

業 務 速 報

NO. 865

2013. 5. 9

J R 東海労働組合

発行 淵上 利和

編集 本橋 浩司

平成25年度安全対策の推進について経営協議会開催 地震対策は現在の対策で十分？これ以上行うものはない！ 会社の安全対策は傲慢だ！

本部は5月9日、平成25年度安全対策の推進について経営協議会を開催しました。はじめに会社から平成25年度の安全対策の推進についてⅠ.はじめに（基本的な考え方）Ⅱ.平成24年度鉄道運転事故、インシデント、輸送障害・運転障害及び労働災害の発生状況Ⅲ.安全関連の設備投資Ⅳ.平成25年度運転事故防止及び労働災害防止重点実施事項Ⅴまとめについて説明がありました。

この説明で会社は「平成24年度の鉄道運転事故については列車事故（列車脱線・列車衝突・列車火災）の発生はなかったが中継見張員の触車による鉄道人身障害事故が発生したまた、インシデントは1件発生した。輸送障害・運転障害は増加傾向にあり5,261件発生した。労働災害は東静岡駅で触車死亡事故が発生した。触車・待避不良は直近10年で最多となった。社員の労働災害は18件の発生となった。」「安全関連の設備投資は当社単体の設備投資額2,710億円のうち、安全に関連した設備投資は1,720億円である。」「鉄道に従事する者にとって最大の責務である安全の確保を維持するために、運転事故防止および労働災害防止の取り組みを強力に進めていく。」と説明しました。

また安全関連として新型インフルエンザ対策について「新型インフルエンザ特別措置法が施行されたが、会社は社員への感染予防を行いながら輸送力を確保していく。今後、政府からガイドラインが公表され、会社は業務計画を公表することが求められることになる。詳細は年度内を目途に組合に説明する」としました。

本部は淵上委員長から、政府が発表した南海トラフ巨大地震による被害想定に対するJ R 東海としての新たな対策、J R 東海独自の津波対策、新幹線の脱線防止、耐震補強工事の進捗状況、東海道新幹線のホームの安全対策、大規模改修工事等について質問しました。

しかし会社は、南海トラフ巨大地震の対策は現在の対策で十分だとし、津波対策についても「東海道新幹線に津波危険予想地域はない」「津波警報が発令されても安全が確保されれば運行を行う」としました。

本部は、安全は乗客の命に関わる問題である。会社の安全対策は傲慢であり、原子力発電所の安全神話と何ら変わらない。「安全である」というだけでは安全を守ることにはできない。会社はその姿勢を改めるべきだとして、新たな対策を講じることを会社に強く迫りました。

以下、淵上委員長の質問に対する会社回答と議論の内容です。

淵上委員長の質問と会社回答

1. 政府は今年3月、新たに南海トラフ巨大地震による被害想定を発表し、企業に対して地震対策の強化を呼びかけた。これによるとマグニチュード9、最大震度7、静岡県浜松市南区には16mの津波が到達するとされ、静岡県での津波による死者は約53,00人とされている。JR東海としても新たな地震対策を進めていくべきであり、東日本大震災で新幹線が脱線しなかったことで、新幹線は大丈夫であると考えるのは間違いである。政府の呼びかけを受けて、JR東海としてすでに行ったこと、これから行う予定について明らかにすること。

【回答】

地震対策については平成7年に発生した阪神淡路大震災を受けて、高架橋の補強、地震時に橋桁がずれて落下することを防止する落橋防止工事、盛土区間を強化する盛土耐震補強、トンネル対策を実施している。高架橋の補強と盛土耐震補強は一部を除いて昨年度に完了した。

