

申5号「2021年3月ダイヤ改正」に関する検証申し入れ交渉終了! ①

第1項 八戸運輸区の相互運用における車掌業務についての訓練内容の成果と課題を明らかにすること。

回答 八戸運輸区における車掌業務に関する教育については、計画に則り実施しているところである。

(組合) 八戸運輸区の相互運用がダイヤ改正から7ヶ月経過したが、会社としての成果と課題を教えてください。

【会社】 成果は、車掌PTが中心となり運転士に教育を行い、現在、運転士による車掌業務を運用出来ていること。課題は、計画的にやってきたが、臨時列車の運休が発生し臨時行路は計画より遅れて教育している。引き続き計画立ててやっていく。

(組合) 車掌行路を担うにあたり、特改行路や特改列車でも基本動作の練習をしてきた。限られた見習い期間中で職場からも担ってきた。その努力を支社としても受け止めて頂きたい。

【会社】 PTメンバーや指導員だけでなく、社員一人ひとりが努力をしてきたと認識している。社員の努力があってやってきたことだと考えている。

(組合) 「東北エモーション」等の臨時行路について、現状は車掌が職場にいるので出来得ている現実もある。現状をみると車掌がいなくて職場として成立しない環境があるのではないかと。

【会社】 課題は受け止めるが、臨時行路にPTの方が一緒に乗っているのは、色々なパターンがあると思う。一人で乗れるが、せっかくだからと乗っている場合もあり得る。その辺を見極めて判断が必要。引き続き支社も現場と連携していく。

車掌がいるからこそ出来得ている現実と問題意識を主張!

第2項 八戸線白銀駅待機場所の工事スケジュールを明らかにし、早急に設置すること。

回答 2021年10月15日に使用を開始したところである。

(組合) 前回のダイヤ改正議論でも設置に向けて認識一致は図ってきたが、設置に至った経緯を知りたい。

【会社】 詰所の必要性は会社も認識していた。設置に向けて調整をしてきた中で10月15日となった。設備は椅子と台があり、2人入れる程度。エアコンはまだ無いが、電気工事し近いうちに使用開始する予定。

第3項 八戸線鮫駅折り返し時間を基本10分とすること。

回答 列車の折り返し時間については、折り返しに関わる作業が行える範囲において、お客さまの利便性や列車設定上の制約等の条件を踏まえ設定しているものである。

(組合) 鮫駅の折り返し時分で一番短い折り返し時分は。

【会社】 一番短い折り返し時分は7分。

(組合) 7分あれば会社とすれば折り返しがしっかりできる時間という事か。

【会社】 折り返し可能と考えている。着札状況によっては延ばす事はある。ご利用実態を踏まえて設定している。7分とは限らない認識だが慢性的な遅れは発生していない。実態に合っていると把握している。

(組合) 問題意識として、遅れさせない為に作業している現実があると毎年主張をしてきた。遅れを出さないようにしている。一つの判断基準として10分を主張している。その問題意識はどうか。

【会社】 急ぎ作業をしている認識はない。作業を確実にやって頂きたい。あくまでも標準的な目安である。

(組合) 我々も検証をしながら遅れが長期にわたり発生するようであれば7分は足りないと言いたい主張していかねばならないと思っている。7分という線引きはあるけれども7分ありきではないという事か。

【会社】 お客さまのご利用状況を加味して、乗務員の作業を合わせて必要な停車時間を確保していく。

申5号「2021年3月ダイヤ改正」に関する検証申し入れ交渉終了! ②

第4項 盛岡運輸区車掌103行路の642Dが遅れた場合、盛岡で3048Bが不接となるため、乗換時間7分へ拡大すること。

回答 列車の時刻については、お客さまの利便性や列車設定上の制約等の条件を踏まえ設定しているところがある。

(組合) 2021年ダイヤ改正から乗換が8分になった。鹿と衝突して遅れると不接になる。2021年ダイヤ改正前は20分程度あったと認識している。20分から8分になり、接続できるのか不安やお客さま対応に苦慮している。

【会社】 余裕があれば接続できるという主張は認識した。遅れありきで輸送ダイヤを計画しているわけではない。遅れたときはその時の判断。輸送計画を立てる上で時間の遅れは考慮していない。

(組合) 7分の標準乗換時間で、8分しかない現実がプレッシャーになる。職場とすればプレッシャーやお客さま対応等の心配があったので、少しでも余裕を持って設定して頂ければお客さま案内もスムーズにいくし、サービス向上や列車の使命も果たしきれると思う。

【会社】 動物と衝突した場合の時分を盛り込んでいないし、お客さまにスムーズに乗り換えていただくのも利点に商品設定している。あくまでも遅れが出た際に指令で判断することになる。

(組合) 職場の声として7分の標準に満たしているにせよ、延ばすべきだという主張である。現実的に無線が繋がりにくい場面も多い。タイムリーに情報発信が出来ない現実が出てくると対応も後手後手になってしまう。現場とすればお客さま対応に苦慮しているので受け止めて頂きたい。

