

交渉速報

J R 貨物労組本部業務部

2013年11月13日

No.8

命の危険に晒された組合員の想いにたち、万全の対策を！ ～「冬季ブレーキ対策」に対する団体交渉を行う～

中央本部は10月30日、「石勝線列車脱線事故の再発防止である「冬季ブレーキ対策」に対する申し入れ（申第5号）」に基づく団体交渉を行いました。主な内容は以下の通りです。

【前年度の冬季ブレーキ対策の実績について】

- ①貨車へのパックスリンダーカバーの取付けについては今冬季までに終了する予定。
- ②温風式融雪装置は融雪にかなりの時間を要しており、実用は難しい。
- ③移動式ボイラーについては、駅構内の排水処理の問題やホースの取り回しなどに課題がある。
- ④「試し引き」に対する列車の休活判断について、判断基準があいまいであった。
- ⑤貨車の三角運用については引き続き本州と北海道の相互運用を行なう。

【今年度の冬季ブレーキ対策について】

- ①恒久対策として行っているブレーキ梁抜止の切欠きとブレーキ押棒の改良については、全般検査施工時でないと作業が出来ないため、前倒し施工の考えはない。
- ②温風式融雪装置の試験結果が不調であったが、それに代わる具体策は見いだせていない。融雪庫の設置には35億円強かかり、設置場所の問題もある。除氷雪については人海戦術がメインとなる。
- ③試し引きによる休活判断のもとになる「フローチャート」は11月末までに作成し、別途提示する。フローチャートに基づき試し引きを行なった結果、起動した場合は運休と判断する。
- ④今年2月に札幌にてHD300による鋳鉄製制輪子の試験を行った結果、鋳鉄製制輪子ではブレーキ効果が得られず、本線での使用は難しい。
- ⑤コキ107形式の北海道内運用停止は貨物会社の独自判断ではなく、脱線事故の対策として運輸局から求められたものであるが、運用再開に向けて努力する。

【交渉における確認事項】

- ①組合員の命や大事な荷物を守るために、費用にこだわらず抜本的な対策が求められている。安全に対する投資を控えるようなことはあってはならない。温風式融雪装置に代わる対策について、次期冬季期間までに会社として持ち帰り議論する。
- ②鋳鉄製制輪子の試験結果がありながら、この間提示しなかったことについては謝罪する。結果について別途資料を提示し説明する。
- ③貨車の三角運用や電磁ブレーキ使用について、拡大に向けて努力する。
- ④減速運転については電磁ブレーキ使用列車で75km/h、非電磁ブレーキ使用列車は55km/hで協議する。
- ⑤豪積雪を伴う急こう配線区を抱える各支社に対し、減速度の調査や冬季ブレーキ対策について検討する。

安全確保は鉄道に携わる企業として当たり前であり、社員の命を尊重せずに安定輸送の確保はあり得ません。組合員の想いに立ち、安全確立に対する会社の消極的な姿勢をただす取り組みを今後も進めていきます。

以上