

地本業務ニュース

JR 東海労・静岡地方本部

NO. 4 2020年12月1日発行者：JR東海労静岡地方本部 半場弘恭

申第5号「地震における復旧体制等について」 の業務委員会

地震発生時の対応について議論 点検復旧に関する手続き作業が 迅速に行えるよう改善を！！

11月25日、申第5号「地震における復旧体制等について」の業務委員会を開催し、地本は会社と議論を行いました。9月27日午後1時13分頃、東海地方で大きな地震があり、東海道線は一部の区間で列車の運転を長時間見合わせました。この事象について、今後適切な現場対応が行えるよう、地震発生時の対応、復旧体制について申し入れたものです。

会社は、「管内では8年ぶりの地震対応であり、また、休日ということで平日よりも出番者が少ない中で、電話対応や巡回方法の検討、トロリー使用申込書の作成、線路巡回や構造物点検を確実に対応した」などと回答しましたが、地本は、点検や復旧に関する関係手続きが迅速にできるよう改善が必要であると主張しました。また、地震発生時の乗務中の自動ガイダンスに関する訓練が不十分であるとして、指導訓練での説明を求めました。

以下回答と議論です。

1. 地震発生時から復旧までの、会社対応の経過を明らかにすること。

回答：13：13 静岡県西部を震源地とする地震が発生。東海道線の菊川から袋井駅間の計測震度4.5を確認したため、同区間を列車抑止とした。津波の発生状況はなく、その旨を各乗務員に無線伝達した。この影響により駅中間に停車した列車は、掛川から愛野駅間の5794M1本のみであった。停車位置は愛野駅から東京方へ約1.2kmの地点。今後線路点検が開始できる見込みがあり、運転再開見込みがたたな

い状況ではないこと、停電による空調停止も発生していないことから、お客様には車内で待機していただく判断をした。運転計画は、熱海から島田駅間、浜松から豊橋駅間で折り返し運転を実施し、運転見合わせ区間は島田から浜松駅間とした。

14:53 施設係員による線路点検を開始。線路点検には2時間半ほどかかる見込みということで、運転再開見込み時刻を17:30頃とした。

15:35 菊川から掛川駅間の線路点検終了に伴い、同区間の抑止解除。

16:05 掛川から愛野駅間の線路点検終了に伴い、同区間の抑止解除。

16:09 駅中間停車列車の5794Mが運転再開。

16:29 愛野駅から袋井駅間の線路点検終了に伴い、全区間の抑止解除。

2. 5794M静岡行が、愛野から掛川間において約3時間停車した。幸いトイレのある車両編成の列車であったが、トイレのない列車が駅間で停車し、列車に乗車しているお客様が生理現象を申し出た場合のように対応するのか明らかにすること。

回答：駅中間停車の列車内で、生理現象や体調不良者等の対応が必要となった場合は、近隣の門扉等から線路外に出ていただき、対応を行う方針である。

3. 列車の運転復旧までに約3時間要した理由を明らかにすること。

回答：掛川の地震の計測震度が4.5であったため災害警備取扱い標準に従って、地震計の受け持ち範囲である菊川袋井間の線路巡回や構造物等の点検を実施している。線路巡回は軌道自動自転車を使用しており、施設係員と電気係員がそれぞれ1名ずつで菊川袋井間の約16kmの巡回を実施している。構造物等の点検は、菊川袋井間の橋梁の点検を施設係員にて実施している（運転再開の条件ではない）。支社管内では8年ぶりの地震対応であり、また、休日ということで平日よりも出番者が少ない中で、電話対応や巡回方法の検討、トロリー使用申込書の作成、線路巡回や構造物点検を確実に対応した。

4. 指令からの自動放送及び情報システムを、中間駅も含めた全ての駅に設置すること。

回答：そのような考えはない。

5. 一斉放送による情報伝達は、異常時には正確かつこまめに放送をすること。

回答：現状で適切に実施している。

6. 緊急地震無線等により列車が停止した後の運転再開時には、確実に各列車の点呼をとった後、運転再開の指示を行うこと。

回答：現状で適切に実施している。

7. 工務区の統廃合により、現地への点検派遣が相当時分かかると考えられるが、保線区等の線路点検係員が早急に線路点検に付くことが

できる体制を構築すること。

回答：再編を行っているが、適正な箇所に保線支区が配置されているため、再編前と比較しても異常時の点検までに相当の時間がかかることはない。尚、再編により保線支区は異常時対応の拠点として管理者及び一般社員を増強しており、対応は強くなっている。

《主な議論》

組合：駅中間の生理現象の対応について、線路外へ出てもらう場合、誘導は乗務員が行うのか、係員を呼ぶのか。

会社：ケースバイケースとなると思うが、もし出るとなる時は、車内に社員がいた場合や施設巡回員がいた場合は協力してもらう。誰もいない場合は乗務員に指示する場合もありうる。

組合：必ず社員が誘導を行うということによいか。

会社：例えば警察官等に依頼する場合もあると思う。

組合：絶対の安全を確保するよう、対応を行うこと。

組合：地震発生から線路点検までかなりの時間がかかっているが、今回は構造物の点検をしてから線路点検を行ったのか。

会社：軌道自転車を走らせて線路点検を行い列車を走らせる判断をした。地震の状況判断で約 20 分、巡回方法の検討やトロリー使用申込書作成で約 35 分、書類手続きに約 30 分、その後のトロリーによる点検が 1 時間半で、約 3 時間で運転再開した。

組合：今回、駅では旅客に対して 3 時間同じ案内しかできなかった。安全確認の点検は必要なことであるが、復旧にあたっての申請手続きは迅速に行えるよう改善すること。

会社：練度を上げて、対応していきたい。

組合：4 番の回答で、そのような考えはないとの理由は何なのか。

会社：迅速に一斉放送等を行っている。

組合：現在のシステムで対応できるということか。

会社：その通りである。

組合：乗務中の地震発生時に運転台で自動ガイダンスが流れるが、以前と変わったものがあるのではないか。聞いたことのない乗務員もいる。訓練等でどのように流れるのか、また対応方など説明すること。

以上