

「台風接近による列車運行」に対する 業務委員会開催！

会社の営利優先・運行優先で迷惑を被るのは乗客・乗務員である！

= JR西など他の鉄道会社は安全最優先で計画運休を早々に決定している。何故、我が社だけが列車運行を強行するのか!?!=

= 会社は、大規模輸送障害に対する危機管理能力が麻痺している!! 乗務員に一睡もさせず乗務させることが安全最優先と言えるのか!!=

台風21号接近による列車運行管理は適切に行っているとよく言えたもんだ。列車運行を強行した結果、乗客・乗務員に多大な迷惑を掛けたことを忘れず、今後の教訓として、対策せよ！！

11月29日、地本は申第5号・第7号・第11号「台風接近による列車運行」に関する緊申し入れについて関西支社と業務委員会を開催しました。参加者は、柳楽副委員長、浦谷書記長、下茂業務部長、笹田組織部長、渡辺組織担当部長。会社側は、甘楽人事課課長代理、出口運輸課課長代理、毛利車両課課長代理、岡本人事課係長でした。

「申」第5号「台風の接近による列車運行」に関する申し入れ（2018年9月5日申入）

《 会社の回答 》

1. 台風20号の進路予想は、あらかじめ予測できたにも関わらず、東海道新幹線、東京～新大阪駅間の全列車を強行運行した理由を明らかにすること。また、列車運行を決定した責任者は、どこの誰が判断するのか明らかにすること。

【会社回答】

列車運行の管理は適切に行っている。気象庁による台風の予測や台風が接近する時間帯等総合的にみて運行を決定した。

2. 新幹線の風速計が風速 30 m/s 以上を記録し規制値を超えた為、運転を見合わせた
とされている。規制値を超えた風速計の設置箇所を明らかにすること。

【会社回答】

名古屋～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。

3. 東海道新幹線で規制値を超えた風速計の、8月23日21時から8月24日4時までの
データを全てを明らかにすること。

【会社回答】

名古屋～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。

4. 台風20号で影響を受けた列車本数及び旅客数を詳細に明らかにすること。また、の
ぞみ265号（新大阪行き）及び、のぞみ64号（東京行き）の終着駅到着時刻を明ら
かにすること。

【会社回答】

影響を受けた列車本数は、遅延が86本で1分～310分。影響人員は約29千人である。
尚、265Aの新大阪駅到着時刻は4時14分（268分遅着）、64Aの東京駅到着時刻は3
時39分（233分遅着）

5. 新幹線運転再開に至るまでの、「緊急巡回」等の安全確認の詳細について全て明らか
にすること。

【会社回答】

新幹線線路等災害警備取扱い標準に基づき巡回を行った。

6. 新幹線運転再開後、のぞみ98号（名古屋行き）が京都～米原間で異音を感知し緊急
停止した。その詳細を明らかにすること。

【会社回答】

乗務員が異音を感知したため、緊急停車して車両点検を実施。係員の点検の結果線路
内を支障する木を発見し、撤去作業を行うため上下線で運転を見合わせたものである。

7. 新幹線乗務員で労働外時間が僅少で睡眠なしで、乗務した乗務員総数（全運輸所）を
明らかにすること。

【会社回答】

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. 労働外時間が僅少となり睡眠が取れない乗務員に対して、代替乗務員が必然と考
える。会社の見解を明らかにすること。

【会社回答】

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。

9. 今後、労働外時間が僅少で睡眠が取れなかった乗務員に対しては、会社が責任を持
って代替乗務員の手配を行うこと。

【会社回答】

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。

10. 休憩用列車を設置した全駅と本数を明らかにすること。

【会社回答】

東京駅1本、名古屋駅1本、新大阪駅2本を設定した。

11. 新大阪駅構内やホーム上にて仮眠を取られたお客様に対し、毛布やブルーシート等
救済措置を取ったのか明らかにすること。

【会社回答】

毛布やブルーシートの配布実績はない。

12. 新大阪駅では、休憩用列車を利用するお客様に対して「一旦改札口で証明を受けてからの休憩列車利用になる」案内をしていたが、その事実はあるのか明らかにすること。それが事実ならば証明の内容及び目的を明らかにすること。

