ＪＲ東海労
大二運分会

交差点

№３５３
２０１３年２月９日
責任者：高原弘幸
発　行：教 宣 部

車庫内まで新幹線の高速化か!?

最高速度２７０㎞/hの高速運転の新幹線がいよいよ時速３０㎞/hのスピードで車庫内を走行しようとしています。このことは、どの乗務員に聞いても「暴走行為」という感想を口々にしています。

昨年12月25日、３月１６日実施のダイヤ改正の新幹線乗務員行路の大枠が労働組合に提示されました。会社はその中で、新大阪駅～引き上げ線（新大阪駅西側にある列車の点検・清掃を行う車庫）の回送列車の車庫を走行する際の運転速度が今まで１０㎞/h以下のところを３０㎞/hとする内容を提示しています。さらに今まで行なっていた車庫前の一旦停止もなくなり乗務員どうしでは安全性を問う話がさかんに出ています。

組合との交渉の中で会社は、「ＡＴＣ運転」「安全上問題ない」との回答に終始するだけで、安全を保障する根拠は何ら明らかになっていませんし、今だに試運転も実施されていません。今までかかっていた所要時間の5分を自動運転により2分30秒に縮める目的は、列車の運用を効率的に行う事と車庫での清掃時間を確保する事が可能になります。危険を担保にした効率化は断じて認めるわけにはいきません。

これまで、「車庫内を走行する速度は１０㎞/h以下」という制限の中で運用されていましたが、その制限はどうなったのでしょうか。仮に設備を改善しても、「新大阪引き上げ線」には清掃作業者が常に時間に追われた作業を強いられて待機しています。そういう状況の中を今までの３倍以上の速度で走行するとなると、いくら運転士が危険を感じてブレーキをかけても直ぐには止まれないのではないでしょうか。

危険な高速化・効率化は事故を招きます！

過去、新幹線は２２０㎞運転から、1992年3月14日の３００系導入を契機に最高速度270㎞の運転となりました。その「のぞみ号」の営業運転を開始して以降、事故や故障が相次ぎ発生し社会問題化しました。さらに、最近起きたＪＲ福知山線事故の教訓を私たちは生かさなければなりません。

会社はなぜそこまでして高速化・効率化を進めるのでしょうか。旅客が乗ってないからというのは理由にはなりません。私たちは、安全を無視した効率化については今後も問題を明らかにして訴えていきます。