

申第17号「台風19号接近に伴う計画運休実施に関する申し入れ(3)」で業務委員会開催 車両基地の浸水対策を 早急に実施すること！

本部は12月12日、「台風19号接近に伴う計画運休実施に関する申し入れ(3)(申第17号)」に基づく業務委員会を会社と開催しました。

ハザードマップによる浸水被害が想定される車両基地について会社は、新幹線では大井、鳥飼、在来線では静岡、名古屋、大垣、神領の各車両区であることを明らかにしました。本部は、過去に鳥飼基地で留置車両を避難させ大きな被害を未然に防いだことがあることを教訓にして、対策を進めるべきと主張しましたが、会社は、現在は当時の列車本数、編成などと違い難しいと回答しました。また、本部は計画運休における今後の課題として、会社が乗務員勤務で労働外時間(職場でノーペイといわれている時間)が発生したことについて、「労働外時間とそもそも認めてはいない」と念を押し、2泊3日の勤務となったことについても、今後発生させないよう要求しました。さらに、安全は労使共通の課題であることに踏まえ、具体的対策を早急に進めるよう要求しました。

《申第17号と会社回答》

台風19号接近に伴う計画運休実施に関する申し入れ(3)

1. 台風15号、19号と短期間のうちに猛烈な台風が日本列島に襲来し、特に台風19号が接近、上陸した10月12日はごく一部の列車を除き、全面運休という大規模な計画運休となった。計画運休実施で浮き彫りになった今後の課題について明らかにすること。

【回答】

今回の台風は過去最強クラスであり、計画運休実施にあたっては台風の規模、予報風速、予測雨量等を綿密に分析すると共に、お客様が早めに行動できるよう、断続的に報道発表し早めに周知することに努めた。前日の11日金曜は、三連休前日ということも重なって、夕方から夜にかけて大変混雑する状況も見受けられたが、お客様のご理解ご協力もあって、全体としては大きな混乱を発生させることなく対応することができたと考えている。一方で、一部の職場の社員については急遽の泊数の増加や勤務日前日の前泊対応、また計画運休に伴う労働外時間が発生したことで、勤務の取扱いが複雑になったことは事実であり、今後もしっかりと周知を図っていく。

2. 猛烈な降雨により計画運休を計画せざるを得ない状況では、鉄道施設の浸水被害も予想される。台風19号襲来により J R 東日本の長野新幹線車両センターに留置していた車両が水没した。

報道では、「国土交通省が全国の新幹線車両基地と留置線計28カ所のうち16カ所で、全てか一部が浸水想定区域内にある」と明らかにした。また、国土交通大臣が衆議院国土交通委員会で「浸水の影響の大きさや、対策の有効性などについて鉄道事業者に検証作業をさせている」と述べている。この報道に関して、J R 東海管内の新幹線車両基地及び留置線の浸水リスクを明らかにすること。

【回答】

各自治体が公表しているハザードマップによると、当社の一部の車両基地でも浸水は想定されている。

3. 報道では、「J R 東海が東海道新幹線の車両基地などの浸水対策を強化する方針を発表した」とされている。この報道が事実だとすれば、想定している被害、具体的対策、対策完了までの期間、対策基地等を明らかにすること。

【回答】

車両基地内については、水が流入した場合の設備として各基地には土嚢や排水ポンプを配備し、浸水による影響を極力低減するように努めている。ハードで全て対策するのは難しいので車両を避難させる運用との検討を進めていく。

《主な議論》

次の災害に備えて早急に対策を実施すること！

組合：今回の大きな計画運休で、解決すべき課題や改善点が出てきたと考える。

J R 東日本では大きな損害を受けた。過去には鳥飼で車両を避難させた実績があり、国鉄時代には訓練がされていたが、J R になってから訓練は行

われているのか。

会社：当時は、ダイヤも編成も少なかったので対応できたと思うが、現在は多くなっている。様々なやり方があり、ケースバイケースで適切に対応できるように考えている。

組合：鳥飼は滞泊車両が多いから避難は容易ではないと考える。

会社：どれだけの編成をどこへ避難させるかは、台風の進路等を考慮して、難しいことになるだろうと考える。

組合：昨今、ハザードマップを超えた状況が発生している。

会社：水防法の見直し等がされてきている。現在公表されているハザードマップをもとに適切な対応をしていきたい。

組合：浸水が想定されているのはハザードマップによると何処なのか。

会社：大井とか鳥飼である。

組合：該当しないのは何処なのか。

会社：全ての基地で検証している。

組合：具体的に何処なのかと訊いている。現場の社員は浸水する危険があるかどうか知っておく必要があると考える。

会社：会社はハザードマップで把握しており、その時は現場で指示をするが、明らかにするならば、大井、鳥飼。在来線では名古屋、神領、静岡の車両区である。数十センチのレベルではあるが基地の中でも差があるので、何処に何があるかをしっかりと把握して対策を進める。

