

## 協約・協定改訂 職場要求を勝ち取ろうシリーズ ⑬

### 2013年度協約・協定改訂第7回団体交渉 自治体のハザードマップより踏み込んだ津波対策を策定するべきだ！ 健全経営とは、社員の待遇も含めて健全というのだ！ 会社は「安全は労使共通の課題」と本当に認識しているのか？ ATS-PTの機能を拡充せよ！駅の勤務体制を見直せ！ 中央締結ブレーキディスクは亀裂・ボルト折損対策ではないのか？

本部は9月13日、2013年度協約・協定改訂第7回団体交渉を開催しました。今回は東海道新幹線大規模改修計画を含む安全確立について議論しました。

主な議論は以下の通りです。詳細は業務速報を参照して下さい。

- 組合：自治体ハザードマップを超えて、一歩進んだ新幹線の津波対策を策定すること。  
会社：津波専門家が入ってつくられた自治体ハザードマップに基づき、対応する。  
組合：新幹線大規模改修を5年前倒して実施するが、経営に影響しないのか。  
会社：経営面でプラスである。  
組合：健全経営とは社員の待遇や、職場環境も含め健全というのである。大規模改修やリニア建設で社員の待遇や職場環境悪化は許さない。  
組合：安全は労使共通の課題と本当に認識しているのならば、なぜ「新幹線富士川橋りょうに関する運転規制見直し」を組合に説明しないのか  
会社：協約に基づき対応する。  
組合：ATS-PTでパターン速度を超えた場合は常用ブレーキ動作とすること。JR東はその様にしている。TR地上子を増設すること。  
会社：安全を考えれば非常ブレーキで停止させるべき。JR東は他会社の判断。必要な設備は設置している。  
組合：無人駅増加で列車遅延が増大している。乗降客の多い駅、特急列車停車駅は有人とすること。多客列車は車掌乗務させること。  
会社：無人駅を有人駅に戻す考えはない。多客列車の車掌乗務については柔軟に対応している。  
組合：本線、車両所構内含め、添乗時の試問、ビデオ撮影は止めること。  
会社：安全教育上必要である。  
組合：中央締結ブレーキディスクの導入目的ははディスク亀裂やボルト折損対策ではないのか  
会社：明らかにする考えはない。安定したより強いブレーキ力を実現するためである。

今回の団体交渉で具体的議論は終了し、次回は議論を踏まえ、会社が回答を行います。