかけないのか。

会社：新たな知見があれば改訂をする。現状は津波予想地域ではなかった。在来線は駅がある。新幹線は構造物などの設備という視点でルールを作っている。

組合：新幹線は駅が近くになくても何らかの方法で安全な場所に止めることをルール化するよう提言をする。

会社：意見として聞く。県や自治体がハザードマップの見直し等すれば、当社としても必要な知見があれば検討していく。

組合：待っていて良いのか。積極的にJR東海とし今回の震災を教訓として打ち出す必要がある。

大震災の教訓を謙虚に受止めさらなる防災対策を！

組合：J R 東日本では今回の震災を教訓に対策を講じている。会社も積極的に関係省庁や自治体に向けて意見を言うべきだ。

会社：東日本の会社のことなので分からない。今回の震災がどのようなものか分からない。メカニズムは分からない。新たな知見が得られれば検討をする。

組合：例えば重点箇所に着目して工事をするのが重要である。富士川の橋梁の掛け替え等する考えはないのか。

会社：地震を想定した脱線防止対策はやっている。構造物は、阪神・淡路大震災以降耐震補強をやっている。中越地震並を想定して、東海・東南海地震を想定して耐震補強をしてきている。

組合：強度はどれほどの揺れを想定しているのか。

会社：中越地震の揺れのプラスを予想している。

組合：富士川橋梁は、新幹線開業以降掛け替えがされていない。リニアが走ってから橋梁は掛け替えとなるのか。

会社：構造物については、国鉄時代から地震対策を実施してきている。長時間復旧が出来なかったことはない。これまでの対策は有効であった。

組合：これまでの対策ではなく更に会社として橋梁やトンネル内の見直しをすること。

会社：要望としては聞いておく。どのレベルでやるのかは、いろいろな情報を総合的に判断していく。

組合：会社は蓄えがある。この時に対策を立てて国や他社にも働きかけて耐震

対策を積極的に取り組むべきである。

会社：中越地震対策協議会に入って、会社によって構造物が違うが、一同に介して総研もふまえてやってきている。

組合：液状化についての対策は講じているのか。

会社：大井への回送線等、液状化対策も実施している。

異常時の車掌2名乗務は問題あい！

組合：3月12日と14日に、首都圏の交通が麻痺したことで乗務員の手配が付かず、結果として本来車掌が3人で乗務する列車を、2人しか乗せずに列車を走らせた。そのときの状況について、会社の認識は、異常時、災害時、通常時のいずれなのか。

会社：首都圏の交通機関が麻痺していたことから、公共交通機関の使命を果たす目的で運転をした。

組合：乗客1,300人を2人の車掌で見ること難しい。乗客の不安があり異常時には乗客の誘導をしなければならない。乗客の対応は考えなかったのか。

会社：旅客のサービス、ボリュームを考えると3名である。安全の確保が出来るので2名乗務とした。

組合：今後はこのようなことをするのか。

会社：今後は分からない。今回のような状況となることは考えられる。

組合：平成7年の「新幹線の乗務員基地体制及び乗組み体制の変更について」の協議の時に、「災害時の対応について、マニュアルの整備など対応方に検討を加える」と確認している。しかし、これ以降マニュアルの整備についての協議や説明は行われていない。会社は災害時の乗務員運用について適切に対応していると言うが、労使間のルールを守らずに、今回のような一方的な取扱いについて会社はどう考えているのか。

また、災害時の対応は作業標準などに定めているとしているが、どの条文を指しているのか。

会社：車掌乗務については列車防護に必要な係員として、新幹線取扱い基準規程17条にある。

組合：乗り組み数を変えることは大変なことである。今回に限ってということか。車掌を2人しか乗せないで列車を走らせた庫とは、労使で取り決めてきたことを反故にする行為である。

会社：今回の事態は組合も認識されていたと思う。平成7年の乗組を変えたという認識はなかった。足を確保しようという認識は同じだと思う。乗組を変えるという考えはけしてない。

組合：乗務する運転士、車掌の立場に立って見れば分かる。3名を2名でやることは大変なことである。

会社：通常旅客量の少ないところでは2名乗務の区間もある。

組合：東京を出て新大阪まで乗務するのぞみ号のことを言っているのだ。
会社：旅客サービスという面で話をすれば、平成7年にしている。
組合：それは違う、この人は安全面の人、この人は旅客サービスの人ではない。
トータルとしての人員である。今回はレアケースである。
会社：レアケースであってほしい。今後絶対ないとは言えない。
組合：今回は特定なものに限ってやったのだということか。
会社：こういう状況の中では、最大の使命である輸送の確保をしなければいけない。
組合：その様な状況であっても運転本数を減らすという方策もある。
会社：12日、14日には12本ほど切っている。
組合：それだけではない。他の方策もあったはずだ。
会社：それでは、我々の輸送の使命は果たせれない。
組合：そうではない。我々は3人を確保することが安全であると考える。

