



# 東日本ユニオンにいがた

http://niigatachihon.yukigesho.com/

## 安全・サービス・労働環境向上を求める 申19号3月ダイヤ改正に関する第二次申し入れ

新潟地本は2月20日に申19号・2024年3月ダイヤ改正に関する第二次申し入れ(モビリティ・サービス系統における体制の見直し)の団体交渉を行いました。

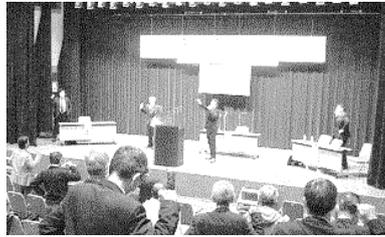
支社側より提案を受けた「モビリティ・サービス系統における体制の見直しについて」の提案に対して、只見線・磐越西線でのワマン運転の実施や駅と乗務員の業務融合などについて説明を行うために交渉を行いました。

### 長大トンネル対策を講じワマン化

只見線と、磐越西線の津川〜野沢間でのワマン運転が可能と判断した根拠を明らかにするように求め、将来にわたる環境の変化に対応し、効率的な業務体制を実現するため、お客さまのご利用状況等を勘案して決定したとの回答を受けました。

同区間でワマン運転を実施するための課題を

### 新潟地本エルダー協議会 第3回定期総会



2024年5月18日(土)  
14時00分より  
万代市民会館 307・308号室

きるシステムを構築・導入して車掌が乗務しない状態でも安全を確保できる対応が整ったことからワマン化の判断に至ったと説明しました。

対策の内容を質すと、元からあったGPS列警というシステムを活用し、所定速度でトンネルに入るとトンネルを通過する時間が算出され、入ったことを確認したが時間が経っても出てこなければ指令にアラームで知らせる仕組みだとしました。

システムの故障や在線確認ができなくなった場合の対応を質すと、ワマン運転の条件を満たさないため、運休やワマン解除の手配を行うと回答しました。

現在ワマン運転を行うっていない線区に対する今後の考えを質しました。支社側は、信越本線の長岡〜新津間は設備的にはワマン化が可能としないが、短編成が運用されていないことや乗務員の運用のロス、お客さまの乗降数も考えて現状を維持しているとした。



線は冬期間ツーマン運転とするよう求めました。支社側は、異常な降雪が予想される場合などには投排雪列車等を活用しながら除雪作業に努めるほか、必要に応じて列車の運休手配を速やかに行うとして、ツーマン運転としないとの考えを示しました。

組合側は、只見線には無線の難聴区間があるため、急速沿線電話を使用して考えを示しました。

### 「その他時間」の始終業を時刻表記載

基本運用行路表に「その他時間」の開始・終了時刻を明記するように求め、支社側より企画業務等を行う「その他時間」の開始・終了時刻については、D・TACの行路表に記載するとの回答を受けました。

### 相互運用により運転士も駅業務従事

ダイヤ改正以降、新津運転区の車掌行路に駅業務が組み込まれることから、どのような作業を行うのか質しました。

支社側は、改札業務として精算・構内放送・お客さま案内・遺失物対応などを担当するとしていました。

その上で、駅業務については基本的に駅の副長の指示に従い、駅の指導を通じて駅業務について学んでいくとしました。

車掌行路内に駅業務が組み込まれることから、運転士が相互運用により乗務する場合の扱いを質すと支社側は、駅業務が指定

連絡を取らなければならぬ時に、お客さまを車内に残したまま乗務員が不在となる問題を指摘しました。

支社側は、無線が繋がらなければ沿線電話で対応することはやむを得ないとした上で、ワマン解除よりも、雪の予想や風の予想を勘案して運休を決定するのが第一の手段との考えを示しました。

掌が駅業務融合を行うにあたり、駅の勉強会等への出席が必要か質しました。支社側は、ホームでの立ち番がメインであることから、現時点では営業に関する駅勉強会等の出席は必ずしも必要ではないとの考えを示しました。

相互運用を進める中で定例訓練のあり方について支社側は、1ヶ月の勉強会が運転士2時間、車掌2時間、駅2時間とする合計6時間になるが、重複している部分を共通化して拘束時間を縮めたいというのが全社的な考えであり、効率的な負担のない方法を求めていると認めを示しました。

