

申1号「台風24号の影響に伴う輸送障害に関する申し入れ」

第1回目交渉を行う! No. 1

無責任な回答や課題を課題として受け止めない不誠実な回答に終始する!

第1項：首都圏の在来線において、計画運休の判断に至った根拠について明らかにすること。

(会社) 台風の進路・規模を鑑み、お客さまの安全を最優先とし計画的な運休を行った。

【組合】

- 対策本部はいつ設置されたのか。また、最終判断の一番の決定要因は何か。
- 予想段階で首都圏全域で規制値に達する予測であったのか。また、高崎支社管内の予想はどうであったのか。

【会社】

- 対策本部の設置は9月30日だと思う。判断は難しいが、進路・規模などを鑑みて決定した。中心的には風の影響である。
- そうだ。高崎支社管内では、規制値を超える予想は出ていなかった。しかし、台風21号の教訓もあり上越・吾妻線については計画運休を決定した。高崎線は赤羽～川口間が規制値を超える予想だったので計画運休とした。

第2項：初めて実施した計画運休の成果と課題について明らかにすること。

(会社) 計画運休を決定したことにより早期にお客さまへ情報提供を行ない早期帰宅の促進、不要不急の外出を抑制等、お客さまの安全を確保することができた。

【組合】

- 今回の計画における課題を主管ごとに示されたい。
- なぜ課題が回答に示されていないのか。
- 高崎支社では、計画運休の判断を10:00に決定し、12:35にプレス発表するまでのタイムラグはなぜか。
- プレス発表で終列車は周知していたのか。
- 支社・指令と現場間の情報提供はどのように考えているのか。
- 振替輸送について、渋川駅では代行バスに対して直接指示を出していたがルールはどうなっているのか。
- 八高線でもバス代行を行っているが、乗務員には全く連絡がいない。指令に確認しても「確認中」との応答しかない。
- 10月1日は所定運転の見込みにもかかわらず駅遠隔操作システムを解除したのはなぜか。
- 社長の会見における「状況に応じて判断していく」ということでは従来と変わらない。現改比較はあるのか。

【会社】

- 営業については、最終列車を設定したが、それがどの駅どの場面なのかなど情報提供が課題。運輸は、お客様への情報のタイミングである。設備サイドは見当たるところがない。
- 検討段階なので、現段階における確定値ではないので回答に示すことはできない。
- プレスの内容に関する打ち合わせをしていた。初めてのことで、計画や打ち合わせをする時間は必要だ。
- していない。プレス発表の内容・方法に関しては課題があると思っている。
- タイムリーな情報提供が課題だと思っている。
- バス会社への指示についてルールは特に定めていない。現場で認識が違ったとしても、そのために支社が駆けつけている。
- 現場に確認するが、そのようなことも課題の1つになると思う。
- 飛来物による影響なども鑑み営業としては、早めに遠隔中止の判断をした。
- 情報提供のタイミングやツールを状況に応じて活用していくということだ。