

J R 東海労働関西地「申」第2号  
2023年9月25日

東海旅客鉄道株式会社  
新幹線鉄道事業本部関西支社  
支社長 臼井 俊一 殿

J R 東海労働組合新幹線関西地方本部  
執行委員長 笹田 伸治

### 「台風7号の影響による大規模障害」に関する申し入れ

去る8月15日、台風7号接近による計画運休を終日新大阪～名古屋間で実施した。

しかし、翌日の静岡県内で発生した線状降水帯で運転見合わせが発生したにも関わらず、運行計画通りに運行を強行した結果、翌々日まで大幅なダイヤ乱れが発生しお盆の帰省客に多大なご迷惑をおかけした。

昨年9月、台風15号通過後の線状降水帯の影響による静岡県内での長時間運転見合わせや今年6月2日にも台風2号通過後に線状降水帯が発生している。近年の気候変動により、この時期に発生する台風は、かなりの確率で線状降水帯を伴うことから、会社はその認識が希薄だったと言わざるを得ない。

また、17日未明に帰着した乗務員は、ほとんど睡眠を取れず、翌日、次行路の乗務をした乗務員が多数いるなど現場では様々な問題が発生している。

8月25日、斎藤鉄夫国土交通相は、今回の台風7号通過に伴う大幅なダイヤ乱れで、J R東海に検証を指示したとされる事態までになった。過去の教訓が全く生かされず、常に乗務員・乗客の安全よりも運行・営利優先の会社の姿勢は何ら変わっていない。

よって下記の通り申し入れるので早急に団体交渉を開催すること。

### 記

1. 今回、16日の線状降水帯発生は雨雲レーダーによりある程度予測されていた。また、統計的に昨年の9月23日の台風15号、今年6月2日の台風2号のいずれも台風に伴って線状降水帯が発生する過去のデータがあったにもかかわらず、それを参考にせず、運行優先を強行した理由を明らかにすること。
2. 大阪第一・第二運輸所のWトンボの行路において、翌日の計画運休で業務がなかった複数の乗務員に対して、新大阪帰着後、退出前に休憩時間を指示したり休憩時間を取らずに退出している乗務員がいた。14日帰着後の乗務員の休憩時間の取扱いの違いを明らかにすること。

- 3 15日、台風7号当日、新幹線の計画運休にもかかわらず、台風通過の時間帯に出勤させ、運休のため徒歩で出勤している乗務員が多数いた。大変危険な行為で、台風が静まってから出勤させるべきと考える。会社の見解を明らかにすること。また、その場合、自宅待機とすること。
- 4 15日、台風7号当日、大阪第一・第二運輸所のトンボ行路において、年休申請しない社員に対して、出勤点呼、退出点呼（次勤務確認）のためにだけ出勤を強要している。台風の最中で大変危険であり、電話確認で済むことだと考える。会社の見解を明らかにすること。
- 5 15日、台風7号当日、通勤障害で通勤手段がない場合や異経路通勤により、タクシーにて通勤した社員に対しては、距離に関係なくタクシー代を会社が負担すること。
- 6 15日、台風7号当日、関西地方ではJR在来線の一部を除き、運転見合わせ予定だった。運行している区間からの通勤は、仮に出勤が遅れたら通勤障害で補償されるが、大阪第一・第二運輸所の一部管理者が、14日の退出点呼において「明日の出勤が遅れたら出勤遅延になる」あるいは「出勤遅延になるかもしれない」と複数の乗務員に恫喝まがいの対応を行ったことが明らかになった。会社の見解を明らかにすること。また、恫喝された当該社員に謝罪すること。
- 7 16日当日、静岡地区における線状降水帯に伴う大幅なダイヤ乱れで、新大阪駅では乗降客がコンコース内ですし詰め状態となり、非常に危険な状態であった。会社の見解を明らかにすること。
- 8 16日当日、新大阪駅コンコース内の異常な混雑状況の中、乗降客への案内等対応を行った駅係員はパニック状態であったと考える。会社の見解を明らかにすること。
- 9 16日当日、新大阪駅コンコース内の異常な混雑状況の中、乗降客の案内等、関西支社課員は応援体制を行ったのか明らかにすること。また、行ったとするならばその実施内容を明らかにすること。
- 10 8月25日、齋藤鉄夫国土交通相は、今回の台風7号通過に伴う大幅なダイヤ乱れで、JR東海に検証を指示したとされる。その検証結果を明らかにすること。

以上