2. 会社は昨年、東海道新幹線の地震防災システムの強化として、直下型地震に対する早期警報機能などを改善したが、東日本大震災の被害の現実を見た時、新幹線を安全に停止させることと同時に津波対策を強化していかなければならないことは明らかである。しかし、会社は「自治体がハザードマップを見直せば適切に対応する」という姿勢であり津波対策は極めて不十分であると考え。東日本大震災では大津波警報が発令された中で、浜松地区において、在来線は運転を中止したが、一方で東海道新幹線は通常運転を行った。このようなことはあってはならないと考える。自治体のハザードマップに対応するだけでなく、JR東海独自での津波対策を進めていくべきだと考える。会社としての見解を明らかにすること。あわせて東海道新幹線における津波対策、および自治体のハザードマップの見直しによって変更となったことがあれば明らかにすること。また、東海道新幹線の地震防災システム工事の進捗状況について明らかにすること。

【回答】

津波対策については被害が予想されるのは在来線であるが、東日本大震災以降、乗務員の自主判断による避難や、津波避難地図の充実、車両への避難はしごの搭載等を行っている。自治体のハザードマップで示されている津波の危険が予想される地域の線路沿いには、避難すべき方向を示す「津波警標」を建て速やかに避難できるようにしている。これまでハザードマップで50cm以上の浸水域を津波危険予想地域としていたが、昨年11月には0cm～50cmの浸水域にも拡大した。

直下型地震に対する早期警報はテラスの機能強化として、沿線直下型地震や連動型地震への対応や、バックアップ機能も向上させている。

3. 2004年に発生した新潟中越地震による上越新幹線の脱線事故を踏まえて、東海道新幹線では2009年10月から脱線逸脱防止対策として行っている。脱線防止ガードの設置予定区間と、その進捗状況について明らかにすること。また、逸脱防止ストッパーの設置状況に就いて明らかにすること。

【回答】

脱線防止ガードについては昨年度までに140kmの区間に敷設が完了した。逸脱防止ストッパーについては昨年度までに全編成に取り付けが完了した。

今後については、平成32年3月までに激震地区および、その他地区でも高速で通過する分岐器やトンネル区間の手前、三主桁の手前の456kmに新たに敷設する。これで約6割の区間がカバーできる。また脱線防止ガードを有効に機能させるため土木構造物への対策を行う。

4. 阪神淡路大震災以後、2003年に政府が公表した東海地震の震度予測に基づき高架橋柱の耐震補強対策として鋼板を巻く等の対策を進めてきたが、その対策を行った区間および工事の進捗状況について明らかにすること。

【回答】

高架橋柱の鋼板による補強は一部を除いて昨年度に完了した。

5. 東海道新幹線のホームには乗客の安全対策として固定柵を設置され、さらに可動柵が東京駅や新大阪駅の一部のホームに新たに設置されているが、一方では新富士駅等の6駅（掛川、豊橋、三河安城、岐阜羽島、米原）には固定柵さえ設置されていない状況である。全ての新幹線ホームにおいて旅客の転落防止等の安全対策を進めていくためには少なくとも固定柵の設置が必要であると考え。今後の固定柵および可動柵の導入計画と、導入基準を明らかにすること。

【回答】

東京駅、新大阪駅で可動柵の工事を行っている。平成25年3月に東京駅14番線、新大阪駅27番線への設置が完了した。東京駅では引き続き全てのホームに設置工事を行う他、ご利用の多い名古屋駅でも可動柵の設置を行う。新大阪駅はJR西日本の車両が入るため全てのホームに設置するとはならない。

6. 会社は東海道新幹線の大規模改修を5年前倒しして、今年度から実施しているが、工事時期や箇所等については未定としている。しかし、大規模改修工事は極めて安全に関わることでありながら労働組合に全く説明が行われていない。したがって直ちに説明の場を設けると共に、具体的工事計画について確定次第、労働組合に説明するべきであると考え。会社の見解を明らかにすること。

