

〔「運転士の操配等」に関する申し入れ〕について 業務委員会を開催。

11月6日、「申」第8号〔「運転士の操配等」に関する申し入れ〕（2013年9月19日申し入れ）について業務委員会を開催しました。

《会社回答》

1. 9月5日に発生した上記事象の詳細について時系列で明らかにすること。

【回答】平成25年9月20日、8時35分ころ、運用指令より第2A列車の担当運輸所当直に対し、新大阪駅にて同列車の担当運転士が出場していない旨の報告があった。そこで確認したところ、前日の輸送障害に伴い、同列車の運転士手配に関して関係箇所間での情報連携が不十分であったことから、運転士が未充当であったことが判明した。このため、ただちに他列車の便乗運転士に出場を指示したものの、第2A列車は新大阪駅を8分遅発した。

2. 2Aが新大阪駅発車時に遅延した原因を明らかにすること。

【回答】前日の輸送障害に伴い、運転士手配に関して関係箇所間での情報連携が不十分であったことから、当該列車の運転士が未充当となったため。

3. 当日の担当運転士が操配されなかった原因を明らかにすること。

【回答】上記「2」の通り。

4. 大阪第一運輸所当直で315行路運転士の乗務点呼が行われなかった原因を明らかにすること。

【回答】前日の輸送障害に伴い当該運転士は変運用となっていたため。

5. 今回発生した事象に対する会社としての対策を明らかにすること。

【回答】異常時等が発生した場合は、関係箇所間において情報の共有を行い確実な確認を行う。

6. 今日現在でも、2 Aが遅延した事実と運転士が操配されていなかった事実が社員に明らかにされていない。その事実を掲示し社員に明らかにすること。

【回答】業務上必要な社員に対して、必要かつ適切な周知および指導を実施済みである。

《若干のやり取り》

1 項、2 項、3 項について

組合：一番聞きたいことが回答になってない。事象は否定してないが、何故関係箇所との情報連携が不十分になったのか。逆に言えば、確実な確認が出来ていればこのようなことは起きていない。

会社：そうである。情報連携、共有化である。

組合：これまでは共有化されていたのか。

会社：前提として、列車が乱れている状況で当該315行路運転士の操配について不十分であり、共有確認に漏れが生じ、帳票類でも確認されなかった。

組合：漏れが生じた理由は何か。

会社：異常時であるから。

組合：台風接近の予測が出来たにも関わらず、何故起きたのか。

会社：まさしく確認の励行がなされていなかったことに尽きる。

組合：東京、名古屋、大阪各乗務員のまわしは指令が中心で行うのか。

会社：最終的には指令がするが、自所の乗務員は各運輸所で行う場合もある。

組合：当日の立ち上げは新大阪始発の200 Aは正常に動いていたのに、何故2 Aなのか。

会社：2 Aだけに対する操配ミスである。

組合：所定は大一運輸所で行う2 Aの運転士の点呼はどこでやるようになっていたのか。2 Aの運転士が出場点呼に来なかったら、アラームで当直が把握できるのではないか。

会社：通常では大一運輸所だが、前日の輸送障害でどこでやるか伝わってなかった。

組合：全く抜けていたのか。

会社：エアポケットみたいなもので、大一運輸所と大二運輸所との確認が不十分であった。

組合：他の列車で同様の事象はなかったのか。

会社：多少操配に手間どることがあったかもしれないが、全く同様の列車はなかった。

組合：2 Aの担当運転士が来ていないと指令に伝えたのはいつの時点で誰が伝えたのか。

会社：輸送指令からとかいろいろ知るすべはある。新大阪交代で当該運転士が引き継ぎの運転士が来ていないと西の運転士が伝える。

組合：西の運転士が伝えたのか。

会社：そうである。

組合：責任を問うわけではないが、8分遅れに対する関係者への時系列なりどこで誰が取ったのか。

会社：大一運輸所など関係箇所である。具体的に誰かは申し上げられないが、関係社員には必要な指導をした。

組合：大一運輸所から大二運輸所への2 Aに対する連絡はあったのか。

会社：運輸所間での連携ミスである。

4 項について

組合：315行路運転士は変運用になっていたのは、大一運輸所に連絡は行っていたのか。最終的な判断は指令なのか。

会社：知っていたが、最終的にどこにあるのかは分からない。

組合：今回のように穴が空いた場合はどうするのか。

会社：今回は前日乗務から数十時間後のことであり、所定であれば空くことはないが、運用の変更に計画があっても最終的に情報が伝わっていなかった。大一運輸所の代わりに計画があったが連絡・連携が伝わらなかった。

5 項について

組合：会社回答にもあるが、確実な確認という指導は具体的にどのようなものか。

会社：ミスのないように帳票類での確認や情報伝達を確実にやることである。

組合：複合的ならいくつか原因があるが、原因は何だったのか、何故起きたのか、次にしっかりやれるのか不明である。

会社：異常時対応に漏れのない、ミスのない対応、伝達方法を考えていかなければならない。

組合：例えば、異常時ほど変更記事票など帳票を使い指示すべきではないのか。最近は、乗務員に対する変更記事票の扱いも乱雑になっているのではないか。

会社：口頭で伝えるのも、常に変わっていない。対策は口頭、帳票でやっている。誰かは差し控えるが、適切に伝わっていれば口頭でも問題なかった。

組合：今回は伝えた側の方か、受けた側の問題なのか。

会社：異常時ほど、どちらか受諾し相互に確認できる対策を考えて行かなければならない。

組合：異常時だからこそ、変更記事票の扱いも丁寧に扱うべきである。

5 項、6 項について

組合：このような申し入れの時はいつも同じ回答である。乗務員には一切明らかにされない。情報を共有することが必要であり、相互に助け合わなければいけない。今後もこのような事象が起きたら常に明らかにすることを強く要望する。

会社：業務の必要性に応じて、周知している。乗務員に必要なものであれば周知する。

組合：いつも言葉では綺麗なことをいうがそうになってない。強く要望する。

会社：意見があったことは聞いておく。

以上