

## 2020春実施ダイヤ改正に 関する申し入れ交渉

本部は、1月15日、2020春実施ダイヤ改正に関する申し入れ交渉を行いました。以下、報告します。

### 「共通」

1. 今ダイヤ改正での増収見込みを明らかにされたい。

回答：増収4億円、減収7億円を見込んでいる。

組合・了解した。見込み通りになるよう、鋭意努力して頂きたい。私達は安全安定輸送に努めていく。

2. 今ダイヤ改正での経費について明らかにされたい。

回答：列車キロの減に伴う線路使用料・動力費の減等をはじめとして、全体として経費減になると見込んでいる。

組合・了解した。私達は安全安定輸送を努めていく。

3. きめ細かく収益性向上の取り組みを進め、経営資源の有効活用とあるが、収益性の低い列車は大幅に見直し、将来を見据えた大胆な改革を図られたい。

回答：これまでも鉄道事業の収支改善を目的として不採算列車の見直し・再編を行ってきており、その成果は出ているものと認識している。今後も、列車の使命や個別の状況を踏まえながら、鉄道輸送に期待されている役割を果たしつつ、鉄道事業の収益性向上に努めていく。

組合・昨年の交渉でも指摘したが、赤字を垂れ流している列車を精査し、大胆な改革を図っていただきたい。

会社・断片的に見れば赤字列車は存在するが、総括的に見て判断している。収益向上対策で、空コン回送列車を減らし積荷化にする取り組みをしている。

---

組合・令和という新しい時代となりJRが誕生して33年経った。これまでとは違った視点で大胆な改革を図り、2023中期経営計画の目標が達成出来るよう、収益向上に努めて頂きたい。会社もブランドメッセージで、「挑戦、そして変革」を発信している。

会社・了解した。

4. ORSについて。昨年のダイヤ改正交渉で、「横手、岡谷、和歌山、糸崎の4箇所については収支改善が見込めないため新営業所へ形態変更を行い、他の17箇所（中斜里、名寄、六原、羽後本荘、会津若松、柏崎、水戸、羽生、矢板、八王子、刈谷、青海、福知山、湖山、高知、徳島、佐土原）については、収支改善（発着バランスの改善等）及び基本運賃改定の効果をみながら、関係する利用運送事業者と協議を継続している」との回答があったが、今回のダイヤ改正では廃止・形態変更はないのか。

回答：各ORSでは引き続き収支改善に努めており、今ダイヤ改正においてはORSの廃止・形態変更はない。

組合・来春のダイヤ改正では廃止等があるかもしれないという理解でよいか。

会社・今後の収支バランスをみて、廃止・形態変更を考慮していく。

組合・きめ細かい精査をし、判断して頂きたい。

会社・了解した。

5. 設備投資について。機関車・コンテナ・フォークリフト、各費用について明らかにされたい。

回答：2019年度の機関車・コンテナ・フォークリフトの投入に伴う設備投資額は、約100億円である。

組合・フォークリフトが古く、早期に新車買換をしてほしいという声を多く聞く。更なる設備投資をお願いしたい。

会社・計画を見ながら進めていく。全国で約500台のフォークリフトが稼働しているが、その内の約140台を買い替える。

組合・買い換え特例が2年半で切れる見込みである。2023中期経営計画を前倒しし、2年半の間に積極的な設備投資を行い、税の繰延を活用して経営に寄与させるべきと考えるが。

会社・おっしゃることはよく分かるが、機関車製造ラインがいっぱいであり、前倒し

---

---

は厳しい状況である。

組合・相当厳しいのか。

会社・海外からの部品調達もある。諸般の海外情勢により調達時間にかかなりの時間を要する場合がある。

組合・外部的要因は理解するが、良い商品作りのためにも設備投資を積極的に行って頂きたい。

会社・計画を見ながら進めていきたい。

6. フォークリフトマン負担軽減のため、コンテナフォーム路面整備を早期に図られたい。

回答・2020年度の計画は現在策定中であるが、引き続き、損傷状況と使用頻度を考慮して、優先順位をつけて整備していく。

組合・路面が波うっており、走行中に揺れて荷崩れが起きたり、また、速度も低速になるなど作業に支障が出ている。

会社・対象駅全てを一度に改修するのは無理があり、優先順位をつけて整備していく。

組合・現場の声を聞いて頂き、早期に整備されたい。

会社・大体的な改修には時間がかかり、長期休み等を利用しながら改修していくことになる。部分的改修等を行いながら対応していきたい。

組合・大きな事故が起きる前に早期に整備されたい。

会社・優先順位つけて計画的に整備していく。

7. 石油輸送について。道路運送法により、ローリーでは輸送出来ず、鉄道でしか輸送できない区間については、運賃見直し等を図られたい。

回答：すでに運賃見直しを行っている。

組合・宅急便等でも、飛行機や船でしか運べない離島や北海道・沖縄地区は別料金というシステムがある。鉄道でしか運べないという理由で、荷主に対し強気な価格交渉をしてもよいと思うが。