【会社回答】

一旦改札口で証明する目的は2時間以上遅延しているのであれば払戻の対象となり、遅延証明を押印するためでありその様な案内をしている。

13. 今回の大規模輸送障害に際し、長時間の乗務労働で疲弊した乗務員に配慮し、軽食やドリンク等配給があつて然るべきである。会社の考えを明らかにすること。

【会社回答】

状況に応じて食事や飲み物を配布している。

14. 今後は、大規模輸送障害に際し、待機乗務員を含めた全乗務員に対し、会社が責任を持って食事等の手配をすること。

【会社回答】

状況に応じて食事や飲み物を配布している。

15. 今後、台風等大規模輸送障害が予測できる場合は、東海道新幹線や在来線の全ての列車運行に対し、運転中止や運転打ち切りの対策を講じ、利用者に事前に周知すること。

【会社回答】

台風などの災害時においては、お客様の安全を第一に確保しつつ、出来る限り運転を確保していく。尚、当然、状況を総合的に勘案し、お客様への早期告知を目的として、事前に計画運休を決定する場合もある。

16. 今後、台風等大規模輸送障害が予測できる場合は、乗客・乗務員の安全確保を第一に考え、運行優先・営利優先の考えを止めること。

【会社回答】

安全最優先の考えに基づき、状況に応じて判断する。

以上

「申」第7号「台風接近による列車運行」に関する緊急申し入れ（2018年9月11日申入）

1. 台風21号の接近で運転中止があらかじめ予測できたにも関わらず、東海道新幹線、東京～新大阪駅間を「間引き運転」した根拠を明らかにすること。

【会社回答】

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、10時台から一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. 当日、東海道新幹線「始発」から「運転再開」までの運行状況について、時系列で全て明らかにすること。

【会社回答】

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時08分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時頃より列車抑止を行い、15時頃に全線で運転見合わせを行った。台風の影響

響で、き電線の切断、線路内への飛来物・倒木等があり強風の収まった箇所より作業を実施したほか、線路内巡回を行った。翌1時40分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. 当日、JR西日本山陽新幹線の運行計画について、会社の見解を明らかにすること。

【会社回答】

列車運行の管理は適切に行っている。

4. 東海道新幹線、東京～新大阪駅間で規制値を超えた風速計のデータを全て明らかにすること。

【会社回答】

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

5. 当日、影響を受けた列車本数及び旅客数を詳細に明らかにすること。また、最大遅延した列車及び時間を明らかにすること。

【会社回答】

運休205本（部分運休19本含む）、遅延99本（1～915分）が発生し、約1万6千人が影響を受けた。また、最大遅延列車は21Aであり、新大阪駅915分遅着した。

6. 東海道新幹線、東京～新大阪駅間で架線停電区間及び原因を明らかにすること。また、架線切断した箇所及び原因を全て明らかにすること。

【会社回答】

米原から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。

7. 長時間の運転中止に伴い、体調不良及び急病人等の旅客救済が発生したのか明らかにすること。

【会社回答】

509Aにおいて、浜松駅で急病人（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。

8. 当日、不眠不休で乗務した乗務員総数(大阪第一運輸所・大阪第二運輸所)を明らかにすること。

【会社回答】

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。

9. 当日、管理者に対して「心身状態不良」を訴えた乗務員がいたのか明らかにすること。また、代替乗務員を行路に充当した列車は発生したのか明らかにすること。

【会社回答】

(心身状態異常)を訴えた乗務員はおらず、それにより代替乗務員を充当した列車は発生していない。

10. 今後、大規模輸送障害の影響により乗務員が「心身状態不良」の申告があった場合は、会社が責任を持って代替乗務員の手配を行うこと。

【会社回答】

乗務員に申告に基づき適切に対応している。

11. 台風21号の影響で新大阪駅にて改札制限やホーム上にいるお客様を避難させている。その事実と詳細を明らかにすること。

【会社回答】

新大阪11時50分発の東京行きを最後に上下線とも新幹線の運転を取りやめた。その後、15時頃に台風に伴う風雨が強くなった。台風に伴う風雨が強くなる前に旅客の安全面の配慮から、ホーム上のお客様を避難させると共に、旅客が間違っ

- てホーム上に上がらないように、階段下・エスカレータ下にテープを貼って対応した。
12. 台風21号の影響で「非常呼び出し」した乗務員数（大阪第一運輸所・大阪第二運輸所）を全て明らかにすること。「非常呼び出し」で行路充当された乗務員数（大阪第一運輸所・大阪第二運輸所）を明らかにすること。

【会社回答】

非常呼び出しについては状況に応じて適切に実施している。

13. 今回、長時間の運転中止に伴い、旅客への非常食（カロリーメイト・ドリンク等）を配給した列車があったが、列車により違いがあった。非常食を配給する判断基準を明らかにすること。

