

想定外の降雪というならば、まず列車を止めるべきである！ 地元からの応援協力を得られるように関係を深める努力をしているのか！

名古屋地本は2月に発生した雪害による列車の遅れ、対応に対し4月30日会社と協議を行いました。

申の内容と会社との主な議論

1. 2月8日及び14日の降雪による鉄道施設被害状況を明らかにすること。

回答：当社設備の庁舎等の建屋への被害は発生しなかったが、ポイント不転換、倒木等が各線区で発生した。

組合：ポイント不転換及び倒木等の発生箇所について明らかにすること。

会社：列車支障の有無すべて及びポイントの不転換（転換可能となったもの含め）は次の通りである。

【2月8日】

中央本線＝ 4箇所・ 3駅（洗馬・奈良井・宮ノ越）

高山本線＝ 5箇所・ 3駅（少ヶ野・禅昌寺・飛驒萩原）

飯田線 ＝ 14箇所・ 11駅（上片桐・大沢信号所・七久保・飯島・伊那福岡
駒ヶ根・伊那北・北殿・伊那松島・羽場・伊那新町）

東海道線＝ 4箇所・ 3駅（大府・笠寺・笹島）

【2月14日】

中央本線＝ 5箇所・ 4駅（洗馬・贄川・奈良井・原野・神領車両区）

高山本線＝ 3箇所・ 2駅（少ヶ野・飛驒萩原）

飯田線 ＝ 22箇所・ 12駅（本長篠・三河大野・平岡・上片桐・大沢信号所・
七久保・飯島・伊那福岡・駒ヶ根・北殿・伊那松島・羽場）

東海道線＝ 3箇所・ 2駅（大府・笠寺）

関西本線＝ 1箇所（笹島）

紀勢本線＝ 12箇所・ 9駅（津・六軒・松阪・多気・栃原・滝原・伊勢柏崎・
大内山・梅ヶ谷）

参宮線 = 4箇所・ 4駅（田丸・宮川・山田上口・二見浦）

【2月15日】

中央本線 = 4箇所・ 3駅（倉本・須原・大桑）

高山本線 = 2箇所・ 2駅（高山・飛騨古川）

【2月16日】

高山本線 = 2箇所・ 2駅（高山・飛騨古川）

【2月17日】

中央本線 = 3箇所・ 2駅（贅川・木曾平沢）

尚、倒木及び倒竹等の発生は中央線・高山線・飯田線を中心に確認している。

組合：ポイントが不転換となる前に降雪の状況等、事前に予測をしつつ対策を講ずるべきでなかったか。また、融雪機などの設備をさらに充実させるべきではないか。

会社：降雪の状況については降り方や量など想定できない部分もある。融雪機など必要な設備は配備している。

組合：後退することの出来ない駅への進入を避けたり、ポイントを先引きするなどして状況を把握することは出来ないのか。

会社：ポイントの先引きなどは今後の検討課題である。今回、融雪機が稼働し転換可能なポイントに、列車に付着した雪（持ち込み雪）が落下し不転換を発生した箇所もあった。

組合：列車の持ち込み雪による事象を無くすには、冬季手配として車両の下部にカバーを取り付けるなど雪が付着しにくい様にすれば良いのではないか。

会社：仮にカバーを取り付けるとなると支え等の補強が必要になり、豪雪発生頻度、コスト等を考えると効率的ではない。

組合：被害を少なくするためには車両の改善も含め今後も要求していく。

2. 2月8日及び14日の降雪による列車運休数、大幅に途中駅で遅れた列車名及び遅延時分など運行状況を明らかにすること。

回答：2月8日（土）から2月9日（日）に中央本線、高山本線、飯田線にて運休105本、部分運休41本、最大230分遅れ、約9170人に影響が出た。また、2月14日（金）から2月16日（日）には中央本線、高山本線、飯田線、紀勢本線、参宮線、名松線にて運休421本、部分運休115本が発生し最大1844分遅れ、約3万3000人に影響が出た。

