

地本業務ニュース

JR 東海労・静岡地方本部

NO.8 2013年6月26日発行者：JR 東海労静岡地方本部 山本繁明

ダイヤ改正実施後に 改めて業務委員会開催！！

6月25日、地本はダイヤ改正実施後の問題点、改善要求を運輸区ごとに整理し、業務委員会を開催しました。会社の回答と、議論の内容は以下のとおりです。

1. 沼津運輸区

①151行路 2652G～266G 折返し時間を現行5分から8分とすること。

【回答】：そのような考えはない。必要な時間は確保している。

②国府津駅引上3区の留置の際、昇降台に合わせて停止できるように両数標（2、3両）を新設すること。

【回答】：他会社の財産であり、設備の改修等を当社単独で行うこと

は出来ない。昇降台がなければ作業が出来ない訳ではないため、

直ちに新設しなければならない状況であるとは、考えていない。

③お客様の乗降とワンマン列車のドア扱いの雨対策として、ホームに屋根を設置すること。

【回答】：そのような考えはない。

④列車遅延の防止と乗務員の負担軽減を図るために、ICカード処理連絡表の記入方をチェックだけで済むようにするなど簡略化すること。

【回答】: IC カード処理連絡表への記入においては、定められたとおり実施されたい。尚、列車遅延時は省略することも出来る。

2. 富士運輸区

① 61 行路 3563G は乗継から発車まで現行 5 分 30 秒となっているが、乗継時間を含めて 9 分とすること。

【回答】: そのような考えはない。必要な時間は確保している。

② 62 行路 4001M～3735G まで長時間の乗務となるため見直しをすること。

【回答】: そのような考えはない。行路作成にあたっては、様々な要素を総合的に勘案し行路ごとのバランスも考慮し、乗務割交番作成規定に則って作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

③ 64 行路 3559G～3568G は学生の帰宅時間帯となり遅延が発生する。あわせて折返し時間が現行 6 分しかなく、時間に追われた作業になるため 8 分とすること。また、3639G は多客のためツーマンとすること。

【回答】: そのような考えはない。ワンマン・ツーマン列車の設定については、お客様のご利用状況を勘案して設定を行っている。今後ともご利用状況に応じて、設定を行っていく。

④ 65 行路 3638G は多客のためツーマンとすること。

【回答】: そのような考えはない。ワンマン・ツーマン列車の設定については、お客様のご利用状況を勘案して設定を行っている。今後ともご利用状況に応じて、設定を行っていく。

⑤ 66 行路 3521G の便乗車掌を乗務させツーマンとすること。

【回答】: そのような考えはない。ワンマン・ツーマン列車の設定については、お客様のご利用状況を勘案して設定を行っている。今後ともご利用状況に応じて、設定を行っていく。

⑥ 68 行路の夕食時間が少ないため見直しをすること。

【回答】：そのような考えはない。行路作成にあたっては、様々な要素を総合的に勘案し行路ごとのバランスも考慮し、乗務割交番作成規定に則って作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

⑦ 71 行路 3730G 入換～3636G まで長時間の乗務となるため見直しをすること。

【回答】：そのような考えはない。行路作成にあたっては、様々な要素を総合的に勘案し行路ごとのバランスも考慮し、乗務割交番作成規定に則って作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

⑧ 78 行路 3557G～3566G 折返し時間を現行 5 分から 8 分とすること。

【回答】：そのような考えはない。必要な時間は確保している。

⑨ 81 行路の夕食時間が少ないため見直しをすること。

【回答】：そのような考えはない。行路作成にあたっては、様々な要素を総合的に勘案し行路ごとのバランスも考慮し、乗務割交番作成規定に則って作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

⑩ 野生動物対策の徐行速度をすべて 40Km/H とし、実施時間を 1 時間早めて 19 時からとすること。

【回答】：現在の発生頻度に合わせ、徐行速度及び時間帯を適切に設定している。注意運転のエリア・時間など各種対策については、総合的に勘案し適切な対策を継続していく。

3、静岡運輸区

① 1 行路 764M での分割作業の時間を現行 3 分としているが、時間に追われた作業になるため見直しをすること。

【回答】：そのような考えはない。必要な時間は確保している。

② 7 WF 行路 4374M～4385M 沼津入換作業で、19：24 通 5 を起動～19：26 下り本線据付作業が上り貨物列車の通過後となり、据付が遅れるため見直しをすること。

【回答】：そのような考えはない。必要な時間は確保している

③ 29 行路 910M 入換～432M は明け行路が長いいため見直しをすること。

【回答】：そのような考えはない。行路作成にあたっては、様々な要素を総合的に勘案し行路ごとのバランスも考慮し、乗務割交番作成規定に則って作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

④ 33FS 行路 5732M 入換～便 437M まで明け行路が長いいため見直しをすること。

【回答】：そのような考えはない。行路作成にあたっては、様々な要素を総合的に勘案し行路ごとのバランスも考慮し、乗務割交番作成規定に則って作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

⑤ 富士駅で身延線 15：04 着～折返し 15：13 発、東海道線 15：05 着～折返し 15：13 発、および他 2 本の列車が同時帯に着発する場面において列車遅延が発生すると案内放送、払い戻し、精算対応など改札担当 1 名では対応できないため見直しをすること。