【会社回答】

今回の配給は、本線に抑止されるなど、お客様自ら買い物できない状態が長時間継続したことを勘案し実施した。

14. 新幹線車両が、走行中及び停車中に横転しない「最大風速値」を明らかにすること。

【会社回答】

そのような考えはない。

以上

《若干のやり取り》

組合：列車運行の管理は何処がやっているのか。

会社：運行管理の部署は指令になるが、様々な要素があり指令も輸送指令以外にもある。

組合：今回の20号・21号・24号の進路予想は気象庁の予報で予め判っている。会社としてその予測に基づいて、計画を立てるのではないか。

会社：状況を総合的に見て、運行管理を担当している部署が適切に判断している。

組合：JR西などは早めの計画運休を決定している。東海会社は列車運行を強行したことは運行優先・営利優先としか捉えられない。

会社：会社には運行優先・営利優先の考えはない。西日本との比較になるが、台風の進路とか規模とか西日本エリアの地理的な条件と東海エリアの地理的な条件は時間的な推移が変わってくるので、一概に同じ台風で対応が同じとはならない。

組合：会社として、民間の気象予測会社とか契約は結んではいないのか。

会社：気象庁の情報からのみである。

組合：今回の台風20号と21号の運行は適切に行った認識でいいか。

会社：そうである。

組合：台風24号では計画運休を行ったが、違いは何か。

会社：台風の進路・降雨量とか様々なデータを総合的に勘案して決めている。これは、今までもこれからも変わるものではない。

組合：台風21号の進路予想から、台風の東側にあたる新大阪から名古屋間で被害が出る予測は立てたのではないか。

会社：台風21号に関しては、事前の予測から、非常に強い勢力の台風であると予測出来たので実際に10時から運休して対応した。

組合：10時から間引き運転したが、適切だったのか。

会社：そうである。

組合：間引き運転した結果を見て、会社はどう思っているのか。

会社：事前の予測を元に判断した結果は、適切であったと思う。

組合：失敗の教訓を次に生かす考えはないのか。以前もこれからも変わらないとは、会社の傲慢にしか聞こえない。

会社：傲慢ではない。予測に基づいて、お客様の社会的なニーズに答えられるようにお客様の安全の確保を第一に考えて運行管理をするが、明らかに台風の影響が避けられない時には、間引き運転とか列車の運休を行ってきている。

組合：通常運行・間引き運転・計画運休の判断基準はあるのか。

会社：台風の暴風圏の大きさや予想される降雨量とか進行速度など総合的に勘案して、判断している。

組合：判断基準ではなく、総合的に判断することが中途半端な判断しかない。この1年間の台風災害による結果を出していくべきである。

会社：過去の知見を予測したうえで決めていることは間違いない。

組合：お客様に掛ける迷惑を考え、はっきり決めていくべきである。

組合：今回、一睡もせず乗務した乗務員が多数発生しているが、乗務点呼で眠たいと言えば心身異常となるのか。

会社：本人の申告で、心身状態異常ありと相互に確認したときなど様々なケースがあるのでケースバイケースである。

組合：眠たいのも心身状態異常の要因になるのか。

会社：個人差がありケースバイケースである。

組合：眠たくて心身状態異常ありと申告した場合は、乗務させないことでいいか。

会社：心身状態異常には様々なケースがあるから、断定的に話す内容ではない。

組合：睡眠不足の状態は心身状態の異常に当たるのか、当たらないのか。

会社：・・・・。

組合：今回も睡眠を取らずに乗務した乗務員がいたのは事実である、把握しているか。

会社：所定の労働時間より休憩が短くなった行路があったのは、聞いている。

組合：今回のようなケースがあった時に極めて不安全であり問題を指摘している。

会社：列車の運行状況の時々で休憩時間や行路の内容等を勘案して差し替えたりすることはこれまでもやってきている。

組合：今回の事象は適切に対応しているとは言えないから、指摘している。実際に睡眠不足で心身状態異常ありと申告した乗務員がいたのか。

会社：今回のケースではいたとは聞いていない。

組合：4時間遅れて到着して、直ぐに寝れるかといったら寝れない状態であり、疲れ果てて風呂にも入らずに寝た乗務員も中にはいる。異常な精神状態で普段の睡眠不足とは違う。

会社：所定の睡眠時間より短くなって、歯を食いしばって乗務して頂いていることについては、乗務員の皆さんに感謝をしている。

組合：努力した乗務員には、報いること。

以上

「申」第11号「台風による交通障害」に関する申し入れ（2018年10月4日申入）

1. 会社は、社員の通勤経路を把握していながら、交通障害時の通勤方法について、社員からの問い合わせに「公共交通機関を利用して最善の努力をして下さい」としか答えない不誠実な対応をしたのはなぜか明らかにすること。

