

業務部速報

No. 76

発行 15. 4. 27

JR東労組 業務部

申14号

2014政策フォーラムの提言実現に向けた申し入れ団体交渉

第2回

第4項 「踏切鳴動持続時に通行者(車)を通行させる際の取り扱い」を遵守し、兼掌踏切鳴動継続時に他鉄道事業者と異常時の取り扱いを定め現場に周知すること。
また、長時間遮断となった場合、指令、消防、警察と連携し、緊急車両の迂回を要請すること。

会社

他鉄道会社は原則迂回。JR 東日本の考え方の理解が得られれば兼掌踏切も JR 東日本の取り扱いとなる。目指す方向は、JR 東日本の取り扱いを理解してもらうことであり、今後も働きかけを行う。現場には、踏切ごとの扱い方(JR 東日本の取り扱い or 迂回のみ)を周知している。

組合

現場で交通案内する側は苦勞している。指令、消防、警察等との連携を検討すべき！

会社

警察等に要請するのも重要。兼掌踏切に限らず、全般的に連携していく。

そもそもリスクの高い取り扱いをしなくても良い状況をつくるのが大切！踏切の立体交差化等に向かうべき！ **認識一致**

第5項 保守作業の安全性を確保するため、長大間合いを定期的に設け、集中的な工事施工ができる体制を確立し、そのためのダイヤ設定をすること。

会社

工事に必要な間合いを確保する必要はあり、ダイヤ改の都度 JR 貨物等とも必要な協議を行っている。

組合

保守作業の安全性確保のためにも集中的な間合いが必要！例えばリフレッシュ工事やダイヤ調整による昼間間合い、定期的な保守日の設定等のダイヤ設定を求めろ！！

単にJR貨物に遅れ・迂回をお願いしても実現しない。旅客列車の時刻変更等と合わせてJR貨物に要請すべき！

会社

間合い時間の確保に努める。そのために JR 貨物等に必要性を訴えていく。定期的な保守日などはどこまでできるか考えていく。

第6項 総合車両センター等で施工される列車改造工事を車両検修技術向上と技術継承の観点から、本体で施工すること。
また、列車改造の施工期間を十分に確保するために、本社、支社、現場の連携を密にし、仕様のデザイン決定から図面作成、工事施工まで計画的に進めること。

会社

改造工事を技術継承に役立てる場としての認識はある。
定期検査をするのが本体としての仕事だが、工事量・設備上可能なものは本体で施工している。

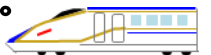
組合

期間が十分に確保できない原因は？改造工事の施工や乗務員訓練等に皺寄せがきている！

会社

細部の調整や設計変更等により、工程の遅延が発生し、現場に苦勞をかけてしまっている。望ましいことではない。
計画的に進められるよう努力していく。 **確認！**

第7項 車両の設計段階から関係する社員等の意見を反映させること。
また、新幹線車両に荷物の収納スペースを確保すること。



組合

社員の意見を聞いて仕様決定しているのか？現場からは E7 に収納スペースを要請していた！

会社

関係社員、グループ会社社員の意見を聞いて設計。
E5 系以降でシートピッチを広げた結果収納スペースが無くなった。E5 系が満足いただけていると認識し踏襲した。
現在、インバウンドの増加、スキー客の増加を背景に、お客さま・社員から声がかがでていることは認識。
→JR 西日本との調整が必要だが、収納スペースをどのように確保するか検討を行っている。 **確認！**

組合

インバウンドの方が他席を荷物で占有するなどの対応に苦慮している。英語の案内放送を加えるや、座席の案内表示に他言語で表示するなど、現場に負担かけない案内方法を検討すべき！

会社

本社、支社、現場を含めて議論していかなければならない 検討し、会社として取り組む。 **確認！**

観光立国を目指すJR東日本として快適に利用できる車両を、
現場実態を踏まえた職場からの議論により実現しよう！！