3. 降雪による災害は、重大事故に繋がる。今後同様の事態を発生させないための対策を示すこと。

回答：引き続き適宜、適切に対応する。

4. 計画的に早めに運休を行うこと。

回答：引き続き適宜、適切に対応する。

5. 雪害における運転規制の基準を明らかにすること。

回答：引き続き適宜、適切に対応する。

組合：何年かに一度あるか無いかの豪雪だからこそ、今後に向けて対策が重要である。除雪もままならない中での運行再開が早すぎた。旅客を乗せて試運転をしたようなもの。すべてとは言わないが、10～15年前の豪雪経験者の声や判断が生きることもある。しかし、一方的な転勤などにより現場に精通した社員がいなくなり対応が遅れたり、判断を誤ったりしたと言える。

会社：結果だけを見て判断されても困る。しかるべく状況判断し、最善を尽くした。技術継承を含め対応していく。

組合：技術の問題ではない、経験の問題でもある。

6. 大雪が予想される時、気象警報が発令された時は、ワンマン列車は車掌乗務、1人泊勤務駅では、泊勤務を増員するなど、要員配置を行うこと。

回答：その様な考えはない。

7. 山間部で長時間にわたり抑止していた列車の旅客及び乗務員に対して行った支援を明らかにすること。

回答：お客様に対するご案内を車掌より適宜適切に実施したほか、地元自治体のご協力を頂くなどしてお食事等をご用意した。

組合：地元自治体の協力と言うが、日常的に協力要請をしている沿線住民の方はいるのか。

会社：特に指定をするようなことはしていない。ただ、踏切などにおける異常時などの報告をお願いしているところもある。

組合：大きな駅などで停車した列車への食事の手配は行われたようであるが、中央線においては乗務員が2日間おにぎり1個で過ごしたという。過去、沿線住民の方などが炊き出しなどをして助けていただいたと言うことがあったが。

会社：大変な苦労があったのは認識している。道路事情などによりスムーズな手配ができなかったところもあった。沿線地域の方も鉄道どころではなかったのではないかとすれば、ボランティアとなるのでは。

組合：ご協力について、そもそも昨今、沿線地域の方たちを含めJR東海はソップを向かっているのではないかと。「愛され、親しまれる」鉄道であるべきなのにワンマン化、駅員の不在などサービス低下がそれを逆行している。事実、そういった反応を受けている。

8. 飯田線では抑止中の列車のき電停止を何度も行っているが、旅客及び乗務員に対して行った支援を明らかにすること。

回答：適宜適切に行った。

9. 今回の雪害における除雪用車両の運行時間、運行本数、運転区間を明らかにすること。

回答：MCR実績は2月14日から2月17日において、中央線木曾福島～塩尻、飯田線飯田～辰野で除雪を行った。

組合：MCRとは、どのようなものか。また、配備されている線区はどこか。

会社：ロータリー除雪モーターカーである。高山線、中央線に配備し対応している。

組合：今回、飯田線にはどのように対応したのか。

会社：中央線の配備車を飯田線に回した。

組合：飯田線にも配備すべきではないか。

会社：頻度、コスト等の考慮により、飯田線にはMCR導入の予定はないが、通常のモーターカーに排雪、除雪機能を追加機能として付加することを検討している。

組合：今回の豪雪被害に鑑み、融雪器も含めて対策をさらに充実させるよう要望する。

10. 三重地区では電気融雪機が設置されていない駅が多くポイント不転換が発生したと考える。また、予想を超える雪でポイント不転換が発生したと考えられるが、豪雪時の要員配置を含めた対策を明らかにすること。

回答：三重地区の問題の扱いについては幹事間で了承済み。

11. 除雪のために名古屋工場から、日勤終了後に現地へ向かわせたり、中津川運輸区から乗務員を現地へ向かわせたようであるが、労使で確認していない系統違いの社員運用である。装備、訓練、勤務時間、安全対策など多くの問題がある。どのように考えているのか明らかにすること。

