

関西業務ニュース

2012年10月2日 No.196

JR東海労働組合新幹線西地方本部

発行 小林 國博 編集 業務部

運輸所分会からの「台風4号による運行障害に関する申し入れ」について
10月2日、業務委員会開催！

何度台風を経験しよう、社員や旅客がいくら苦渋しよう 「効率的な運用」優先を強行した会社を追及！

1. 台風に関する多くの警報が出されているにも関わらず運行を最優先としているが、列車抑止を決定したのはいつの時点か詳細を明らかにすること。
【回答】当日は台風4号の影響により、列車運行の安全確保を最優先にして強風規制による運転規制、運転中止および運転再開を断続的に行った。降雨の影響による運転規制はない。22時08分、富士川けた下水位が規制値に達し、運転中止となった。
2. 運休について判断するのは、いつ誰が何に基づいて行うのか明らかにすること。
【回答】運休については、対策会議を開催し、その中で今後の運転再開見込み等を判断して決定する。
3. 多くの列車が長時間、駅間で停車したりあるいは駅で抑止となったが、それぞれについて本数や停車していた時間について詳細を明らかにすること。
【回答】当日の運転規制は、強風の影響による規制であり、列車は断続的に運国を継続した。また、富士川のけた下水位では三島、静岡で折返し計画とし、長時間抑止とならないよう努めたが、結果として、お客様にご迷惑をお掛けすることとなった。なお、駅で抑止した列車は39本、駅間で停止し、23分以上遅延した列車は16本であった。駅および駅間で抑止した列車は、その後運休となった列車を多数含む。
4. 長時間の抑止等で出先地に到着し、そのまま待機の指示を受け、あるいは休息もほとんどないままに再度乗務させられている乗務員も多く発生している。この事態を把握しているのか。また、把握している詳細を明らかにすること。
【回答】異常時における勤務変更や行路の変更等については、状況を勘案し、適切に対応している。
5. 富士川けた下水位が危険水域を越えた時間は何時か明らかにすること。また、当

日の運行中止を決定した時間を明らかにすること。

【回答】 22時08分にけた下水位が規制値に達し、その後の対策会議で22時52分に新富士から静岡間の運行を中止した。

6. 富士川の警戒水位が下がる前の翌20日の早朝、早々に東海道新幹線の定時運行を発表したが、結果として遅れを出すという事態になった。詳細を明らかにすること。

【回答】 4時40分にけた下水位が規制値を下まわり、上下線で運転可能となったことから、全線で始発より運転を行った。なお、初列車より熱海から豊橋間で運転規制を実施したが、暴風規制は8時11分に全面解除した。このため、62本が1～82分遅延した。

7. 東京駅から新富士駅間の下り各列車に於いて、一旦乗客をホーム上に降車させているが、暴雨風の中、ホーム上に降車させたことは乗客の安全をまったく考慮していないと思うが会社の見解を明らかにすること。

【回答】 昨年の台風15号の教訓から、運転の見直しがたたない中で、三島および、静岡駅までお客様を乗車させることは、運転再開見込みのない中では両駅の混乱を誘発することになる。また、在線している列車を効率的に折返し運用するために降車していただいた。これにより特定にの駅への集中を防ぐ事ができ、昨年の台風15号の際には三島駅および静岡駅へお客様が集中し大混乱したが、今回は各駅で降車していただくことで特定の駅への集中を防ぐことができた。降車されたお客様には旅行を中止し、発駅までお戻りになれるよう折返し列車で救済を行った。

8. ドタバタの運用のやり繰りの中で、東京駅に留置されていた列車が始発前に臨時回送列車となり、運転を担当した管理者が手歯止めを割損させてしまう重大事故が発生したが 詳細を明らかにすること。

【回答】 6647A担当運転士は当直から急遽、東京駅休憩列車の入庫列車の担当の依頼を受け、現車に急行したが、16号車の手歯止めの撤去を失念したため、発車時に手歯止めを割損した。

9. 台風などの自然災害においては、事前に的確な情報を入手して、乗務員の運用および乗客の安全と健康上問題が発生しないように会社の危機管理を徹底すること。

【回答】 異常時における勤務変更や行路の変更等については、状況を勘案し、適切に対応している。(9項から11項まで同一回答)

10. 異常時における乗務員の運用については、当該乗務員の意向を十分聞き、それを反映させると共に、乗務員に混乱が生じないように的確な指示を会社が責任をもって行うこと。