【回答】：そのような考えはない。

⑥ 静岡支社管内の駅の発車表示器に乗車番号の表記をすること。

【回答】：そのような考えはない。

4、浜松運輸区

① 朝の通勤時間帯（浜松～豊橋）に乗降口が少ない 373 系車両を使用することで混雑している。車両運用を見直すこと。

【回答】：そのような考えはない。お客様のご利用状況等を勘案して、列車設定を行っている。

② 静岡支社と東海鉄事では、併合時の作業方（乗務員室灯、選択スイッチ、ブレーキ試験等）が違うため統一すること。

【回答】：併合時の作業等において、静支と海鉄で違いがあることは認識している。作業方が変わっている部分については、行路別注意表に細かく作業方を記載することで対応している。作業の統一については、必要があれば作業の統一を図っていく。

③浜松駅の通2～通3の一旦停止標識が柵の支柱と重なり見にくいため、山側へ移動する。あるいは、柵より高い位置となるようにすること。

【回答】：そのような考えはない。

時間に追われた作業をなくし 安心して働ける職場環境を構築しよう

組合：折り返し時間について「必要な時間は確保している」との回答だが、ハコが出た時と実際に乗務して改めでの要求である。我々と会社側の考え方に違いがある。乗継時間も含めて、余裕が無いと実感している。そのため再度申し入れをしている。今は無理でも、今後のダイヤ改正に反映すること！

会社：必要な時間は確保している。行路作成にあたっては、乗継・折り返し時間も含めて努力している。再度の申し入れだという事は、充分認識したうえで、回答している。

組合：乗務員の習性として、列車の遅れを取り戻そうと心理的な部分がはたらく。事故に繋がる焦った作業をしないためにも、必要な時間を確保すべきだ！これが東海労の主張だ！

会社：遅れを気にして、決められた事を省略したりすることのないよう、作業にあたられたい。

組合：明けの場面で、睡眠時間が少ないうえに乗務時間が長い(連続した作業が続く)行路があり肉体的にきつい。若手社員からも意見が出ている。中間に非労働時間を入れるなどの改善を求める！

会社：行路は、全体のバランスを見ながら作成している。

組合：明けの作業が長い行路は、出来るだけ睡眠時間を確保すること！

会社：行路は、全体のバランスを見ながら作成している。

組合：食事時間は、着発 40 分ではなく非労働を 40 分確保すること！

会社：全体的なバランスを勘案して、行路を作成している。

組合：ワンマン列車をツーマン列車にすることは。職場からの強い要求だが変更する考えはあるのか？

会社：あくまでも、お客様のご利用状況を勘案して設定している。

組合：ノリホは、参考にしているのか？

会社：勿論参考にしている。適切に設定している。

組合：国府津駅構内の両数表設置は無理か？東にお願いはしているのか？

会社：国府津駅に限らず、設備で安全上問題がある箇所は引き続き要請していくスタンスに変わりはない。両数表設置は、以前から要請している。

組合：ワンマン列車の雨対策だが、以前と作業が異なり各駅ドアの開閉で落とし窓から顔を出して、状態を確認しなければならない。雨用の帽子キャップの配布などの対策は出来ないのか？

会社：被服の事なので確認して連絡する。

組合：貸与を要求する。

会社：基準に則って対応する。

組合：確認するが、列車遅延時の IC カード処理連絡表は省略出来るのか？

会社：4月の掲示で周知してある。但し、状況を指令に報告して指示を仰いでの省略となる。

組合：遅れの目安はあるのか？

会社：遅れが発生した時の対応ではない。遅れが見込まれる場合の連絡である。現場の状況は、運転士の判断によることとなる。

組合：野生動物に対する輸送障害は、対策によって減少しているのか？

会社：実際に動物と衝撃したデータや目撃情報を基に、以前のエリアを変更するなど必要な対策を実施している。昨年との比較は、変更してからそれほど時間が経過していないため出来ないが、効果を期待している。

組合：富士駅の案内放送・精算だが、遅れに伴う対応は係員の判断に任せるのか？

会社：ケースバイケースで対応してもらおう。富士駅の要員だが、5月から波動対応を実施している。現在において、混乱はない。

旅客の案内に発車表示機の表記を！

組合：駅の発車表示機の乗車位置番号表記だが、鉄事では既に表記

している。静岡では何故表記しないの

会社：鉄事とは、そもそもシステムが違う。貴側のいうように簡単ではない。

組合：分割がある場合、旅客の案内が必要だ。列車が停止する以外の場所で待っている。

会社：駅でも案内放送を行っている。乗務員にも協力してもらいたい。

組合：373系車両運用の見直しだが、現在遅れはないのか？

会社：遅れはない。実際にお客様の反応も良い。今後の運用変更は今の段階で考えていない。

組合：併合時の作業方を、鉄事と統一する考えはないのか？

会社：鉄事とのすり合わせはしているが、今のところ統一する考えはない。行路別注意表で作業方をしっかりと確認のうえ、作業にあたられたい。

組合：一旦停止標識の山側移動は出来ないのか？安全上の問題である。

会社：いまのところ、そのような考えはない。

以上