

## **車両検査は運転士の出区点検の補助？ やっとなんわ！**

**チョーク引きは安全運転の支障になっている！  
仕事は増えたが手当は減額されるのか！  
これ以上運転士はいじめは止めろ！**

名古屋地本は、3月12日、申第14号「車輪凍結防止・早起しについての申し入れ」について業務委員会を開催しました。

これは、車輪凍結防止と称して、運転士による冬期対策点検が指示されるようになり、睡眠時間減少、運転前に身体的な負担増による乗務への悪影響が出ている現実や、度重なる効率化の結果、その全てが運転士の負担となつてのし掛かっている現実を改めるべく申し入れ、以下のようなやりとりがありました。

### 【申し入れと回答】

1. 車輪凍結防止は車両区が責任を持って行うこと。

【回答】適宜適切に対応している。

2. 車両区以外での雪など事前に予測される異常時対応は事前に要員を派遣すること。

【回答】適宜適切に対応している。

3. この間乗務員の睡眠時間に関しては、度重なる議論をしてきた。睡眠時間がとれない中で更に30分の早起しでは明け行路の安全確保ができない。睡眠時間をどの程度確保することが必要と考えるのか明らかにすること。

【回答】睡眠時間は概ね5時間を目安として、取り得るように配慮して基本の行路作成を行っている。冬季対策については安全安定輸送を確保のため必要な対策として実施しているところであり理解されたい。

4. やむを得ず運転士が車輪凍結防止を行った場合は、後行路に代替要員を確保すること。

【回答】そのような考えはない。

## 【議論内容】

### 運転士の補助が車両区係員の仕事である?! 運転士が凍結を確認する?!

組合: 現行、凍結対策において、会社は何を対策としているのか。

会社: 列車疎開。霜取り列車を行っている。状況によっては車両区社員を現地に配置している。出区車両については出区担当の運転士に対応してもらっている。

組合: 車両区の係員は事象発生時、つまり凍結が発生した後の対応をするのか。

会社: そうである。車両区係員は汽笛が吹鳴できるかの確認は行っている。車輪が凍結した場合は運転士とともに対応する。

組合: 雪が降り凍結が予測され、実際に列車が起動できないことが分かる前に車両区係員が凍結に対応する事はないのか。

会社: 運転士の補助が車両区係員の仕事である。

組合: 車両の異常は車両区係員が対応するものではないのか。

会社: 応急処置は運転士である。何かあったときに車両区係員は対応している。

組合: それではあまりにも運転士のみに負担・責任をかけるものである。依怙最良ではないか。

会社: 基本どおりに出区点検をしてもらいたい。

組合: もちろん出区点検はする。しかし、チョーク引きは出区点検に入っていない。なぜ運転士の仕事を増やすのか。会社は効率化を行うときは組合に理解を求める。効率化されれば誰かがその仕事をやらなければならない。最後はそれが運転士に回ってきているのではないか。

会社: 経営があるので理解されたい。

### この対策で安全最優先なのか?! 運行優先、効率化優先ではないのか?!

組合: 運転士の疲労、安全運行を考えれば、車両基地が隣接される運輸区での出区は9時に仕事が明けの検査が対応すべきだ。

会社: それのみで考えているわけではない。

組合: 運用課としてはどのように考えるのか。安全が最優先ではないのか。

会社: 運輸としては運転に専念するようには考えるが、会社全体として業務分担をどう考えるかである。運転士のみに押しつけているのではない。運用課のみで決められる話ではない。

組合: 駅としては疎開運転に対してのダイヤ作成が発生する。駅のどこに入線させるのも作業上大きな問題である。検査をする側は作業スペースのある中津川駅下り10番線がいいというが、下り10番線には入信、誘導信が付いていない。夜の遅い到着のため駅の誘導は困難である。設備改善はできないか。

会社: 難しい話だ。

### 限られた車種のディスクブレーキが凍結している!

組合: メンテナンスフリーや検査周期の延伸で新形になってからこの様な故障が増えている

るのではないか。5年前までは車輪凍結はなかった。車輪凍結の原因はつかんでいるのか。温かい武豊でも凍結してる。どのような車両が凍結したのか分析しているのか？

会社:ディスクブレーキが凍結するケースが多い問題はつかんでいる。

組合:原因が分かっているのになぜ対策がとれないのか。車輪凍結は北海道や東日本などでも発生する問題だ。他の会社がどのように対応しているのか調べているのか。

会社:調べたが画期的な対策はないのが現状である。

組合:繰り返しになるが、313系の3次車4次車で多く凍結が発生している。ここまで分かっているのになぜ対策が出せないのか不思議だ。

会社:技術開発がそこまで進んでいない。

## **仕事・責任は増える一方で手当は減らされる！運転士いじめだ！！**

組合:中津川駅の検修業務廃止の時の業務委員会で会社は「異常時は検査派遣で対応する」と言っていたのではないか。効率化されれば誰かがその仕事をしなければならぬ。駅の仕事も車掌の仕事も検査の仕事も運転士に回される。これで手当が減らされるでは「いい加減にしろ」と言わざるを得ない。

会社:異常を見つけることは運転士にやってもらいたい。

組合:車両の異常を見つけるのは検査の仕事である。専門家が車輪凍結に対応すべきだ。運転士は運転に専念することが大切だ。

会社:効率化を考える。

組合:降雪は普段とは違う。異常事態が予測されるから、対策をとることが必要なのではないか。最近の検査派遣実績は出せるのか。

会社:ここには持っていない。

組合:だいたい今日、車両課がきていないことが問題だ。ヤカンで湯を沸かし雪を溶かす、チョークで線を引くこれがリニアを開発している会社か。運転士の疲労を減らすためにどうするのかしっかりした対策を立てるべきではないか。

会社:技術開発はまだ無理である。

組合:出区点検のかつては点検した項目や時間が減らされてきた経緯は、十分に整備された車両を前提としたはずだ。凍結を前提としていない。今日議論して、検査が出区点検の補助と言われたことは非常に残念である。回答は聞くが車両整備は車両係の仕事である。対策とは先手を打つことである。あらかじめ措置をすること。凍結の原因分析、研究を進め、早期に予防策を打ち出すこと。

以 上