

申第3号「熱海伊豆山地区の土砂災害発生に伴う東海道新幹線の運行に関する申し入れ」と会社は組合と団体交渉をせずに窓口で回答!

7月3日、静岡県熱海市伊豆山地区に於いて、大規模な土砂災害が発生した。当日の10時半頃、東海道新幹線の94.372km付近のガード下に大量の土砂が流れ込みました。

そのような状況の中を、東海道新幹線は運転を断続的に行い、最終的には運転を中止し、多くの列車が東京や新大阪駅に引き返えす結末となり、多くの旅客に多大な迷惑をかける結果となりました。

また6日にも、10時半頃に土石流の現場付近で線路設備の確認をしていた係員が非常停止ボタンを押したことによる運転見合わせを行っています。

2000年9月に発生した「東海豪雨」の影響で、長時間運転を見合わせた経験が活かされておらず「安全最優先」と言いつつも「営利最優先」であるとしかいいえない状況です。

本部は7月9日、申第3号で熱海伊豆山地区の土砂災害発生に伴う東海道新幹線の運行に関する申し入れを行いました。

早急な団体交渉の開催を求めましたが、会社は団体交渉事項でないことを理由に、組合と団体交渉を開催せず、9月14日に窓口での回答をしました。

会社回答と議論内容は以下の通りです。

《本部からの申第3号と会社回答》

1. 7月2日から6日までの、東海道新幹線の運転規制状況並びに降雨量を時系列で明らかにすること。

【回答】

東海道新幹線の運転規制状況及び降雨量、徐行等の詳細については地方で議論されたい。

2. 土砂災害発生後の東海道新幹線の線路・設備点検結果及び影響等について明らかにすること。

【回答】

列車運行に影響を与えるような損傷は確認されていない。

3. 土砂災害発生後の東海道新幹線の運転再開に関して、何を根拠に安全と判断したのか明らかにすること。

【回答】

列車運行に影響に与えるような損傷は確認されておらず、現地に固定警備を配置し、異常が発生した際にはすぐに停止手配をとれる体制を確保したことから、7月4日の初列車から運転を開始したと聞いている。

4. 線路設備を確認していた係員が7月6日の10時半頃に、非常停止ボタンを押した理由を明らかにすること。

【回答】

現地で固定監視中の係員が、付近の消防隊から退避するよう連絡を受けたためと聞いている。

5. 今回の災害でも「東海豪雨」の経験が全く生かされていないと考えるが、会社の見解を明らかにすること。

【回答】

今回の事象に対して、適切に対応したと考えている。

6. 当日、東海道新幹線の運転見合わせにより影響を受けた旅客の人数を明らかにすること。

【回答】

7月3日の大雨及び小田原・熱海駅間で発生した土石流の影響で、58本の列車が運休となった。他、上下線で168本の列車に10分～292分の遅れが発生した。これらの列車にご乗車のお客様は6万6000名であった。

《主なやりとり》

組合：当日、時系列での詳細は地方で議論と回答しているが、本社は把握していないのか。

会社：把握はしているが、より地方が正確に把握している。

組合：徐行手配をいつ取ったのか。

会社：前日からの降雨で、小田原～熱海間で70キロ徐行をしていたと聞いている。

組合：運転見合わせをしたのはいつか。

会社：運転見合わせを決めた時間は本社は把握していない。

組合：災害発生時、ガード下付近の構造物の検査は、どのように実施されたのか。

会社：警備巡回しており、損傷具合を実施したと聞いている。

組合：警備巡回していたのは保線所の社員か。
会社：当社の社員が確認した。
組合：災害発生以降、列車運行にあたり、徐行をしていたが。
会社：7月4日～7月5日までは徐行していた。
組合：固定警備員とは誰か。
会社：現地で固定監視を行っていた当社の社員である。
組合：7月6日の非常停止ボタンが扱われた時の天候はどうであったか。
会社：資料がないので分からない。
組合：新幹線ガード下を土砂が海岸まで達したのだから、ガード下付近に損傷等は本当になかったのか。
会社：構造物の部材に軽微な損傷があったと聞いているが、列車運行に支障する損傷とは聞いていない。
組合：軽微な損傷は補修したのか。
会社：補修したと聞いている。
組合：回答にある通り、運休や遅れを発生されたが、会社の見解は。
会社：徐行も含めて適切であったと判断している。今回の事象は地方で議論されたい。
組合：土砂災害とは言え、2000年の東海豪雨の教訓が活かされていないと考える。営利優先ではなく、安全最優先で列車運行を実施せよ。運行停止をいち早く判断せよ。

以 上