

運転士は乗務前にへとへと！？

これで安全は保たれるのか!!

冬期車輪凍結防止・早起こしについて申し入れる

短い睡眠時間をさらに短くする早く起し

冬期の車輪凍結確認として、運転士による冬期点検が指示されています。降雪などがあつた翌日に、運転士が出区点検の途中で車両の下に潜り込んで、全ての車輪にチョークで線を引き車輪が凍っていないか確認をしています。かなり重労働でもあり狭い車両下部の点検は乗務前の運転士にとって大きな負担となっています。

過去に異常時には検査要員を派遣すると回答していた会社

過去には、車両停泊地には検査係を配置していました。2005年高山運輸区、名古屋サービス班検査要員を無くし、さらに2011年には中津川運輸区の検査要員を無くしました。当時の業務委員会で会社は、「異常時には隣接する車両区から派遣する」「降雪など事前に予想される異常時には前もって要員を派遣する」と回答しています。

しかし、検査要員を派遣するどころか、車両区においても、前述したように運転士がチョークで線を引く作業をしています。これが効率化の結末です。

全てを現場の社員に負担させ、ひとたび何か起これば、すべてが現場の責任になるのです。会社は313系のディスクブレーキ装置に問題があることを知りながら、安易に現場に責任を投げているのです。現場はたまったものではありません。

ハイテクな世の中に逆行するチョークによる確認

安全対策に万全を期すのなら、車両点検のプロである検査担当の係員が当たるのが本来の姿では無いでしょうか。運転士が短時間で確認をするのは、片手間にやっているようなものでは無いでしょうか。寒冷地における車両の留置は、これまで何度と無く不具合が発生しています。車両の特性、留置場所、検査要員等根本から凍結対策を行う事こそが求められています。

JR東海労名古屋地本申第14号

1. 車輪凍結防止は車両区が責任をもって行うこと
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
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。睡眠時間が取れない中で更に30分の早起こ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。
4. やむを得ず運転士が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。

会社は、団体交渉もしくは業務委員会を開催し誠意ある回答を！