

2023年2月15日、支社会議室において「申」第15号について、組合側幹事と会社側幹事による団体交渉開催に向けた事前の打ち合わせを行いました。会社は、団体交渉を拒否しました。以下は協議の主なやり取りです。

「申」第15号「新幹線ホームの車いす用スロープの不具合解消」に関する申し入れ(2022年12月27日)

1. 現行の新型スロープは、N700S（J編成）使用時には、スロープと車体の接する部分に段差があり、フックの掛かりが浅いため、乗降時にスロープ自体がズレる事象が発生している。会社の見解を明らかにすること。

【回答】 N700SはN700系と構造が異なりスロープを設置した際にフックの掛かりが浅くなることは承知しているが、車体側とホーム側の接地面で荷重を支える設計である。正しく設置することで、安全上の問題はないと認識している。フックによる保持は補助的なものである。スロープ本体にズレや浮きがないことをしっかり確認して使用されたい。

2. 現時点における検討項目に上げている新型スロープの不具合（スロープとホームの接する部分の段差）解消に向けた状況を明らかにすること。

【回答】 現行のスロープは車いすの大型化・重量化に対応するために必要な補強措置を施した結果として厚みが増したものであり、不具合であるとは考えていないが、耐久性の維持とスムーズな乗降の両立を前提に、ホーム側端部の改良について検討し、2021年10月頃にホーム側端部の部材を交換する形で改良を実施した。

3. 早急に新型スロープの不具合（スロープとホームの接する部分の段差及びフック部分の掛かり）を解消すること。

【回答】 N700SはN700系と構造が異なりスロープを設置した際にフックの掛かりが浅くなることは承知しているが、車体側とホーム側の接地面で荷重を支える設計である。正しく設置することで、安全上の問題はないと認識している。フックによる保持は補助的なものである。スロープ本体にズレや浮きがないことをしっかり確認して使用されたい。

4. 現行の新型スロープは、N700編成1号車（No. 1位及びNo. 2位側引き戸）と16号車（No. 3位及びNo. 4位）側引き戸には、構造上使用出来ない。N700編成1号車（No. 1位及びNo. 2位側引き戸）と16号車（No. 3位及びNo. 4位）側引き戸に使用出来る新型スロープを開発し、東海道・山陽新幹線全駅に設置すること。

【回答】 使用を禁止している1号車博多方及び16号車東京方の乗降口は他の乗降口と構造が異なるため、全ての乗降口で安全に使用できるスロープは開発出来ないと認識している。

5. 現行、新幹線車内とホーム上での車椅子の乗降は、車椅子担当者一人で対応を行っている状態である。新幹線車内とホーム上での車椅子の乗降時、必要な場合は、JRCP乗務員が補助すること。

【回答】 現状で対処されたい。

6. 新型スロープの不具合の状態を確認するため、直接車いす担当者の声を聞き、現場視察を行うこと。

【回答】 意見等があれば、通常通り職制を通じて申告されたい。

以上

《 議論内容 》

組合：N700Sのフックが浅いのは、会社も承知しているし、フックが掛からなくても安全上問題はないとの認識か。

会社：(フックは) 補助的なものであり、当然ズレ防止の為に使用できればいいかと思う。

組合：ズレ防止の為にフックがあるのであり、そのフックの掛かりが浅いのである。

会社：ズレない様にするのはあくまでもスロープ本体であり、回答の通り車体側とホーム側の接地面で荷重を支えることである。

組合：車いすのタイヤ部分が、上手くスロープ本体に乗れば荷重が掛かりズレることはないが、N700SはN700Aより車体側が高い構造になっており、後輪のタイヤがスロープに乗る前に前輪側のステップ先端がスロープに当たり、ズレるのである。

会社：フックの掛かりに関係なく、同程度のことは起き得ることだと思う。

組合：後輪タイヤがスロープに乗る前にズレるということは、構造上に問題がある。

会社：フックによる保持は、補助的なものである。車体とホーム側の接地面で荷重も支える。荷重を支えるということは、基本的には摩擦係数も生じるのしっかりと固定される。

組合：その理論は、タイヤがスロープに乗った時点のことであり、机上論でしかない。タイヤがスロープにちゃんと乗れば荷重が掛かりズレることはないが、タイヤがスロープに乗る前にズレると言っている。

会社：そこはズレない様にしっかりと確認して、使用されたい。

組合：車体とホーム側の接地面はしっかりと確認しても車いす自体がステップをズラすのである。

会社：その時は、もう一度戻して貰うしかない。

組合：前輪が乗ってる状態では元に戻すことも出来ない。

会社：色んなやり方があるかもしれないが、もう一度降りて貰うこともある。

組合：色んなやり方とは何か。教えて欲しい。

会社：色んなやり方があるかもしれないが、私は分からない。

組合：暫定的な回答では駄目、色んなやり方はない。

会社：フックの保持は、あくまでも補助的なものであるという見解である。

組合：フックが補助的なものなら、「フックよし！」の喚呼はいらぬ。

会社：基本動作でやるように定まっている。

組合：フックが補助的なものなら、掛かってなくても良いということになる。

会社：フックの掛かりが浅くなることは、承知している。

組合：実際、N700Sではフックは掛かってない。

会社：掛かりが浅い場合は、(車体とホーム側の接地面が) しっかりと確認して欲しい。

組合：作業従事者である、我々はスロープの構造に問題があると主張している。しかし、JR本体は、安全上問題はないとの認識でいいか。

会社：安全上の問題はない認識である。

組合：もし、お客様が怪我をした場合は、誰の責任を取るのか。

会社：仮定の質問には答えない。

組合：会社が安全上問題ない認識なら、我々としては関係各所に訴えていく。

組合：2021年10月に一部改良しているが、我々の申入れ後に改良されている。

会社：どのタイミングで検討が始まったのか分からないが、その因果関係は断定出来ない。

組合：「不具合があるとは考えていない」や「浅くなることは承知している」など、含みを残した回答である。

会社：不安全だから代えた認識かもしれないが、常にスムーズな乗降が出来るように考えている。

組合：今でも、そのような考えがあるのか。

会社：今、具体的に示せるようなものは出来ないが当然必要に応じて、代えるものがあるれば、可能性としてはある。

組合：現時点で改良する考えはないのか。

会社：何か申し上げられるものはない。

組合：4項の申し入れは、1号車・16号車専用のスロープを開発することであり、回答になってない。

会社：専用のスロープというのは現実的ではない。

組合：何故か。

会社：その為だけに新たなスロープを開発するのは現実的でない考えである。

組合：ただ、金を掛けたくない考えなのか。

会社：そういった面も含めて、中々現実的でない。

組合：バリアフリー化に伴い鉄道各社が運賃を値上げするではないか。

会社：これからの話であり、何とも言えない。

組合：JRCP乗務員が補助しなくなったのは何故か。

会社：当社からは、具体的な範囲を超えているので申し上げられないが現状で対処されたい。

組合：以前は補助してくれていた。今、補助をしなくなった理由がホーム上に降りて列車に乗り遅れた事象が発生したことから、補助しないよう指導している。東京駅や新大阪駅など終着駅での補助は出来るはず。本体からも指導すること。

会社：途中駅でなければやれないことはない。

組合：本体が申し入れしないなら、JRCPに団体交渉を申し入れする。

会社：こちらが申し上げられる立場ではない。意見があることは分かった。

組合：現状が変わらないのであれば、JRCPに団体交渉を申し入れするしかない。

以上