【会社】 支社として把握をしていく。

第5項 盛岡運輸区車掌201行路と、盛岡運輸区運転士51行路の花輪線荒屋新町駅での1923D分割作業の作業時分を5分増とすること。

回答 列車の停車時間については、お客さまの利便性や列車設定上の制約等の条件を踏まえ設定しているものである。

(組合) 今ダイヤ改正から実施をしてきた作業になるが、会社として持っている成果と課題があれば教えて頂きたい。

【会社】 課題として停車時間が作業時間内に対して不足していた。特に冬期に今の7分では足りない。停車時間は拡大する。次回改正では改善できるように時間設定の変更を考えている。

(組合) 作業時間が足りなかったという事だが、当初のダイヤ設定では課題として想定していなかったのか。

【会社】 過去の実績を目安にした。しかし、指令との打合せや、衛星電話の通信状態が悪いなどでダイヤ改正後に大分遅れが出た。今の作業内容では冬期は7分では足りない。必要な時間を設定する。

(組合) 職場の声とすると、分割作業をしないで2両、2両で1923Dと回送列車で分ければ分割作業がなくなるのではないかと知恵として出されていたが、判断材料の要素はあるのか。

【会社】 検討はしたが、交換駅の都合で前走りしか出来なく、便乗だった運転士が出区からはじめなければいけない。ダイヤ設定上1時間以上早く発車する列車になる。嫌がる人の方が多いと思っている。

(組合) 次期ダイヤ改正までの間、これから冬に向けて想定される遅れに対する対策は検討しているのか。

【会社】 幾つか検討をしてきたが、究極は先走り列車になってしまう。今まで通りの時間設定で冬の扱いの作業を淡々としていただき、遅れは仕方がない。

申5号「2021年3月ダイヤ改正」に関する検証申し入れ交渉終了！③

第6項 盛岡運輸区車掌105行路の1940Dの花輪線大館発時刻を下げるか、上下交換の見直しを行うこと。

回答 列車の時刻については、お客さまの利便性や列車設定上の制約等の条件を踏まえ設定しているところである。

(組合) 問題意識とすると1940Dの荒屋新町場面で29分の停車がある。また、933Dから1940Dの着発時間が58分であるが、停車時間や交換時間を解消出来ないか。

【会社】1940Dが下げられない理由として、大館口の接続、前後列車のバランスがある。下り1939Dとの調整になるが、1939Dは盛岡駅から鹿角花輪駅行の最終列車の使命を持っているのでこの設定だ。

(組合) 車掌行路の視点から荒屋新町29分の停車時間と大館の58分の着発時間について問題意識としては持っていないのか。

【会社】必要な設備でダイヤを組むのでどうしても歪みが出る。設定上、その中で利便性を考慮してこの結果となっている。ご理解頂きたい。

第7項 ほっとゆだ駅の上り1番のワンマンミラーと停止位置目標を整備すること。

回答 現時点で設置する計画はない。

(組合) ほっとゆだ駅で上1で折り返し運転が無いという事か。

【会社】ほっとゆだ駅上1で折り返し運転することはある。定期的に折り返し運転する設定はしていない。ほっとゆだ駅上1で折り返す必要がある時はワンマン解除をして運用する。

(組合) 乱れた場合や臨時列車の運転で上1に着発線変更をしなければならない場合はワンマン解除をするという事か。

【会社】計画的なものはワンマン解除だが、急遽の輸送障害はワンマン解除はしない。輸送障害でやむなく上1番線に着発変更の時はミラーが無いので気を付けて取り扱いをしていただくことになる。

(組合) 上1番に停めようという優先順位は輸送障害時であったとしても順位は低いのか。

【会社】その通り。

第8項 3730Dの多客期輸送や冬季輸送における3両以上の編成でのワンマン運転の考え方を明らかにし、実施する際は、必要な教育を行い安全を最優先とすること。

回答 ワンマン列車については、お客さまのご利用状況等を勘案し設定しているところである。なお、必要な教育は実施しているところである。

(組合) 多客期や冬期輸送では3両以上で運行しているが、3両以上のワンマンは行っていない認識なのか。

【会社】締切扱いをしているので、車両としてはカウントしていない。営業として使うのは2両編成なので2両以下でのワンマン運転をしている考えである。

(組合) 見た目は4両編成で行なっている。運転士とすれば1、2両目の営業列車分が責任の所在は運転士が責任を持ってお客さまの確認をするが、後2両部分の責任の所在はどこになるのか。

【会社】あくまでも2両のワンマン列車であり、そこのお客さまの乗降を運転士が確認する。後2両は締切回送なので、全く見なくて良いという訳ではないが、見える範囲で確認をする事になる。ミラーは基本的に2両分見える保障しかしてない。仮に見えなく何かあったとしても運転士が確認する義務はない。

見える範囲で対応するものの、運転士に確認の義務は無い事を確認!