

災害時等における乗務員の休養確保 について業務委員会開催

近年、気象条件の変化などによる豪雨が多く発生するようになり、災害等の発生に備え安全最優先を第一に、状況によっては長時間にわたる列車の運休、抑止などの運用を余儀なくされることがあります。とりわけ6月から導入された「土壌雨量」、「レーダ雨量」を用いた運転規制により、従来より局地的な集中豪雨等がきめ細かく捉えられ、列車への直接的な支障を防いできている事は評価できます。

しかし、乗務員の運用においては、運転士や車掌が出先地、あるいは、途中駅での抑止による列車看視などの為、長時間にわたり不眠不休を強いられることがあるのは周知の通りです。

災害時における乗務は、特に緊張感を強いられ疲労度も大きいため、安全確保の観点から適切な事後措置を講じることにより休養を確保させる事が重要と考えます。

私たちJR東海労名古屋地本は、8月31日、「地本申2号 災害時等における乗務員の休養確保の申し入れ」を行い、10月21日、業務委員会を開催し会社と議論してきました。

回答と主な議論については以下の通りです。

【申し入れと回答】

1. 抑止等により睡眠時間が確保できなかった乗務員については、後行路について代替乗務員と交代させる手配を行うこと。

【回答】異常時における乗務員の操配については、災害等の状況を踏まえ、乗務員の体調、事故防止についても考慮し、適宜適切に対応している。

2. 列車看視中や抑止中の場面において該当乗務員を長時間拘束させないよう、すみや

かに代替乗務員と交代させる手配を行うこと。

【回答】 適宜適切に対応している。

なお、途中駅に長時間抑止している列車について、乗務員の体調、事故防止を考慮し、可能な範囲で配慮を行っている。

3. 各現場においては、乗務員の交代等の手続きを回避しようとする傾向がある。災害時に備え代替乗務員を確保すべく、予備要員を増やすこと。

【回答】 そのような考えは無い。

災害時における乗務員の操配について可能な範囲で配慮は行っているが、災害の状況、線区の特長など、やむを得ない場合のある事は理解されたい。

【主な議論】

組合：適宜適切に対応していると言うが、どういった場合に交代させるかのイメージはあるのか。

会社：基準があるわけではなく、可能な範囲での操配となる。例えば、後行路が非常に重い場合など可能であれば行路の差し替えや交代を検討したい。睡眠時間の確保も含めて引き続き勉強していく。

組合：現場にそれなりの指導や結果を聞いたりしているのか。

会社：当直における操配のレベルアップの支援をしている。ちゃんとやれる事を共有することを進めている。機会があるのに出来ないということは避けたい。

組合：「土壌雨量」、「レーダ雨量」を用いた運転規制は良いのだが、判断が遅い場合がある。早めに判断して欲しい。

会社：どの時点というのは難しいが、「土壌雨量」、「レーダ雨量」を用いて規制値の適正化をしていく。安全最優先で判断していく。

組合：「そのような考えは無い。」との回答は要員についての回答との判断で良いか。現場では、なるべく簡単に人を回そうとする傾向がある。乗りっぱなしになる乗務員が居るかと思えば、詰所でじっとしているだけの乗務員も居る。

会社：できる中できちんとやっていく。

組合：異常時対応はセンスが重要だ。トイレ時間を考慮して一時的な交代をしてもらったことがあるが、こうした気付きが配慮に繋がる。常日頃からセンスを磨かないと配慮はできない。

会社：良い例もあると思うので、その時は声を掛けてもらえるとありがたい。

組合：線区の特長と言われたが、どこの線区か。

会社：特定の線区ではない。設備の条件、そこに乗務員が多く居るかどうか、距離の長短、バスやタクシーで移動できるかなどいろいろな条件がある。

組合：不便な条件を作ったのは会社である。紀伊長島を廃止して自らに反ってきた。乗務員区は適切に配置しなければならない。

会社：ご意見としては伺う。

組合：災害が発生し、運転整理など現場力が大切。現場が力を発揮できる土壌作りを行ってほしい。「人が居ないから乗ってくれ」と言われれば、我々とすれば「人を配置してくれ」となる。センス、現場をイメージできる力が今日議題となった。また、遠距離通勤等の条件により弊害もある。トータルで考えて欲しい。

会社：「要員配置」や「近くに」に対し全てをハイとは言えないが、現場の力は大切に、会社としてきちんと育てていく。

組合：個別の事例があれば今後も申し入れるが、今回回答の通り、体調、事故防止のため十分な対応をされたい。

会社：了解。

以 上