

東日本ユニオン よこはま

JR 東日本労働組合
横浜地方本部
発行者/ 松田 和秀
編集者/ 教育・広報部

申第13号「逗子駅の雪害」に関する申し入れの団体交渉開催

横浜地本は7月23日、『申第13号逗子駅の雪害』に関する申し入れの団体交渉に臨みました。

冒頭、鉄道会社というのは、自然災害は世間一般的にも多大な影響を与えてしまう。安全安定輸送に繋がっていく取り組みをしていかななくてはならない。雪害についても例外ではない。地球全体が温暖化ということもあり、あらゆる季節で想定以上の自然災害が発生している。環境にもしっかりと対応する鉄道会社を目指していかななくてはならない。今回の雪害に関しては、気象庁またはいろいろ予報が出されており、ある程度想定できる状況の中で対策が行われてきたのかが問われる。JR 東日本グループ経営ビジョン「変革 2027」で経営方針が示されたが、しっかりと対応すべき状況に変革をしていかななくてはならないと考える。次に繋がる議論・対策を打ち出すことができるようにしたいと述べ交渉に入りました。

↓申し入れ内容と会社回答↓

1、駅業務委託拡大に伴い、雪害対策マニュアルの派遣体制の見直しを行うこと。

《回答》必要の都度改訂を行っていく。

2、雪害マニュアル通りの体制が取れるように人員を配置すること。

《回答》雪害対策マニュアルを踏まえて取り扱っていく。

4、自動給油機付き融雪機を点火した場合は、雪害対策マニュアル通りに「2時間から3時間おき」に巡回できる要員を配置すること。

《回答》駅総体で行っていく。

組合：会社としてどのような対応をしてきたのか。1月以降の変更はあったのか。

会社：1年1年必要の都度見直している。1月以降の見直しや逗子駅に特化したものは無い。

組合：派遣社員はどのような人を派遣しているのか。横須賀・久里浜は目の届かないところであり知識のある社員の派遣をお願いしたい。

会社：営業部で雪害勉強会を受けた社員を派遣している。派遣後は駅の管理下に入り動く。目安であり駅の管理下に入るため駅総体として考えている。

組合：マニュアルの変更は検討してもらえないのか。各駅2名の体制では厳しい。増員を考えて欲しいが。

会社：マニュアルにある人数はクリアしている。派遣体制はこれから行う。また営業部として勉強会も実施していく。増員については駅とコミュニケーションをとって決めていく。逗子駅にとは限らないが時々の状況・要請によって行うこともある。

組合：委託駅はステーションサービスに任せているのか。ステーションサービスに任せられるような持ちかけは出来ないのか。

会社：委託駅に関しては除雪の体制もままたまなっていない。グループ会社一体となって決める。

組合：電気融雪機化はあるのか。

会社：全社的な考えであり横浜の中でどうとは言えないが計画的に考えている。電気も若干性能良いが大量に雪が落ちれば一緒である。

3、積雪が10cm以上と予報された場合は、第3次体制とすること。

《回答》現状での対応となる。

9、ダブルスリップ転てつ器（逗子111号・横須賀105号）の上部のみ屋根をつけること。

《回答》現状での対応となる。

組合：早目に対策が取れば良いとのこと。実際ポイント不転換が発生している。

会社：今のところ第3次とは考えていない。経験を基に対策を取っているが設備投資を含めての考えである。

ダブルスリップのところは会社として把握しており警戒している。横須賀105号の上にはネットがある。雪除けなのだが纏めて落ちると一発で駄目になる。意見として承るが屋根は予算的にも地形を含めて難しい。