3人乗務の労使の取り決めに反古にするな！

組合：3人乗務は労使の取り決めでもある。
会社：取り決めは別にしても。
組合：労使の取り決めに反古にしておいて、安全の確保とはならない。
会社：けしてその様な考えはない。
組合：そこは認識がずれる。3人を確保しておいて安全を確保し総合的に列車は動かすものである。どんな時でも、通常と違うことはできない。
会社：安全上絶対3名が必要ということは会社と考えが違う。
組合：取り決めたことである。組合に対しても前広に説明し、乗務員車掌に対しても業務のありようについてマニュアルにないこととなるので丁寧な対応が必要である。こういうことはあってはならないことだ。
会社：組合に前広に労働組合に説明しないと事ができないものではない。
組合：会社の主張は、防護要員が配置されていれば良いのか。社内秩序の維持も乗客の安全確保のため必要である。
会社：安全上問題はない。
組合：車掌2人乗務で走った列車は何本あったのか。
会社：・・・・・・。
組合：3人体制は決めたことである。今後は労組に説明をすること。今後二度とこのようなことがないようにすること。2人乗務と決めた根拠は重要である。極めて少ない列車であれば、2人乗務何らかの違う方法ができたと思う。
会社：前広に話をするという考えはなかった。
組合：また2人乗務でもよいのだと安易に考えてもらっては困る。
会社：安易に考えてはいない。

組合：列車を運行するために労使で決めたことである。安易であっては困る。
会社：労使で決めたことではあるが、列車の運行を確保するという選択であった。列車の安全を確保した。
組合：不安を抱えた乗客も乗っている。列車の安全を確保したということだけで安全を確保したとはならない。

謙虚になってリニアの地震対策を進めよ！

組合：リニアは東北新幹線と同じ構造だから耐震の追加工事はしない、計画の中止は全く考えていないとされているが、実際には橋梁のひび割れや電柱が倒れる等の被害が出ている。列車も運行不能となった。この事態をどう考えるのか。直下型の東海地震が発生したときに、山岳地帯のトンネル出口、大河川橋梁部分への大きな被害が予想される。原発も絶対安全だと言われ作られてきたが、それは単なる神話にしか過ぎず、自然の前にいとも簡単に崩れ去ったことについてどう考えるか。東北新幹線は大丈夫だったからリニアも大丈夫だという過信は大きな事故につながる。地震対策を早急に進めること。

リニアの電力はどう確保するのか。多くの学者や研究者が警告しているが、原発からの電力供給はできない。そのことを想定しているのか。

会社：電源のことは業務委員会でも話をした。他の機会での話としたい。

組合：東北新幹線を見た場合、リニアの耐震構造は同じであるので、リニアの追加の耐震工事はしないのだということを言い切った。もっともっと謙虚になって地震対策を進めるべきである。真摯に受け止めるべきだ。

会社：そこまでは言っていない。

組合：14日に国土交通省の交通政策審議委員会があって、ここに金子専務が出席して、「構造物の耐震性ではＪＲ東日本の東北新幹線は、阪神大震災で見直された地震対策の効果で、東日本大震災で被害が比較的少なかった。このため、ＪＲ東海は同様の補強や耐震基準による東海道新幹線・リニアの新たな設備投資は不要」と説明したと中日新聞は伝えている。間違いはないか。

会社：分かりません。

組合：確かめてください。

会社：前回の業務委員会で説明した主旨としてはその記事のことは同様のことを言っている。何にもなくて良いのかもしれない。もしかして必要なものがあるのかもしれない。過去の地震においても、今回の地震においても損傷がなかったのでこれは自信を持って、貴側からも言われたように、早くやっていかなければいけないということを込めたものであると理解している。

組合：大深度地下を走行するため地震に限らず、火災も含めてトンネル内で緊急停止した場合、避難誘導等細かなマニュアルは出来ているのか。公表してい

るのか。

会社：公表していることは聞いていない。ここでは分からない。答えるものを今持っていないので分からない。

探傷検査はJR東海社員が行うべきだ！

組合：4月7日にN700系Z7編成において、仕業検査時にディスクボルトの異常が発見され台車交換が行われた。ディスクボルトの対策については申し入れているので業務委員会で議論されたい。ディスクボルトの探傷検査は探傷検査業務が導入されて以降、協力会社のSEKが業務を行っている。結果台車交換を行う検査業務である。会社は、この間一環して安全に関わる業務は直営で行うと主張してきた。探傷検査業務は直営で行うべきである。

交検にSEKから出向を受けて共に作業を行う業務が発生している。交検は新幹線の安全を守るための重要な業務である。SEKから出向を受けて交検をすることには問題がある。会社の見解を明らかにすること。また、何故労働組合に説明をしなかったのか。

会社：技術交流はある。この場では良く分からない。しかるべきところで説明をする。

組合：業務委員会で説明するのか。安全に関わることである。

会社：安全に関わることのスタンスは同じである。

組合：SEKが交番検査で探深傷検査をやっている。

会社：検査の重要ということは分かる。検査の結果を見て誰が判断するのは違う。スタンスとして、安全に関わる重要なところは会社がやっていく。スタンスは変わっていない。

組合：直営でないところに踏み込んでしまったという認識である。安全上極めて問題である。

在来線ホームに転落防止・触車防止防護柵設置を！

組合：東日本においても駅ホームに固定柵を設置すると言われているJR東海においても、静岡や名古屋等多客のお客様が乗降される駅には転落防止触車防止の可動柵もしくは固定柵を在来線も設置すべきである。

会社：主張は承った。

以 上