

交渉速報(要旨) 申4号「冬期の取り組みに対する申し入れ」②

5. 乗務員運用におけるタクシー輸送の解消等列車の持ち替えに関する課題を明らかにすること。

組→社員のコスト意識がこの課題に注目している。決定→電報→手配に課題があることは前項までの議論で一致してきたところであるが、この課題に対して支社としてどうか。

会→コスト意識の高まりは認識している。持ち替えができるのであればやっている。

組→前回のダイヤ改正前に乗務範囲の拡大の提案を受けて実施されているが、目的の一つに持ち替えがあった。効果を聞きたい。

会→采配力の向上として効果はあったと認識している。

組→管理者等が業務用車を運転して乗務員を送り込んだ事例があるが、タクシーを使っている理由は安全や万が一の補償からではないのか。

会→人身事故への対応等で業務用車を使うケースはあるが、乗務員の送り込みはタクシーが無い場合など合理性が求められる。

組→コスト削減の目的での運用はどうか

会→コスト削減のためだけで業務用車を用いた乗務員の送り込み運用は無い。

組→持ち替えの実績はどれほどなのか？

会→今現在把握してしてない。後ほど、確認して回答する。

6. 暖房予熱について車種別に考え方を明らかにすること。

会→127系129系は働き方の改善として現場の発意からの取り組みとして駅留置は行わない、車両センターは行う。115系及び気動車は駅留置でも行う。

組→2020年2月の交渉で会社はデータ取りを行った結果、温度上昇が思うような結果が得られなかったとして129系と653系は暖房予熱を継続すると回答している。この回答と現場の取り組みの内容の整合性は

会→回答時の会社の根拠は確認させてもらいたいが、現場の取り組みは新潟運輸区が今年の1月～3月に各滞泊駅留置においてのべ40回車内に温度計を設置して測定した結果可能と判断した。

組→新潟運輸区の取り組みということは了解したが、運用後の検証はどのように行うのか。滞泊の担当は新潟運輸区だけではないし、新潟運輸区の取り組みであっても支社が知らないとはならない。

会→課題とする。

7. 車掌の誘導による制輪子凍結確認についての考え方を明らかにすること。

会→昨年同様前日までに指示される。基準は石打が湯沢気温でマイナス6°、他はマイナス3°である。なお村上と新発田は昨冬の実績として起動不能が発生しなかったため、今冬は行わない。