回答：作業の安全性を確保することはもちろんであるが、必要な業務は実施する。

組合：現場においても抗議をしたが、明らかに度を超えている。たまたま、災害が発生しなかったものの、非常に問題がある。

会社：今回、各現場長に人的も含め依頼し、現業、非現業社員を中央線、飯田線に除雪の応援を送った。災害時において、一致協力して取り組んでいただいた。

組合：何でもかんでも一致協力はおかしい。線路に精通した工務区社員ですら、足下の悪い除雪作業は危険であるという認識なのに、まして夜間の作業でもあった。断固抗議すると共に、今後指示をしないよう強く要請する。

12. 列車が起動しないとして「1ノッチで起動せずのチョークで車輪と線路に印を付ける車輪凍結の確認扱い」を指示している。過去には運転途中での車軸凍結などの前例はない。40cm以上の積雪の中、装備、道具がない中で雪を除け手歯止めを装着し、車輪を掘り出しチョークで印を付ける作業を同じ列車が何度も行う事象も発生し、特に313系電車に集中している。この指示を行った列車名、車両形式を明らかにすること。また、原因を明らかにすると共に対策を明らかにすること。

回答：詳細を明らかにする考えはないが、引き続き適宜適切に対応する。

組合：積雪の中でチョークによる作業は困難極まりない。そもそも、運転途中で起動可能な車両がチョーク作業により時間を要し、起動不能になったと言える。

13. 途中駅で列車が1ノッチで起動しない原因として、耐雪ブレーキが使用されている、雪の抵抗により動かないなどの原因が考えられる。また、処置のために長時間停車することで踏切故障となり復帰扱いが必要となる。車軸凍結の原因と対策を明らか

にすること。

回答：車軸の凍結と言った事象は発生していない。

組合：申し入れには車軸と書いたが、車輪凍結でよいか。

会社：車輪の凍結によるものである。原因は、ブレーキ装置自体の雪の付着や、踏面とブレーキシューの間に氷着が起り起動が不能になる。床下の主要な箇所への打撃等により処置をする。

組合：先にも触れたが、313系車両の改善を行うべきである。今後も要求していく。

14. 積雪により、黄線の内側がない駅、駅舎からホームまで除雪していない駅、編成両数分のホームの除雪がしていない駅など要員不足による雪の処理ができない事象が多く発生している。駅の無人化を進めた結果と言える。原因と今後の対策を明らかにすること。

回答：必要な要員は配置している。引き続き適宜適切に対応する。

15. 日頃、所定通勤経路にこだわっているにも拘わらず、列車が動かないため、自動車での通勤を指示された社員がいる。どの職場でそのような指示を出したのか明らかにすること。

回答：個別の指示内容について明らかにする考えはない。

組合：事実認識はしているのか。

会社：各人が最寄り駅などに出向き、乗り合わせをするなどして出勤させたという事はある。

組合：伊那松島では通常は列車通勤であるが、自動車通勤を指示された社員がいる。仮に交通事故起こしたら社員の責任となるのではないか。会社の責任でタクシーなどを手配すること。

16. 泊行路で睡眠時間が1～2時間しか取れなくて、翌日の昼過ぎの勤務終了まで乗務を続ける乗務員が多数発生した。原因を明らかにすることと今後は睡眠時間の取れない乗務員の交替手配を行うこと。

回答：先の見通しが困難であったため、長時間勤務となった社員がいたことは認識している。引き続き適宜適切に対応する。

17. 駅職場においては、今回の雪害では、指令からの情報が少なかった。また、旅客指令に連絡がなかなか取れなかった。そのため、旅客案内ができず現場では大きな混乱発生した。今後、指令と駅との連絡体制をどのように行うか対策を講じること。

回答：引き続き適宜適切に対応する。

以上