【会社回答】

社員は自己の責任において所定の始業時間までに出勤しなければならないが、天災等の不可抗力の原因により交通遮断が発生した場合は、個別の状況に応じて適切に指示を行っている。

2. 会社は、一般掲示にて、コインパーキング料金の申請を認めている内容を掲出している。公共交通機関利用社員でも交通障害時のマイカー出勤を認めたということか明らかにすると。

【会社回答】

災害等により所定通勤経路・方法での通勤が不可能な場合は、事前に箇所長等に連絡をすることとしており、状況等に応じて異経路での通勤を承認し交通費を支給するほか職場の宿泊施設の利用も許可している。食事については、箇所長の判断で配布したと聞いている。

3. 今回、マイカー出勤を希望した社員に対し、職場の駐車場が空いているにも関わらず、なぜ許可しなかったのか明らかにすること。

【会社回答】

2項と同回答。

4. 職場の駐車場に止めていた車両（車、バイク、自転車等）が今回の台風により、損害を受けた。この補償等はないのか明らかにすること。また今後、同様の損害を受けないための対策を明らかにすること。

【会社回答】

補償については、個別の状況に従って適切に対応している。対策についても予定はなく、現状にて対処されたい。

5. 前日から公共交通機関の運休が発表されていた。会社は日勤者の帰宅対策を取っていたのか明らかにすること。

【会社回答】

2項と同回答。

6. 帰宅困難者について、会社は寝室や食事等の対策を取っていたのか明らかにすること。

【会社回答】

2項と同回答。

7. 会社は、社員の通勤経路を把握しているにもかかわらず、あらかじめ帰宅困難の可能性があった社員に対して、帰宅に関して相談したのか明らかにすること。

【会社回答】

2項と同回答。

8. 当日、異経路や公共交通機関の復旧の遅れ等により、帰宅が何時間も遅くなった社員がいる。この時間の補償を行うこと。

【会社回答】

そのような考えはない。

9. 公共交通機関の運休により、早期出勤した社員がいる。この時間の補償を行うこと。

【会社回答】

そのような考えはない。

10. 公共交通機関が運休したため、家族や知人等にマイカーで送ってもらった社員がいる。これらの自主的な努力に対する補償を行うこと。

【会社回答】

そのような考えはない。

11. 業務終了後に帰宅困難者となることが容易に想定される社員に対して、出勤させず自宅待機を指示しなかったのか明らかにすること。

【会社回答】

社員は自己の責任において所定の始業時間までに出勤しなければならないが、天災等の不可抗力の原因により交通遮断が発生した場合は、個別の状況に応じて適切に指示を行っている。

12. タクシー利用について各職場で違いがある。タクシー利用についての基準を明らかにすること。

【会社回答】

2項と同回答。

以上

《若干のやり取り》

組合：交通障害時の通勤方法について、社員からの問い合わせに「公共交通機関を利用して最善の努力をして下さい」としか言っていない。何故、具体的な方法を指示出来ないのか。

会社：当然異常時であり、公共交通機関を利用して最善な努力で来ていただく指示は適切に出来ていると感じている。

組合：自分の判断で行動することでもいいのか。

会社：個人の判断が最善の判断であるとは一概には言えない。管理者から打診する案があったり、指示としては公共交通機関を利用してもらうことが適切である。

組合：その指示自体が具体的でないから、言っている。

会社：個人が判断したのが、最善とは限らない。交通機関の運行状況が変わった場面で職場に連絡してもらうのがいい。

組合：逐一、運行状況が変わったことを見ている訳にもいかない。

会社：その点は、管理者もつぶさに見ている訳ではないので出来ない。現地にいる社員が一番判断しやすい。

組合：管理者から、交通障害時に積極的に自宅で待機させることが指示になり社員とのコミュニケーションを図れるのではないか。

会社：その時の状況にもよるが、管理者に伝えて頂いて危険と判断すれば自宅待機になる。

組合：コインパーキングを利用した社員には、料金を支払うと掲示しているが、一方で会社の駐車場が空いているのに使わせないのか。

組合：そもそも交通障害時にマイカー通勤は認めないのか。

会社：マイカー通勤は必要性により認めている。

組合：今回、認めなかったのは何故か。

会社：公共交通機関の利用は懲慚はしているが、禁止はしていない。

組合：何故、最初からマイカー通勤を認めなかったのか。

会社：マイカー通勤しかあり得ない場合は、認める場合があり得る。

以上