

交渉速報

J R 貨物労組本部業務部

2012年3月29日

No.19

組合：対策が運転士への負担ばかりである！
会社：考えられる対策を打ち出していく

中央本部は、3月22日に運転部会3役の参加のもと申12号「石勝線・東追分駅構内における列車脱線事故等」に関する緊急申し入れに対する団体交渉を行いました。

2月に緊急申し入れを提出し、交渉が3月22日まで延びたことに対して会社の安全に対する姿勢を指摘し交渉に入りました。この事故は、東追分駅構内の1.5km手前から非常ブレーキを使用したにも関わらず出発信号機を冒進して列車が安全側線を突き抜け、スノーシェルターに激突し機関車と貨車4両が脱線する大惨事となりました。当該運転士が、死を覚悟するほど危険な事故でした。冬季になればブレーキ効果が低下することはこの間本社・支社に指摘してきたことであり、貨車についても耐雪制輪子の性能試験をやってきたが改善されていませんでした。今回の事故は、起こるべくして起きた事故です。中央本部は、今回の事故の原因究明及び緊急対策の終了時期と抜本的な冬季対策の早期確立を求め、安全が最優先される企業風土確立を求めて交渉に臨みました。

会社は、事故原因は、現在運輸安全委員会で調査している段階である。考えられる要因は氷雪の付着により、扱ったブレーキと実際に動作したブレーキ圧力に乖離があったと推定している。したがって①石勝線と函館本線を運行する対象列車について発駅においてブレーキ周りの除氷雪を行う。②降雪時の運転は、停車時に進入する時に速度を落として運転することとブレーキ効果の把握を確実にを行う。③下り勾配時速度を55km/h、場内進入を25km/hとする減速運転を行う。④上り勾配区間も雪払いブレーキを使用する。以上の緊急対策を講じ安全を確保した上で列車を運行していると回答しました。

貨物労組は、①対策がソフト対策に傾斜している。抜本的なハード対策を講じること。②事故から3日後に運転再開している。職場の運転士は、ブレーキ効果が得られない列車の運転に大きな不安を持っている。③緊急対策はすでに実施している内容であり、冬季ブレーキの抜本的対策の意味をなさない。④機関車、貨車も両抱きのブレーキ構造と装置に変えるべきである。また運転士を守るため機関車の前面・側面強化対策を講じること。⑤現在の緊急対策の解消時期を明らかにすること。⑥来冬に対する再発防止対策

(恒久対策)を指摘しました。

これに対して会社は①当面の対策は発前にブレーキ周りの除氷雪を行う。②貨車の運用については、本州・北海道の交互運用徹底と北海道内限定運用となるLNG輸送については、氷雪が介在しにくいコキ107形式で固定する。③機関車について、両抱きブレーキ機構の主張は理解する。④冬季対策の解除については、3月末日を目処に考えているが、データ収集中で気象状況と加味した上で判断していく。⑤次期の冬季に向けた対策を講じ、安全推進本部が主体となって取り組む事を明らかにしました。

我が社の最大の使命は、安全を最優先した上での安定輸送の確保であり、震災を教訓とした危機管理体制の確立です。今回の石勝線脱線事故は昨年末の岐阜夕の脱線事故と同様に、社会的に大きな影響を与えた事故で、同時に組合員の命に関わる重大な事故でもありました。

中央本部は、これまでのコスト削減一辺倒による効率化の弊害を強く訴え、安全確立には妥協せず「人・物・金」をかけて安全最優先の企業風土を確立していくために取り組みを強化することとします。

以 上