組合：各現場の管理者に訊けば、危険な箇所や対応方などが解るのか。

会社：浸水が想定される状況は全体を見ないといけないので、必要な指示をしてもらうよう、日頃から安全第一で行うことを指示している。

組合：社員の生命、利用客の生命ともに守らなければならない。東海豪雨では危険箇所が旅客にしっかりと伝わらなかったという事象もあった。

会社：適切な指示は必要であると考えており、今後も適切に対応するよう努める。

組合：名古屋地区では集中管理システムで駅員が配置されていない駅もある。停電等で不具合が発生した場合のマニュアルはあるのか。

会社：考えられることであるが、臨機応変の対応が必要なので、見直しやマニュアルを作るなどしていく考えである。マニュアルを否定するわけではないが、マニュアル以外のことはしてはいけないとなっては、本意ではない。

組合：他社との共通課題については共有すべきではないか。

会社：他社との合同訓練等を実施してきている。今後も、車内訓練、他社との訓練をやっていくことは必要なことだと考えている。

乗務員の労働外時間の扱い、2泊3日は許し難い！

組合：混乱がなかったと言うが、現場は混乱した。会社は、周知が足りなかつ

たという認識なのか。管理者が適切に判断できなかったのではないか。

会社：管理者への周知を図っていかなければならないと考えている。社員に周知できるようにマニュアルの策定も課題である。

組合：労基法の33条発動については、申請したその後はどうなったのか。

会社：認定されたかどうかは把握していない。適用されるであろうという認識である。

組合：今回の勤務の取扱いについて、労働外時間とされたものはそもそも認められない。

会社：会社としては回答の通りである。労外が発生したということだけで複雑になったという認識ではない。

組合：周知を図っていくのが課題なのか。2泊としないようにするのが課題ではないのか。

会社：そうならないのは現実的ではないが、どうしたら良いかということを検討していく。

組合：そこに組合の主張を取り入れるべきである。

会社：意見に踏まえて検討していく。

保守用車両の基地も対策を検討すること！

組合：水没したJR東日本の車両は廃車となり、JR東海であれば影響は大きい。今後、台風だけでない災害も想定される。車両の避難は具体的に考えていないのか。

会社：検討中である。鳥飼はJR西日本との調整も必要になる。ハードルが多く検討すべき課題が多いと考える。良いやり方があるのなら構築すべきだと考える。

組合：決まったことがあれば、前広に公開していくこと。対策は安対で検討しているのか。

会社：それぞれの部署で必要に応じて全体で検討を進める。

組合：もしJR東海エリアでJR西日本の車両が水没したら、弁償しなければならないのか。保険はどのようにになっているのか。

会社：そのようなことは解らない。

組合：各職場毎にマニュアルが必要ではないかと考える。国鉄時代に大阪の車両所で制定されたことがある。

会社：配備状況については把握していない。

組合：マスコミで、鳥飼の車両を避難させたエピソードが紹介されている。経験者から教訓を学ぶべきではないか。

会社：会社として、乗り越えなければならないハードルを一つ一つ乗り越えて、検証と対策を進めていく。

組合：鳥飼、大井はもともとの土地の関係から安全性が危惧され、とりわけて

対策が必要だと考える。保守用車両の基地についても対策を進めること。

安全は労使共通の課題！組合の意見を尊重せよ！

組合：33発動については過去にもあるのか。

会社：割と頻繁に申請し適用を受けている。

組合：対応するその時点で、現場で確認できないのか。

会社：タイミングとしては、集約をしてから申請するというようになっている。

組合：今回の事象に踏まえて、異常時の扱いであることが直ちに現場社員に周知できるようにするのが望ましいと考える。乗務員の泊まり勤務が2泊3日となるのはやはり問題があり、回避する方法はあったはずである。今後発生しないようにすること。安全を求めるのは労使共通の課題であることに踏まえて、さらに取り組みを進めること。

以 上