【回答】 異常時における勤務変更や行路の変更等については、状況を勘案し、適切に対応している。

- 1 1. 長時間の乗務で出先地に到着した場合は、乗務員の意向を十分聞いてそれ以降の運用を計画すること。また、まともに食事もとることができず再度乗務を行うという事態も発生しているが、出先地での食事時間を確保すること。なお、やむをえず時間僅少になった場合等、会社が責任を持って食事手配等を行うこと。

【回答】 異常時における勤務変更や行路の変更等については、状況を勘案し、適切に対応している。

- 1 2. 急遽出先地で泊地となるケースを想定し、全ての泊地となる可能性のある箇所にタオル、歯ブラシ、石鹸等々を異常時用として常備すること。また、女性用の化粧道具等も配慮して常備すること。

【回答】 異常時のアメニティセットについては、男性用および女性用について現在、5 運輸所に配備している。

- 1 3. 毎回言っているところではあるが、自然災害のときについては通常の超勤処置だけでなく、疲労度も甚大であることから別に特別手当（災害手当）等を新設、支給すること。

【回答】 そのような考えはない。

《若干のやりとり》

組合：昨年台風4号の回答から何か進展したものがあるのか。

会社：静岡、三島にお客様を集中させることなく、救援列車を出して発駅までお戻り頂く様に教訓を生かした。

組合：組合は天気予報などを考慮して途中で戻らなくて良い様に求めてきたが、今回の回答は納得できないものだ。

組合：運行中止を決めたというが、乗務員にはいつ伝えたのか。

会社：運行中止は22時25分に決定した。風の規制は断続的にやっている。

組合：1項では列車抑止を聞いているが、最初の列車抑止はいつなのか。

会社：最初が17時30分頃、近江長岡から。そこから断続的にかけた。

組合：その状況でも走らせている。運休も間引きもせず走らせている。

会社：色々な環境がある。

組合：在来では台風が来る前から終日運休を決めているではないか。

会社：新幹線でも過去にはあったかもしれないが、お客様の状況と当社の使命等様々な事を考えないといけない。移動したいお客様もいる。結果として御迷惑をかけた点もある。

組合：富士川の水位でも上流では雨がかなり降っている。予測はたたないのか。

会社：異常気象とか、色々な要素がある。

組合：今時予報などで台風の進路とかもわかるはず、運行させることに納得いかない。
会社：天気予報は天気予報。ルールは風速30㎧で止めるということだ。
組合：在来線は終日ウヤとなった、違いがあるのか。
会社：規定が違う。ニーズも違う。代替機関のあるとかも。安全を軽視するつもりはない。
組合：同じ台風で、来る前に運休と走らせるということは、考え方が違うのか。
会社：単純に比較はできない。対比できるのかどうか。
組合：新幹線と在来線で何が違うのか。
会社：対応がベストとは考えていない。あらかじめ移動計画をたてている方が多い中で、目的地に移動したいニーズはある。バツサリと運休が良いか、公共交通機関でもある。
組合：台風の規制は30㎧の風を記録したとき以外にないのか。
会社：この規定（黄色本）に何もなし。
組合：天気予報を聞いて判断するようにすべきである。
組合：運転士が運転中止と聞いたのは0時と聞いている。二項で聞いているが、誰が判断したのかと聞いている。
会社：夕方位から対策会議はやっているはず。そこで判断した。
組合：運転中止を判断した時間は22時52分との回答だが、乗務員が中止を聞いたのは0時頃だ、この1時間程の差は何故だ。
会社：旅客をどうしたらよいかなど、運行計画などを検討した時間だと思う。長いかといえば、そうは思わない。
組合：判断が遅い。昼間でない。もっと早く決めるべきだ。
会社：その通りだとは思いますが、色々なことを加味して考えなければならない。
組合：対策会議のメンバーは誰だ。
会社：いう必要があるかどうかわからない。
組合：529号は常用保安方式と違う扱いで駅に取り込んだ、無理に走らせたからだ。
会社：刹那の判断。急には止まれなかったのかもしれない。すぐ直前が富士川だからといって、緊急停止で止めたら直ぐに駅で止まるとかはならない。
組合：危険水位は誰が判断するのか。
会社：施設指令。
組合：雨量とか予報など上流域でわかるはずだ。
会社：今、勉強しているところである。
組合：富士川は、直ぐに水位が危険水位となるではないか。
会社：それは検討している。
組合：何度も発生する場所、検討しているというが、問題ではないか。
会社：勉強はしている。学習的にもやっていかないと。

