

「台風21号接近による列車運行」 に関する申し入れ

12月3日、会社は、J R 東海労が申し入れをしていた申第17号について、団体交渉ではなく、窓口回答をしてきました。

9月4日、台風21号が近畿地方に上陸し、東海道新幹線は東京～新大阪間で間引き運転したものの、大幅な列車遅延が発生し、多くのお客様へ多大なご迷惑をかけるとともに、当日の乗務員運用では多くの問題が発生している。

台風21号は、あらかじめ気象庁の発表で近畿地方への上陸が予測されており、東海道新幹線の運行に支障がでることは予測が出来たはずである。

J R 東海労は、過日、「一連の異常気象と事故防止、その他安全に関する申し入れ」をしているが、会社は、未だ団体交渉を開催していない。

よって、自然災害等大規模輸送障害に対する安全確保と無理な列車運行や乗務員運用を今後発生させないために、下記の通り申し入れるので、団体交渉を開催すること。

会社は、この申し入れに対して、以下の回答をしました。

申し入れと会社回答

1. 台風21号接近に伴い、山陽新幹線では運転中止にしていたのに、東海道新幹線は東京～新大阪間で「間引き運転」した根拠を明らかにすること。

(回答) 列車運行の管理は、適切に行っている。非常に強い勢力の台風という事前の予報を踏まえ、お客様の安全確保を第一に考えて、10時台から1部の「のぞみ」号を運休とし、駅間の長時間停車をさせないように計画を行った。

2. 9月4日の東海道新幹線の始発から運転再開までの運行状況について時系列で全てを明らかにすること。

(回答) 始発列車は各駅を定時で発車し、所定運行を行っていた。

10：08に近江長岡風速計が規制値に達したのを皮切りに、断続的に複数の風速計で規制値を超えたため11：00頃より列車抑止を行い、15：00頃に全線で運転見合わせを行った。台風の影響で、き電線の切断、線路内への飛来物・倒木等があり強風がおさまった箇所より作業を実施した他、線路内巡回を行った。1：40頃に倒木の伐採作業が終了し、送電がなされ運転再開となった。

3. 9月4日の東海道新幹線、東京～新大阪間の風速計で規制値を超えたデータを全て明らかにすること。

(回答) 豊橋～新大阪間の複数の風速計で運転中止となる規制値に達した。なお、風速計のデータの詳細について明らかにする考えはない。

4. 東海道新幹線、東京～新大阪間での架線停電区間と原因を明らかにすること。また、架線切断した箇所および原因を明らかにすること。

(回答) 米原～京都間で停電が発生した。原因は、471km地点で飛来物の影響により上下4本の電線に切断があったためである。

5. 長時間の運転中止に伴い、体調不良などの旅客救済が発生したのか明らかにすること。

(回答) 509Aにおいて、急病人(体調不良)のため降車手配があった。9315Aにおいて岐阜羽島駅で急病人(過呼吸)のため降車手配があった。

6. 長時間の運転中止に伴い、お客様への非常食などの配給をしたのか明らかにすること。

(回答) 食料や飲料は、お客様自らでお買い求めいただくこと基本としている。今回の配給は、本線に抑止されるなど、お客様が自ら買い物ができない状態が長時間継続したことを勘案し実施した。

7. 当日、不眠不休で乗務した社員の人数を明らかにすること。

(回答) 異常時における乗務員の運用については、列車の運行状況や勤務等を勘案して適切に対処している。

8. 今後、このような無理な列車運行や乗務員運用を行わないこと。

(回答) 安全最優先の考えに基づき、状況に応じて判断する。

以上

