

今回の災害を教訓にして、更なる沿線の安全確保と乗務員の適正な運用を目指すこと！

名古屋地本は7月9日に発生した中央線南木曾駅～十二兼駅間で発生した土石流による橋脚流失に伴う安全と勤務等の問題について申2号で申し入れを行い9月9日業務委員会を開催し現場で発生した諸問題について会社と協議を行いました。

会社回答と主なやり取り

1. 今回の土石流での線路・施設などへの被害状況を明らかにすること。

回答：設備の主な被災状況は施設関係では、梨沢橋梁の橋けたが2連とも流失した。土砂流入が長さ約300m。電力関係では電車線が一箇所断線し、垂下。信号関係では信号ケーブルの断線とATS-PTの地上子が損傷。

組合：今回の災害での被災金額を明らかにすること。

会社：まだ、復旧途中であり、トータルでいくらかかるは分からない。

組合：今日、現在での金額は分からないか。

会社：計算していない。

組合：被災金額を算出するのは大切ではないのか。また、後から被害額が大きかったことを理由にしてボーナス等に響かせることのないことを確認する。

2. 列車運行などの被害状況を説明すること。

回答：7月9日16時44分頃、南木曾駅設備の雨量計が規制値に達したため、中津川～野尻駅間の上下線で運転を見合わせた。（7月9日の）全区間運休18本（内、特急4本）、部分運休8本（内、特急5本）、影響人員は約4500名。

組合：7月9日の被害状況は分かったが、復旧までのトータルの被害状況を明らかにすること。

会社：今、資料を持ち合わせていない。申の文章が7月9日の被害状況を求めている。

組合：普通に考えれば当日の被害状況ではなく、復旧までの被害状況と分かる。嫌がらせ的な回答をやめること。雨量が規制値に達したため列車の運行を止めたと回答したが、その箇所には以前からセンサーは設置していたのか。

会社：現在は仮設のセンサーが設置してある。

組合：梨沢は以前にも氾濫した報道されている。そのことを踏まえれば当然センサーを設置していなければならなかったと思う。

会社：沢の状況は順次、重要度の高い場所からセンサーをつけている。定期的に沢の上流の状況も点検確認している。今回の災害では国の想定も超えている。

組合：広島では地盤が弱いということが問題にされたが、JRでは地盤調査は行っているのか。

会社：地盤調査は行っていないが、苔の付き方など細かい点まで調査は行っている。

組合：沢はJRの土地ではないと思うが、国に対して安全対策を働きかけているか。

会社：治山・治水についてはお願いをしている。

組合：最近のゲリラ豪雨では、雨量計がすべてをカバーしているとは思えない。

会社：適切に雨量計は設置している。

組合：マスコミでは99ミリの雨が降ったと報道したようだが、JRの雨量計はどうであったのか。

会社：規制値である40ミリ以上は降ったが、資料の持ち合わせがない。

組合：危険と感じたときは運転士の判断で列車を止めてもかまわないか。

会社：基本的には規定通りである。止めれば状況は聞くことになる。

組合：それでは、運転士は危険を感じても非常ブレーキをかけなくなる。結果は問わないことが重要である。

3. 社長は記者会見で復旧を8月9日と発表を行った。発表により早期復旧に向けての目標もできるかもしれないが、何がなんでも8月9日までに復旧をと「焦り」などから労災などが起きる危険がある。このような発言をしたことに対する説明をおこなうこと。

回答：復旧が順調に進んだ場合の見通しを説明したものであり、8月9日に復旧するとの発表は行っていない。

組合：確かに関係社員が復旧計画を立てたことにより、復旧予定日が出たことは分かるが、現場では無理しているのではないかという声は上がっていた。特に梨沢の状況を見ると本当に大丈夫かの不安の声が上がっていた。

会社：あくまでも予定であり、現場に期日を迫るものではない。

組合：下請け業者の事故、怪我等についてはどうであったのか。

会社：社員、関連会社の社員の事故、怪我人の発生はない。

組合：全ての復旧が終わったのか。復旧状況はどうなっているのか。

会社：下り線の架設橋げたは来春に交換する予定である。

4. 運転職場では行路が確定することが遅いため、勤務の確定が遅れたり、注意表に記載漏や記載ミスが発生している。高蔵寺駅では乗務員手配できないため列車遅れが発生もしている。根本的な原因と対策を明らかにすること。

回答：7月9日以降極力輸送力を失わないために、継続的に行路変更の作業を行った。結果、一部手配漏れが発生した。そのご確認作業を徹底した結果、中央線復旧までの

間、乗務員手配に対する漏れ等は発生していない。

組合：昨年の飯田線との同じ対応なのか。注意表への記載ミスなどが発生している。しかし会社は、記載ミスを報告しなかった乗務員の責任ばかりを追及している。問題は膨大な仕事を行おうとすることにある。交番・当直も大変である。

会社：交番・当直に多くの負担が発生したことは承知している。他の管理者にも応援をして貰っている。当初はその様な事もあったかもしれない。

組合：現場の乗務員は特殊運転で負担が多くなっている。災害時の運転、勤務は乗務員に出来るだけ負担を掛けないようにすること。

5. 運転職場の行路作成にたずさわる社員が圧倒的に足りないと考える。異常時は指導助役などの活用など臨機応変に対応することができないか明らかにすること。

回答：列車運行への影響等を踏まえ必要な役割分担をしている。

組合：このような状況でも指導所役は指導添乗を行っている。後回しにして人材の活用を行うべきだ。

会社：指導助役も手伝えることは手伝っていた。

組合：災害、異常時に対して添乗などは中止して一致協力すべきである。

6. 旅客案内やクレーム対応のために坂下駅と野尻駅に開通するまで駅員を派遣すること。

回答：バス代行輸送期間中は7月14日～17日に坂下駅、南木曾駅、十二兼駅、野尻駅及び野尻駅バス停において、18日以降は野尻駅に非現業社員を配置し案内業務を実施した。

組合：派遣要員は足りていたのか。

会社：問題なかった。外国人の旅客が多かったので案内業務を行って良かった。

7. 以前から十二兼駅は照明が暗いと要求してきたが、このような事態になりより危険性が増している。早急に設備改善をすること。

回答：必要な照度は確保している。

組合：必要な照度と回答するが、必要な照度は何を基準にしているのか。ルクスなのか。

会社：必要な照度はある。

組合：訓練等で暗い駅があるので気をつけてドア締めなどを行うように指導している。これは会社が暗い駅があるということを認識している証拠ではないのか。

会社：基準は満たしているが暗い駅があるということである。

組合：蛍光灯の寿命はどのように考えているのか。汚れや機能の低下などでだんだんと暗くなっている。

会社：一概に言えない。取り替えは1～2年のスパンで行っている。

組合：必要な照度ではなく。必要な場所での明るさが不足しているから問題になるのだ。現場の意見を聞き必要な明るさを確保すること。

組合：最後に、これほどの大きな災害が発生したにもかかわらず、けが等がなかったなかったことは、非常によかったと思っている。関係した全社員と関連会社社員のの努力を讃えたいと思う。

この申し入れは復旧前に行っているが、しかし、復旧後も多くの問題が発生している。梨沢付近を走行するときは、規程にないような特殊な取扱もされている。現場には大きな負担がある。この状況を踏まえ、負担軽減に少しでも努力していくことを要求する。

以 上