【回答】

大規模改修工事については以前の経営協議会で説明したと認識している。構

造物を見ながら工事を行っていくものであり、会社が判断して行うので、労働組合に具体的な説明は行わない。

南海トラフ巨大地震に備え新たな震災対策を！

組合：耐震補強の高架橋補強および盛土耐震補強の具体的な区間を明らかにすること。

会社：全線の必要な区間を行った。

組合：高架橋の補強は全箇所を補強したのか。

会社：一部を除いて必要のない箇所は補強していない。

組合：耐震のため補強が必要である基準を明らかにすること。

会社：地震時に高架橋が損傷を受ける箇所である。

組合：それは震度を基準としたのか。

会社：地盤の状況もある。高架橋の上に載っているものも等の条件により震度を基準にして補強するかしないかは一概に示すことはできない。

組合：南海トラフ巨大地震に対し、政府は各鉄道会社が耐震強化をすることとしているが、会社としての考えを示すこと。

会社：阪神淡路大震災以降対策をしてきているためこれ以上必要はないと考える。現在進行中のものもあるためこれをやりきっていく。

組合：南海トラフの巨大地震に対する被害予測が今年3月に出されている。国から予測が出されても会社は新たな防災対策を講じる考えはないのか。

会社：今までやってきていることでカバーできていると考える。

組合：今まで講じた対策で絶対安全と言えるのか。

会社：それは自然災害であるからわからない。今やってきている震災対策を確実にやることで問題はない。対策は東日本大震災と照らし合わせて、やるべきことはやってきている。

組合：会社の震災対策に問題がないという姿勢が問題だ。その認識を改めるべきである。南海トラフ大地震に対しても新たな対策がないのであれば安全宣言をするべきだ。

会社：震災対策については考えつくメニューを実施している途上である。プラスアルファはないが、耐震対策は現在進行形である。

組合：この間の対策で南海トラフ巨大地震に構造物は耐えられるのか。

会社：阪神淡路大震災の対策で技術的に検証をしてきた。これまでの対策で収まると考えている。

組合：地震に耐えられることを確認して良いか。

会社：そのような認識で良いと考えている。津波については、自治体の新たなハザードマップが出ていないため、自治体で決まった後に検証をして対策を講じていく。

16mの津波に対応できる津波対策を！

- 組合：東日本大震災で大津波警報が発せられていたとき、在来線は運転を中止したが新幹線は運転をした。浜名湖の橋梁の上も新居町の駅も新幹線と軌道の高さはほぼ同じである。なぜ新幹線は運転をしたのか。
- 会社：自治体の発するハザードマップで浸水区域が在来線と新幹線とは違っていた。在来線は一定の区間を区切って運転を中止した。浜名湖の橋梁で判断はしていない。
- 組合：しかし、誰が見ても大津波警報が出ているのに、新幹線を運転することは危険である。
- 会社：自治体のハザードマップに基づくものである。
- 組合：南海トラフ巨大地震では大津波が予想される。直ちに会社は大津波警報時の新幹線の運転を止めるべきである。
- 会社：会社として津波の浸水区域の判断はできない。海底の状況や地形、防波堤の状況など考慮して浸水域が決定される。会社には専門家がいなかったため判断ができない。自治体のハザードマップに基づき判断することになる。
- 組合：国土交通省の「津波発生時における鉄道旅客の安全確保に関する協議会」では最大クラスの津波に対して被害を減ずるため、津波からの迅速な避難方策について検討を行い、津波発生時における鉄道旅客の安全確保への対応方針と具体例等を取りまとめた。ここには、「各鉄道事業者においては自治体のハザードマップ作成を待つことなく、本協議会でとりまとめた対応方針に沿って自社の先駆の状況に応じた対応を具体例等を参考に定めておくことが重要である。」としているのである。会社は自治体のハザードマップを待つことなく新たな津波対策を講じること。
- 会社：会社は、専門的な知識がないため自治体のハザードマップにより津波対策は決定していく。
- 組合：16mの津波に対応できる対策を講じるべきである。
- 会社：新幹線を止めるということか。
- 組合：その通りである。より安全の側に対策を採るべきである。
- 会社：J R東海は公共性の強い新幹線を運行する使命がある。津波警報が出ていても安全が確保されれば新幹線の運行を行う。
- 組合：乗客の命に関わる問題である。会社の安全対策は傲慢である。そのような津波対策は原発の安全神話と同じだ。新幹線は安全だという自己暗示にかかっているのではないか。企業として震災と津波対策についてさらに安全第一の対策を講じるべきである。

以 上