4項について

組合：今回は、今年の台風15号の時のように3泊4日、2泊3日等の乗務員の運用は

なかったのか。

会社：夜が遅かったこともあるが、今回は昨年のようなことは発生していない。

組合：しかし、今回も休憩を取れなかった乗務員がいたと聞いている。

会社：毎回の回答になるが、配慮しているが異常時においては仕方ない所もある。

組合：また、休憩も取れず食事も取れなかった乗務員もいる。

会社：毎回、異常時には折り返し急遽担当する乗務員にはおにぎりなど軽食を渡すなど配慮している。

組合：大阪ではおにぎりを渡していたのは聞いているが、東京では渡していなかったのではないか。

会社：東京でも配慮していると聞いている。

組合：大阪の乗務員が東京に行って貰ってないと聞いている。他所の乗務員にも渡るよう指導してほしい。

会社：自所、他所問わず区別はしてないと思うが、もしそのようなことがあれば当直に言って貰えばいい。

組合：夜中に帰着いた多くの乗務員は、自動販売機で何かを買おうとしても何も残っていない。

会社：大阪の場合、夜中に帰着く乗務員には配るよう配慮している。

組合：何故、大阪と東京では違うのか。

会社：そのようなことを毎回聞かれるが、東京も配っているはずである。

組合：乗務員の目の届かない所に置いていたら、誰も気づかない。乗務員が目のつきやすい番台に置くとか配慮が必要である。

会社：意見は聞いておく。

6 項について

組合：始発からけた下水位が下がり、運行を決定したのが4時40分というが、まだ前日の電車が残っていたのではないか。

会社：システム上出来ると判断した。

組合：遅れが出る前提か。

会社：遅れる前提でニュースでも流している。

7 項について

組合：効率的に混乱しないように降りてもらったというが、行き先のあてもない、休憩列車も決まっていないのに駅に降ろすとは運行優先で問題だ。

会社：情報の提供の仕方についても勉強しないとイケない。

組合：強風が吹いていた駅もあるが降ろして怪我したらどうする。

会社：それは、その時の判断で対応する。異常時だし、どういう判断だったかわからないが、駅長からの情報も入っているはずだ。

組合：「こだま」で小田原に20時30分定着した。その後運転中止がかなり遅い時間に決まり、旅客を降ろした。その電車は回送で三島まで行った。旅客を三島まで乗

せることは出来なかったのか。

会社：判断であるが、その時どういう判断をしたか、今はわからない。

組合：「こだま」だから通勤客が熱海、三島と多数である。三島へ取り込むのだから旅客を乗せるべきだ。

会社：そういう側面もある。

組合：運行優先だ。

会社：何らかの判断があったと思う。

組合：新横浜駅で乗客を降ろした時、強風が吹いて危険な状態であったことは会社は把握しているのか。

会社：今はわからない。

組合：もし、突風とか吹いて乗客が怪我などしたら誰が責任を取るのか。

会社：安全は確認しているはず。

組合：暴雨圏内に入っている駅での乗客の降車は危険である。指令からの指示があっても現場の社員の声を聞いて判断するべきである。

会社：現場の駅係員等からそのような判断があれば考える。

組合：指令からの指示があれば、現場の社員も中々いえない。

会社：会社としても現場の声が上がるような環境を作っていく。

8項について

組合：6647Aを担当した運転士が「手歯止め」を割損した原因は何か。

会社：16号車の運転整備を怠り、手歯止めの撤去を失念したのが原因である。

組合：運用のドタバタした中で、連絡がうまくいかなかったのが原因ではないのか。

会社：担当運転士が基本動作をやっていたら防げた事象である。

組合：担当運転士は、管理者だったと聞いているが。

会社：そうである。

組合：日頃、乗務員に厳しく言う管理者がミスをしたのである。厳しく指導したのか。

会社：厳しく指導した。

組合：不断に厳しく指導している管理者がやったのだ。運転士一般とは違う。厳しくやっても一緒ということだ。運転士に厳しくやるのはおかしい。

組合：時間がなかったとか、後部は別の人で運転整備するとかなくなってしまったのか。

会社：時間はちゃんとやってもらえば、遅れ承知だ。今回は基本動作の欠如だ。

12項について

組合：前回の台風15号の時もあげているが、「アメニティセット」の存在を知らない乗務員がまだ多数いる。

会社：そのようなことはない。周知したはずである。

組合：乗務員にわかりやすいように置くなど、するべきである。

会社：聞いておく。

組合：運輸所5箇所には置いているのは承知しているが、運輸所以外の、車両所や中間駅

などの宿泊所にも置くべきである。

会社：意見があったのは聞いておくが、異常時の時は乗務員もあらかじめ用意して貰いたい。

組合：前もって準備する乗務員も中にはいるが、日勤など泊まりでない時突然で無いのが前提でいっている。会社も責任を持ってやるべきである。

会社：要望は聞いておく。

13項について

組合：権限のある所には伝えているのか。

会社：様々、伝えている。

以上