

地本業務ニュース

JR 東海労・静岡地方本部

NO.6 2011年11月3日発行者：JR東海労静岡地方本部 山本繁明

「身延線内船駅折返し運転実施について」の業務委員会を開催！！

11月2日、地本は身延線内船駅折返し運転実施について、会社からの提案を受け、それに従事する富士運輸区運転士と入換誘導・踏切操作を行う駅社員が、安全且つ確実に作業できるよう要望しました。提案内容及び質問事項は、以下のとおりです。

平成23年11月1日
静 岡 支 社

身延線内船駅折返し運転実施について

台風15号の影響により、現在西富士宮駅～身延駅間が不通となっているが、西富士宮駅～内船駅間の復旧工事完了に伴い、内船駅での折り返し運転を行うこととする。このため、内船駅において、列車の入換作業が発生するため、以下の通り社員を配置して対応する。

なお、列車代行バス輸送区間は、内船駅～身延駅間に短縮する。

1. 社員配置箇所と作業内容等

箇所名	勤務種別	要員	作業内容
内船駅	交代8形×2	7	・入換作業に伴う誘導作業 ・踏切操作 ・旅客案内 等

*配置する社員は、身延管理駅兼務として発令する。

2. 教育訓練
必要な教育、実務訓練を実施する。
3. 設備
社員配置に伴う必要な設備を整備する。
4. 実施時期
平成23年11月中旬

「会社」 上記では、実施期間が11月中旬となっているが、本日15時に、11月14日(月)の始発から運転を実施する旨のプレス発表をした。又、残る内船駅～身延駅間については来春の全線運転再開に向けて更に復旧作業を進めていく。

尚、列車ダイヤの設定上、内船駅に運転士1名の泊行路が発生する。

「組合」 下り場内の手前に一旦停止する時の停止箇所を目安は？

「会社」 A T S の地上子も考慮して、概ね信号機外方50メートル付近に某かの目印を掲出する。又、駅社員の制服に関しては構内従事員用と安全チョッキを着用するため目立つと考えている。

「組合」 上り本線（ホーム上）の停止目標はどうか？

「会社」 既に整備済みである。

「組合」 機外に停止してから、ホームに据え付ける時間は十分に確保してあるのか？何分か？

「会社」 折り返しに必要な時間は十分に確保している。

「組合」 実際の運転計画は、確立しているのか？

「会社」 ご承知のとおり、富士方と甲府方が分断されているため車両運用上の効率が下がるので、どうしても運休が出る。ヘビユーザーのお客様は乗車される時間帯が把握できるが、観光目的のお客様は臨機応変に対応していく。

「組合」 時刻はどのように御案内するのか？

「会社」 運転時刻に関しては、なるべく列車に遅れを発生させないためにお客様がバスに乗り換えられる時間と、全てのお客様がバスに乗れるかがポイントになると思う。そのため事前に乗車人員等の連絡が乗務員からあれば、必要なバスの確保が出来るので、協力をお願いしたい。

「組合」 復旧見込みは、来春ということだが？具体的な時期は？

「会社」 まだ確定的な事はいえない。あくまで希望的観測である。

「組合」 内船駅に乗り入れるワンマン列車のドア扱いと、旅客の対応はどのように考えているのか？

「会社」 「自転車」扱いでは、お客様の乗降に時間がかかるので基本的には「全車」扱いとする。又、収札についても駅入口の収札箱へ入れて頂くような案内をするよう考えている。

また、誘導担当者は、列車据え付け後、身延方から富士方へ車内点検しながら移動し、その後、旅客を誘導・案内するように考えている。

「組合」 列車番号の入力は、どのようにするのか？

「会社」 基本的には、身延行きの列車とし、一部不通区間について

はバスに乗り換えて頂くという考えで良いと思う。

「組合」 身延線では、以前にも災害により内船駅～身延駅が不通となった。今後の災害対策を考慮すれば、内船駅に逆線出発信号機を設置することが得策と考えるがどうか？

「会社」 今回に限っては、いち早く内船駅までの列車運行を確保することが一番の目標であった。たしかに時間とお金をかければ出来ないこともないが、早期再開のためには最善の方法だと判断した。

信号機の設置となると RC など連動の試験等何度も行わなくてはならず、来春までかかってしまう。

「組合」 内船駅まで運転をする明確な理由は何か？

「会社」 現状のバス代行では、西富士宮駅～身延駅間で約 1 時間 30 分の時間を要するが、内船駅～身延駅となると 16 分になる。朝・夕の通勤通学のお客様にご不便をおかけしているため少しでも時間を短縮するために今回の実施に至ったものである。

「組合」 内船駅に配置する社員の選抜はできているのか？

「会社」 今日、人事課のほうで手続きが終了したと聞いている。要員としては、いまのところ沼津、富士、静岡、輸送指令からの確保を考えていたが、それだけでは 7 名の人員確保が難しかったので、身延駅、富士宮駅からも交代で配置する。

「組合」 寄畑の土砂流出の復旧工事は完全か？

「会社」 内船駅まで運転を再開するにあたっては、列車運行に支障なく工事が完了したと認識している。

「組合」 安全は確保しているということで確認する。

身延駅に留置してある車両の措置は？

「会社」 本日、3回目の回送を実施し全ての車両の措置が終了となる。

「組合」 内船駅に配置される社員の、助勤期間はいつまでか？

「会社」 長期にわたる配置が予想されるため、一定期間での差し替えを考えている。

「組合」 14日始発から、運転するにあたって以前に申し入れた異常時の対応(会社のいう出勤前の自主的作業)を、乗務員に押し付けることの無いようにすること！

「会社」 了解した。

「組合」 これから寒くなるので、社員が風邪をひかないように設備を整えられたい。

「会社」 暖房に関しては、大きい石油ストーブとエアコンを設置する。又、長年使用していないため防虫対策や、壁を塗り直すなどの、整備をしている。

「組合」 喫煙はどこですか？

「会社」 室内にスペースをつくる。

「組合」 現在の計画では、何本の列車運行を考えているのか？

「会社」 現在バスが上下で27本、内船駅に乗り入れる列車が14

本を計画している。

「組合」 内船駅に泊まる運転士がいるということは、留置車があるということか？

「会社」 留置車は2編成を計画している。

「組合」 その編成は、何処に留置するのか？

「会社」 上り本線に到着して旅客対応が終了した後、奥へ移動をかける。

「組合」 我々の一番の要求は、運転士と駅社員が時間に追われることなく、作業が出来る体制を確立することだ。また、ATS-STやATS-PTの取り扱いも発生する。乗務員が間違えることのないよう対応されたい。

「会社」 了解した。しっかりと対応する。

以上