

## 2018年度 冬期対策について団体交渉! part2

- 組)横手エリアセンターは、管理1、一般5名の中で休日出面2名は年休消化できる体制ではない。  
 会)年休は年間を通して計画的に消化できており、休日出面も采配できる。
- 組)横手エリアセンターでの休日出面2名は管理1・一般1のイメージか？休日出面が確保できない場合は大曲保線から確保することもあるのか？  
 会)大曲保線に管理者がいるので出面2名に必ずしも管理者とはならない。出面確保は基本現場の中で。
- 組)大館運輸区(輸送職)の交代2名。要員算出でいけば 6.32 人分の業務量で6名体制では年休の時季変更も発生し、勤務操配にも苦労している。  
 会)昨年、一昨年の年休取得もできている。柔軟に勤務操配しながら対応している。限られた社員の中で実際の業務量を見ながら、現場と調整して進めていく。
- 組)要員に関しての最終判断は現場になるのか？ 会)最終的な現在員を置くのは現場になる。
- 組)冬期は年度末にかけての体制にもなる。年間で年休取得されているか会社としても見なくてはいけない。  
 会)決して年休抑制するものではない。年休は取得したい日に申し込んでいくことが基本。結果、休日労働が発生したり、時季変更権を行使する場合もありうる。

## 4. 部外能力の活用について

- 組)深浦駅上り2番線は、乗務員と操車で入換えの際、雪の抱き込みにて起動不能にならないように雪を踏みつぶしながら車庫まで入れている。対策はとれないか？  
 会)深浦駅は平均的に降雪が少ないが、昨冬は一気に 30 cmの積雪などあった。入換え線でも機械除雪は可能であり前広に情報をもらえれば対応可能。乗務員通路、ポイント回りは JARS で対応可能。
- 組)ウェザー情報が活用出来れば乗務員からの声の前に機械除雪等で対応できるのでは？  
 会)ウェザー情報を活用しながら、深浦駅では一気に積もることもある経験を共有して対応する。
- 組)深浦駅が交代から日勤勤務になることで、始発列車のホーム除雪はどうなる？指定通路の除雪は？  
 会)テンポラリーでの対応を考えている。しかし降雪が多い箇所ではない為に毎日ではなく雪の多い日に限定する。指定通路は JARS に要請する。東能代からくるため、早めに要請があれば対応できる。
- 組)青森車両センター出区の際に指定通路が除雪されていないことがある。また鱒ヶ沢駅構内の指定通路も除雪が行き届いていないことがある。  
 会)青森車両センターは盛岡鉄道サービスと契約。西客12番は他の番線より雪の排雪場所がなく指定通路に雪が残った可能性もある。盛岡鉄道サービスでは出来る限り対応していくとの返答であるため、乗務員からの報告等、引き続き声を上げてもらいたい。
- 会)鱒ヶ沢駅はLivitで対応している。降雪が多いとポイント回りを優先したり、指定通路まで完璧にならない場合もある。  
 組)片方だけの主張ではなく、双方で意見交換する場が重要。 会)引き続き意見交換していく。

## 5. 職場から上がった問題点について

- 組)志度内信号所の注油作業をおこなう際に、雪が多く乗降場へ行くのが困難。また MCR が飛ばした雪によりハット(信号所)に入れないことがある。  
 会)ハットは重要な地上設備であるので MCR でも、雪を投げないように指導している。雪の状況で昨年は信通・保線でも設備点検の際に除雪した。テムズでは3日に1回のペースで乗降場の除雪をしている。
- 組)障害事故につながらないように乗降場、列車から降りるところに融雪マットなど検討していただきたい。  
 会)融雪装置には優先順位があり今現在マットをつける判断はしていないが、そのような声があるので検討課題である。
- 組)雪の為に車掌用停目が隠れることから、大曲駅、角館駅(下り)、田沢湖駅の新幹線車掌用停目を全天候型に変更すべき。 会)全天候型の車掌用停目はホーム上屋がない駅に設置している。
- 組)車掌は安全性を向上させるために、昨年と同じ申し入れになっている。停目は見えるもので確認できることが所定。所定作業をしっかりと行える環境にて安全性が向上する。  
 会)日々確認できないということではない。秋田運輸区から乗務報告として上がってもきていない。駅で除雪対応もしており、天候状況で確認できないこともあるかもしれないが、優先度が高いという認識をしていない。
- 組)停目が見えない中でのドア扱いがマンネリ化してはいけない。現場の意見をもっと聞いていただきたい。我々も乗務報告等でも発信していく。

問題点は職場から発信することを強化しよう！  
 そして、全組合員で安全を第一に今冬期を乗り越えよう！！