

第1号「2020年度冬期対策検証に基づく申し入れ」団体交渉①

共通1項

降積雪が多く列車の運行が困難な時には早めに運休の判断をすること。また、今冬は現場との連携が取れていないと感じることも多かったため、2021年度冬期に向けて現場との意見交換を行い対策を講じること。

- ・ 駅間に列車を止めないことが前提となる。ウェザーニュース等で以前よりも正確に情報を掴めるようになっている。計画運休のルールを活用し早めに運休判断したい。
- ・ 機械除雪の遅れは現場からの情報で判断するしかない。通勤時間帯は間引き運転も検討する。
- ・ 信号を持っている箇所の方が構内を把握している現実はある。指令勉強会等で構内を把握し現場との連携に努める。

2項

計画運休が予定されている場合に、出退勤時の通勤列車が無いことがあったため考え方を明らかにすること。

- ・ 就業規則 8条および9条に基づいて取り扱うことになり、基本的には自分の責において出退勤してもらう
- ・ 管理者に相談してもらい、指示によって自家用車等で出勤した場合は会社負担となる。帰りは自己負担となる。

3項

輸送障害時に乗務員はタクシー便乗が発生することがあるが、冬期の長距離便乗は事故の危険性もある。経費節減のためにもタクシー便乗は必要最小限とし、運輸区間の乗務列車持ち替えにより対応すること。また、大館でのタクシー手配はつがる運輸区で行うこと。

組合) 経費節減に向けた組合員からの前向きな提起として受け止めてもらいたい。

会社) 現場との話し合いで相談していきたい。

組合) 本線運転以外の作業に関しては課題があるため、現場でのフォローが必要である。

- ・ タクシー手配に関しては自区当直で対応することが基本となる。各タクシー会社の連絡先も把握している。
- ・ 大館輸送は当直の扱いではないので指示はできない。

4項

輸送障害発生時には積極的に出勤予備を活用すること。

- ・ 各乗務員の勤務状況を把握し、当直が判断することになる。
- ・ 何時間経ったら交代という基準は示せないが、列車の中で拘束されている乗務員を優先的に見ている。
- ・ 非番への配慮についても意見として受け止める。

5項

車内の解氷スプレーが空のことが多いため定期的に補充すること。

- ・ 秋田総合車両センター南秋田センターに入区後に補充している。
- ・ 連絡があれば駅や運輸区での補充も対応できる。
- ・ 秋田運輸区でも乗務員が各自持っていけるように対応を検討する。

6項

GV-E400系の燃料消費が激しく、2時間以上留置する場合は殺車対応しているが冬期は空調管理も難しいため対策を講じること。

- ・ 車両側の対策は困難であり、乗務員の早目出場を検討している。
 - ・ 早目出場による乗務員の負担を考慮し検討する。
- 組合) 厳冬期の運用はまだされていないので空調については検証してもらいたい。