組合：ネットが無いほうが良いのでは。要員も居ないのだから。検討することは出来るのか。

会社：105号を熟知した社員を配置したいとは考えている。予算・構造上難しいところがある。

5、2018年1月22日、逗子駅では20cm以上の積雪があったが、第3次体制を取らなかった理由を明らかにすること。

《回答》降雪予報に基づいた体制である。

組合：降雪予報によって決定ということだが実際20cm以上降った。そこの判断で第3次にならなかったのか。

会社：予報では最初5cm～10cmのA判定だった。結果B判定以上になったが入区・留置関係や車両運用もあり直ぐに切り換えられない事情があった。

組合：異常時共有システムの写真投稿は参考にしているのか。

会社：有難い情報であり判断材料として使わせていただく。予報だけの判断から更に対策しやすくなる。

組合：現場から第3次でないと対応できなければ判断するのか。

会社：個別に駅だけをとはならない。エリアごとに判断はある。

組合：乗務員としても例外ではない。早目の対応が危機察知に繋がるので判断してもらいたい。

会社：1番怖いのは駅間での停車。駅でのポイント不転換。要員も増やしてやることもあるので手厚く対策はとりたい。

組合：第2次の段階で派遣人数を第3次にということは出来ないのか。

会社：有り得る。状況により人数の増減は考えていく。

6、雪害が予想される場合は、転てつ器のある業務委託駅には、融雪機の点火・巡回・消化のできる要員を配置すること。

《回答》駅総体で行っていく。

組合：前項で勉強してきた社員の派遣を聞いたので引き続き検討をお願いしたい。

会社：今後も逗子・横須賀は熟知した社員を派遣するようにする。

7、転てつ器不転時は、機械的鎖錠でルートが保たれた場合は、終電後まで機械的鎖錠の解除は行わないこと。

《回答》状況に応じて対応することとなる。

組合：今回は不転換後に対策し引き試しをして動いたので良かったが全ての駅での管理下になると助役が手一杯になる。

会社：回答はそうになっているが当然終電後または朝まで解除を行わないこともある。現地の状況を考えながら決めていきたい。

8、雪害が予想される場合は、管理駅の信号所にも要員を配置すること。

《回答》業務上必要な要員は配置している。

組合：逗子信号が東逗子～久里浜までの委託駅のATOSの入力だとか情報提供を行っている。2名体制では要員として足りない。ATOSを取り扱える社員を派遣してもらいたい。

会社：信号所となると限られた知識であり対応できないというところから支社派遣で行うのは難しい。通常の状態よりばたつくのは理解している。しっかりサポートしていける派遣体制というのが重要である。しっかりと管理者とコミュニケーション取り配置していく。

組合：例えば、休みの指令員を呼び出すことは可能か。ATOSの入力や指令とのやり取り等の代わりを出来るのではないか。

会社：アイディアとして有りかと思うし否定するものではない。

組合：久里浜の研修センターにも詳しい講師がいると思う。そうしたところからも応援体制出来るのではないか。

会社：雪害に限らず人身事故に駆け付けていただいた実績もあるので有り得る。実際信号所に来て入れるかというところと回答出来ない。

組合：実際駅との打ち合わせはどのくらいの頻度で行われているのか。

会社：随時であるが特に何か事情があげられればその都度対策を検討する。

10、雪害時は甲種貨物輸送を運休にすること。

《回答》関係箇所伝えていく。

組合：1月23日に甲種貨物の入換があった。神武寺までの除雪もしなければならず皆寝ていない。早目に運休にしてもらいたい。

会社：貨物会社が絡むし使命もあるのでスタンスは変わらないと思う。

組合：実際除雪は逗子電留線くらいまでの距離があった。その先はDL機関車押していく危険な作業になった。除雪の応援要請はできるのか

会社：話があれば派遣しないという話ではない。コミュニケーションは取っていきたい。

11、雪害時は、雪害対策本部または旅客一斉情報で発信し、各駅からの代替ルートの運転の有無を共有させること。

《回答》現状での対応となる。

組合：逗子駅にお客さまが滞留していた。連絡出来る仕組みを組んでもらえないか。

会社：旅客一斉情報でバスの状況まで放送というわけにはいかない。異常時共有システムも活用して形にとらわれずに使用してもらいたい。

組合：異常時共有システムの中に支社対策本部のページをつくりそこに情報を集中することは出来ないのか。

会社：支社で作ることができるのかは確認する。Joi-NETの活用をお願いしたい。タブレットが個人配布となっているので有効活用できるように考えたい。

組合員の声をもとに改善に向けて取り組みます。