

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15号「2018年3月ダイヤ改正」に伴う 職場環境要求に関する団体交渉開催

横浜地本は11月21日、申第15号「2018年3月ダイヤ改正」に伴う職場環境要求に関する（大船運輸区・逗子駅・国府津運輸区・平塚駅・鶴見線営業所）に関する団体交渉に臨みました。

↓ 共通項目 申し入れ内容と会社回答 ↓

1、全方位明滅型警報機は各方位に交通がある踏切の場所のみにすること。

《回答》必要により設置していく。

組合：必要により設置していくという支社の考えは教えてもらいたい。前回も議論しているが、他方向から来る部分について全方位は要らなく片方位だけの警報機を設置してもらいたいと要求している。2～3つの方向から来る部分について、安全面に関しては必要な部分と認識している。線路に対して1本の道に全方位設置されている箇所がある。通行の視認性については片方位だけでよいのではないかと申し入れを出した根本を含めて、乗務・運転をする側というところで、踏切における警報設備・特殊信号発光機が多くあるなかで、全方向見えてしまうと誤認をする恐れがあるというデメリットを感じているのも事実である。目隠しだとか視認性を乗務員側から全て取るというところが全てではない。

会社：必要により設置していくというよりか、踏切における通行の安全確保・視認性を考慮して今後必要な箇所は設置していくという考えである。全方位踏切については、危うい部分を見ることによって踏切に対する事故を未然に防ぐメリットがある。会社も踏切の通行状況を踏まえて設置を考えていく。確かにあるかもしれないが会社としては、踏切に対する安全確保というところを考えている。乗務員について誤認する可能性があるというところもわからなくはない。改善できるところは改善していく。

2、多摩川鉄橋付近～新子安付近・品川駅構内・新小岩操車場・新鶴見操車場付近において、東海道貨物指令と貨物運転士、貨物運転士と構内無線の通話が無線に入り、輸送指令からの無線が聞き取りにくいので解消すること。

《回答》現状での対応となる。

組合：混在・混線しないシステムというものが必要なのではないかと。乗務員無線を使用している並走線区を考えると指令からの無線と重なってしまう。緊急なのかそうでないのか内容や指示が把握できない。乗務員無線常時使用しているのが「上り」であり統一されたものである。構内で使用する場合チャンネルの変更をし「入換」で使用してもらうことはできないのか。

会社：JR共通した無線機であり変更することができない。列車・乗務員無線2つあり口は1つしかないのでも混信してしまう。今後列車無線・乗務員無線を使用している線区になるが、将来デジタル列車無線化するという計画がある。少しずつながらも混信が減っていくのではないかと。操車場となると機関車の交換とかあるのでブレーキ試験等やることがある。その際乗務員無線を使用することはある。今後デジタル列車無線が普及していけば、指令と乗務員との通話というところは改善されていく。構内についても「上り」の位置で使用している。フューマンエラー防止のために以前は「上り」「下り」「入換」という形で行っていたが、切替を失念してしまう事象があったことから「上り」の位置に統一するというところで行っている。この場で確定した話はないが、実際にどれぐらいの頻度になるか今後デジタル化でかなり減るので、これでどれだけの影響が出るのかということを見極めながら勉強していきたい。

3. 沿線の除草計画を明らかにし、沿線住宅付近以外も除草をすること。

《回答》必要の都度実施している。

組合：あまりにも酷くなってから行うのではなく計画的に行ってもらいたい。除草の関係については前から議論しているが、私たちの観点からすれば乗務している時において線路内の安全を妨げる視界の悪い雑草については早急に除去してもらうのが一番の願いである。駅間については優先順位ということだが、乗務員側から申告があったものについては順位を待たずに早急に対策を行ってもらいたい。様々努力をしてもらっているのはわかっているが、踏切の前後にシートを被せるまたは固めてしまうだとかの方法は取れないのか。

会社：駅間においては回答にあるように必要の都度実施している。保線なり巡回度に把握した上で優先順位をつけて行なっている。運輸職場から除草の声が上がってきたところで確認し優先順位というのは随時変わっていく。順次対応できるということではなく、声が上がってきて現場を確認して判断していく。

4. 全駅に AED を常備すること。

《回答》全駅に設置する計画はない。

組合：前回も全ての駅において AED を設置してもらいたいと議論したが、全ての駅にあればお客さまがそのような状況になった場合、AED を使用することによって助けることができる。お客さまの「命」に関わることなので「無い」ということがあってはならないと思う。また新たに設置した箇所はあるのか。駅というのは多くのお客さまが利用されている。状況によっては使用しなければならないこともある。JR 東日本に AED が無いということがあって良いのか。顧客満足度ということを考えても AED が「有る」ということを考えれば「安心」とお客さまから思われ、1 つでも 2 つでも上がると認識をもってもらいたい。本社のマニュアル的なものが指導としてあるのか。市とか行政の要請があった場合は対応するという事象はあるのか。

会社：以前から議論させていただいているが、新たに設置した箇所はない。一定の基準・指針のなかで設置している。その部分については設置する計画はない。指針のなかでは終了している。ある行政のなかで、条例で鉄道駅には設置しなければいけないという部分があれば、要請を受けて企業として対応することはゼロではない。

↓湘南新宿ライン共通項目 申し入れ内容と会社回答↓

1. 新宿駅構内に乗務員詰所を新設すること。

《回答》関係箇所に伝えていく。

組合：東京支社はどのような回答をしているのか。何時頃になるのか。計画段階でどのくらいの大きさになるのか。現行グリーンアテンダントもしようとしているが、増築後もアテンダントが使用するのかしないのかというのに関わってくる。乗務員とアテンダントの詰所は別々であったが同じ所を使用することになった。混雑している時間帯がある。私たちとしては増築後もアテンダントが使用するのかしないか気になるところである。アテンダントは専用の詰所を確保すべきではないのか。

会社：新たに新設する考えはないが、3・4 番線の所に詰所があるかと思うが渋谷方に一部増築というか広げるとい話を聞いている。今年度中という話は聞いているがあくまでも計画なのであるが近々であると聞いている。広さまでは把握はしていないが広げるとい話はいただいている。東京支社からはアテンダントは専用の詰所を作るという話は聞いているが、そういう話を聞いたので東京支社には伝える。

2. 新宿駅 3・4 番線渋谷方の乗継所に、換気扇または空気清浄器を設置すること。

《回答》関係箇所に伝えていく。

組合：東京支社はどのような回答をしているのか。密閉されている状況の詰所であるので、周りにお客さまがいるので換気もできない。できれば空気清浄器・上に向けて換気扇で抜けるようなものを入れてもらいたい。時期によってはインフルエンザ等を含めて感染というのものもある。密閉されている問題もあるので、外から菌が入ってきた場合にウイルスが循環してしまう。取り除いていくことが必要である。

会社：備品とかについてはお願いする立場になってしまうので、引き続きお願いしていくということになる。

**問題はそのままにせず
声を出して改善していこう！！**
駅・区別の項目交渉内容は、各分会発行の情報を参照してください。