

〔「連続した台風18号、19号による列車遅延」で発生した諸問題に関する申し入れ〕について業務委員会を開催！

2月18日、15：30より支社会議室において、申21号「連続した台風18号、19号による列車遅延で発生した諸問題に関する申し入れ」（2014年11月10日申入）について業務委員会が開催されました。

業務委員会の出席者は組合側業務委員・畑野書記長、浦谷業務部長、島津教宣部長、笹田組織担当部長、下茂業務担当部長。会社側業務委員・中西人事課課長代理、畑運輸課課長代理、山本車両課課長代理、秋定人事課係長でした。

《 申21号「連続した台風18号、19号による列車遅延で発生した諸問題に関する申し入れ」（2014年11月10日申入）に対する会社の回答・見解 》

1. 列車の運転を長期間見合わせた後の運行開始の初列車には、特改の車掌を乗務させる
【回答】現行どうりとする。
2. 列車の運転を長期間見合わせた場合でも、所定の列車運行の発車順序で乗務させること。
【回答】現行どうりとする。発車順序については、全体の運行状況等を総合的に勘案し、適宜必要な判断をしている。
3. 長時間の遅れで到着した場合でも、乗務員に対して食事に要する時間を確保すること。
【回答】災害時においては、作業条件が通常と異なり、それらの状況は千差万別である。しかしながら、関係社員の状態の把握に努めると共に、休養、食事等については配慮しつつ、実態に応じ対応する。
4. 駅間での列車の運転見合わせを避けること。
【回答】雨風など、定められた規定値を超えると駅間でも停車する。
5. 列車の運行見通しや、遅れの予測時間を乗務中の乗務員に可能な限り伝えること。
【回答】異常時の状況は千差万別であるが、提供できる情報は一斉情報等で伝えている。
6. 車掌行路の列車終点駅でのホーム折り返し運用は行わないこと。
【回答】ホーム折返しは避けたいところではあるが、繰配上必要な場合は実施する。
7. 車掌行路のクルーは乗務終了まで同一行路とすること。
【回答】必要により分散することはある。
8. 帰宅困難が予測される場合、当該行路に指定していた訓練については後日に指定するなど柔軟に対応すること。
【回答】異常時の状況は千差万別であり、個別柔軟に対応する。

以上

《 若干の議論 》

1項について

異常時の運転再開後の初列車の車掌の大変さを理解しているのか！

組合：特改車掌は乗せる気はないということか。

会社：初列車は特改車掌を乗せるようにというご要望に対しては現行どおりであるということ。

組合：この台風18号、19号は前もって日本横断が予想された。異常時の時の動き出した初列車の車掌の苦労は理解しているのか。

会社：初列車だけではない。運転士、駅係員、当直も苦労する。初列車だけに乗せないといけないという認識は持ってない。

組合：運休したときに乗務員は余ってくるはず。

会社：繰配つかない場面もあり、乗務員が必要になってくる。

組合：初列車の問題だ。乗務員サイドからの要求だが、会社としてお客様に対して安全快適な列車を提供するために必要であるという認識に立たないからそういった回答になる。

会社：認識はある。

組合：認識が反映されてない。

組合：異常時、駅で大変な状況の時に（会社業務委員も）支社から応援に行くはず。列車の車掌も同じ事であり応援が必要だ。

会社：全体を見て適切な要員配置をする。

組合：毎年、異常時にこの申し入れは上がるが検討してるのか。

会社：頂いた意見を見て検討する。状況を見て直ぐに反映するすべきかを判断する。今後一切付けないということではない。

組合：ではそういう回答をするべき。

組合：一度、貴側の委員もそういった列車に乗って見たほうがいい。

2項について

営利優先の姿勢が列車運行、乗務員運用に大きく反映する！

組合：ダブルの所定の行路で担当列車があるにも関わらず、他のクルーの早めの列車を担当させていた。

会社：異常時においてその一場面を捉えて問題があったと言われても、全体を持って先を見て判断している。

組合：異常時に大阪の乗務員が遅延した列車を担当する機会が多い中、東京の乗務員が詰所にたくさん余っているのに乗務させない問題が繰り返されている。

会社：結果の一局面の問題であり、状況変化してる中、やらせて頂いている。

組合：こういった運行時に乗務員の繰配をするのは現場か。

会社：最終的責任は指令。

組合：判断材料はいくつあるのか。

会社：自然相手である。

組合：この時JR西日本は時間を切って予めマスコミ発表して対応した。

会社：規制値があつての判断。結果だけを比べて優劣付けるとマイナスもある。

組合：規制値だけに囚われずに対応するべき。この間の結果をどう評価してどう総括しているのか。

組合：この時は紀勢線が早めの対応をとってよかったと評価してる。

会社：在来線との相対的な比較ではなく、在来線が止まったから新幹線も止めるとはならないし、規制値が違う。

組合：会社の営利優先という姿勢が間違っただけの判断を生み出していると考える。

会社：安全優先で判断している。

組合：今後は当日のクルーの状況を見て繰配を判断するようにすべき。

3項について

組合：時間僅少の場合はおにぎり等を配ってるが、配給されない乗務員もいる。

会社：出来る限りの配慮をしてる。

組合：申告したら手配してくれるのか。

会社：申告なくても配慮している。

4項について

組合：規制値が解けたら徐々に動かしたりするがしっかりと駅で止める対応をとるべき。

会社：駅間では、長時間止めないようにするのはあるべき姿である。

会社：想定した問題についての考えの議論のままでは進まない。

組合：先ほどの駅間で止めないのはあるべき姿だという意見が聞けたのは成果があった。

6項について

車掌のホーム折返し乗務は安全上も、健康上も問題である！

組合：当日の上り始発列車が4時間遅れて東京に着いたが、車掌クルーはそのまま折返しの乗務をした。この担当クルーは早朝4時30分頃に起床して6時間ほどの連続して乗務して、食事もせずにそのまま下り列車を担当した。健康上このような繰配は良くない。

会社：ご苦労されたクルーである。

8項について

組合：柔軟に対応すること。

会社：体調面を鑑みて対応する。自己申告を元にして。

組合：言えない乗務員もいる。当直側から尋ねるべき。

以上