東日本ユニオンにいがた

http://niigatachihon.yukigesho.com/

JR東日本労働組合新潟地方本部
２０２１年７月１日発行
第３６号（通巻第２２２号）
発行者：星山 圭　編集者：教育・広報部

安全に対する姿勢・認識 労使間の違いは埋まらず

新潟地本は5月13日に、申13号「羽越本線矢引・新矢引トンネル内における速度指定の取り扱い」に関する申し入れの団体交渉を行いました。

今年度の冬期では、Ｅ６５３系の窓ガラス破損対策としての計画的なトンネル徐行は実施されませんでした。しかし昨年12月28日に12Ｍ・特急「いなほ12号」に窓ガラス破損が発生し、急遽「速度指定」による速度制限が行われたことから、原因と対策を明らかにするよう求めたものです。

トンネルは可能性のひとつ 原因は不明

昨年発生した12Ｍの窓ガラス破損の原因を明らかにするよう求めました。

支社側は、窓ガラスが割れた事実はあるが、何処で何がぶつかり割れたのか原因は解っていないと回答しました。

その上で、矢引トンネルで起こったと断定は出来ていないが、昨冬期まで行っていた速度制限をやめたことが変化点のひとつであるとしました。

また、あくまで原因である可能性があるだけであり、可能性が高いという認識では無いとしました。

トンネル内での落雪による窓ガラス破損防止対策について考え方を質しました。

支社側は、基本的にトンネルの風圧は入った瞬間が一番大きいため、出入り口１００Ｍを設定して対策を行い、矢引トンネルにおいては12月28日以降、前後30枚くらいずつネットを延長する対策を追加したとしました。

また、車両側については強化ガラスや、雪の付着を防ぐためのシートをＥ６５３系の床下機器に設置しているとしました。

今冬期では矢引・新矢引トンネルにおける窓ガラス破損防止対策として、徐行を実施しなかった理由を質しました。

支社側は、80㎞/hの徐行と飛散防止ネットを併用した昨冬は窓ガラス破損の実績が無かったことから効果が出たとして、今年度は徐行を行わない判断をしたとしました。

速度低下をせずに、飛散防止ネットだけとする対策の検証は行ったのか質すと、検証はしていないとの返答を受けました。

脱線の危険はないので徐行信号機とせず

12Ｍでの窓ガラス破損発生後に、矢引・新矢引トンネルにおいて、速度を低下させて運行させた理由を明らかにするよう求めました。

総合的に判断し実施したとの支社回答に対して交渉団は、「総合的」の中身を質しました。

支社側は、速度制限の解除という変化点が唯一あった所である、最繁忙期でありガラス割れによる運休でお客さまにご迷惑をお掛けする可能性がある、ガラスが割れてお客さまが負傷する可能性もある、などであるとしました。

その上で、原因が特定出来ていればそれに必要な対策をたてられるが、原因が特定出来ている訳では無いため、可能性としての対策という施し方になるとしました。

速度を低下させる方法を徐行信号機によらず、「速度指定」とした理由を質しました。

支社側は、線路の故障や工事などにより、所定の速度で走行すると脱線などの危険があれば徐行信号機を建植するとしました。

その上で、今回は線路の故障ではないので、所定の１２０㎞/hで走っても脱線転覆の危険性は無いが、「速度指定」で速度を落とし、変化点に対しての可能性を下げる判断をしたとしました。

制限速度は、昨年度まで徐行信号機で行っていた80㎞/hを踏襲し、ガラス割れの原因の要素のひとつであるので、速度指定という形で速やかに周知を図ったとしました。

速度指定という取扱いは「安全はトッププライオリティ」という言葉に恥じない取扱いであったのか質すと支社側は、リスクを考えた中で、会社としてそれは守られるという認識の中で行ったとしました。

信号による指示では無く、乗務員への「お願い」ベースであることから、確実に実行される確証は無いのではないかと疑問を呈すると支社側は、リスクで言えば徐行信号機でも速度超過の可能性はあり、速度を低下させるという目的に関しては変わらないとしました。

速度指定は「上長の指示」を適用

交渉団は北海道での遊覧船事故を挙げ、本来やるべきことをやっていなかった、ルールに無いことをやっていたなどを見過ごして方が一の事があれば、会社に危機が及ぶという問題意識を訴えました。

その上で、だからこそ運転取扱実施基準や運転士標準集に記載されていない「速度指定」ではなく「徐行信号機」によるべきと主張していると訴えました。

支社側は、ルールは無い訳では無いとして、「運転取扱実施基準」第2条に、「実施基準の適用にあたって疑いが生じた場合は指揮命令系統に定める上長の指示による」というものがあるとしました。

交渉団は、納得し辛い根拠であり、現場では「このルールが通るのであれば何でもありだ」との声が出ていると指摘しました。

実施に当たり関係する運輸区には周知を行ったとする支社側に対し交渉団は、新津運輸区では取扱いを知らされていなかったと指摘しました。

総括助役に伝わっていることは確認できたとする支社側に対し、何を以て周知なのかを質すと、運転士に伝わって初めて周知になるとしました。

交渉団は調査と回答の修正を求めましたが後日、新津運輸区では旅客乗車の臨時列車に乗務の際に関係乗務員に周知することとしていたために回答の修正はしないとする窓口回答を受けました。

地本会計監査を終える

新潟地本は6月21日13時00分より、新潟地本事務所において、２０２１年度一般会計の会計監査を実施しました。

対象の会計期間は２０２１年11月1日より２０２２年4月30日までです。

監査の結果、会計規則に準じて処理されており、帳票類もよく整理されているとして、指摘事項は特にありませんでした。

今後も大切な組合費を厳正に管理・執行していきます。