会社・2018年10月に価格改定し、更なる値上げはなかなか厳しい。

組合・一昨年あたりから、輸送料金というものが大きく注目されている。この機に価格交渉をするべきではないか。

会社・意見として承っておく。

---

---

8. 業務体制見直しにより、要員見直し・職場廃止等があれば明らかにされたい。

回答：要員効率化については各支社にて別途提示する。なお、職場廃止はない。

組合・了解した。

9. 委託業務を直営化に戻す動きがあるが、今後も進んでいくのか明らかにされたい。

回答：業務の効率性や教育体制の充実を目的に必要なに応じて実施していく。

組合・了解した。

10. 今ダイヤ改正を確実に履行できるよう、各現業機関からの改善要望等を聞き入れ、職場改善等を確実に行われたい。

回答：ダイヤ改正実施に必要な設備投資は確実に実施していく。

組合・働きやすい職場環境を早期に実現し、より良い商品を提供出来るようにされたい。

会社・必要な設備投資は行っていく。

11. 安全安定輸送を担保した上でコスト削減を図られたい。

回答：安全の確立は鉄道事業者としての使命であり、安全の確立の上での安定輸送の確保に真摯に努める。

組合・これまで以上に真摯に努めて頂きたい。

会社・真摯に努めていく。

12. 各支社別及び系統別の要員効率化について明らかにされたい。

回答：要員効率化については各支社にて別途提示する。

組合・了解した。

13. 支社提案のスケジュールについて明らかにされたい。

回答：提示資料等、準備ができ次第、提案を行いたい。

組合・了解した。早期に支社提案されたい。

## 「運転関係」

1. 乗務員要員不足解消のための対策を強化されたい。

---

---

回答：引き続き新規採用を行うとともに、新規養成への入所者確保に努めていく。

組合・全国的にみて、乗務員の要員は足りているのか。

会社・全国的に見れば足りているが、各区所で見れば足りない区所もある。

組合・仕業移管等をして、臨機応変に対応されたい。

会社・了解した。

## 2. 嘱託運転士の労働条件緩和・見直しについて、考えを明らかにされたい。

回答：シニア社員の労働については、これまで通りと考えている。

組合・100キロ以上乗務不可や、W仕業は行わない等、各現場・各支社においてローカルルールが存在する。このようなローカルルールを本社が一度精査し、シニア運転士の労働条件を整理したらどうか。

会社・各地区、それぞれの特性があり、全国統一というのは難しい。

組合・現在、統一されている労働条件緩和措置は「SRCには乗務しない」だけである。100キロ以上乗務不可等のルールのために転勤が生じ、まだ乗務したくても、やむなく退職する方もいる。乗務員要員が逼迫の中、まだ乗務したい乗務員を退職に追い込むのは、会社にとっても損と考える。新しい人事制度が始まり、本社として、シニア社員の労働条件について整理して頂きたい。

会社・各地区の特性があり、本社で統一することが本当に良いのかという問題もある。意見として承っておく。

## 3. 乗務員の負担軽減・速達化を考慮し、新形式機関車の置き換え促進を図られたい。

回答：順次、老朽取替を行っていく。

組合・より良い商品作りのためにも促進を図られたい。

会社・計画通りに進めていきたい。

## 4. 運転支援システム（プラネッツ）の更なる向上を図られたい。

回答：必要により検討していく。

組合・キロ程などを正確に表示することは難しいのか。

会社・衛星通信で位置を測っているため難しい。トンネル内は不可となる。

組合・JR東海や東日本では、正確な現在位置が運転席モニター画面に表示されているが、このようなシステムを活用出来ないか。

会社・旅客会社のシステムについて詳しく理解していないが、地上設備から距離デー

---

---

タをもらっていると考えられる。各旅客会社で地上設備が異なるため、機関車に搭載するとなると、各旅客会社地上設備対応の車上子をいくつも取り付けるなどの問題が生じる。

組合・夜間や雪や積もっている地域などでは、現在位置を把握するのに苦労する場面がある。平成27年5月、JR九州で起きた「特急かもめ」の重大インシデントで、キロ程表示を止めたと思うが、技術の進歩により更なる向上を図って頂きたい。  
会社・いろいろな声を聞き、今後の参考にしていきたい。

#### 5. 運転士実施基準や線路図等、乗務員の規定類をタブレット化されたい。

回答：必要により検討していく。

組合・資料類が多く、乗務カバンが非常に重くなっている。時代はペーパーレスに流れている。資料の訂正等もデータベースの方が楽である。タブレット化する考えはあるのか。

会社・全くないわけではない。

組合・重いカバンの影響で労災等が発生するリスクもある。早期のタブレット化をお願いしたい。

会社・検討はしていきたい。

#### 「駅関係」

##### 1. 交検余裕日数が長期化しているため改善されたい。

回答：コンテナ車の交検抜き取り計画については、コンテナ車運用と駅作業・交検発生想定を精緻に検証したうえで、抜き取り駅を指定しており、今後も交番検査施行時期までの必要日数の短縮に向けて引き続き追求していく。

組合・今ダイヤ改正で1番長い日数は何日になっているのか。

会社・現時点で14日を基軸と考えているが、20日もありえる。

組合・曜日運休も加味されているのか。

会社・そうである。

##### 2. ユニットの存廃計画を明らかにされたい。

回答：ユニット車の全般検査（経年30年超えの全般検査）時に特別全検を実施して継続使用の判断を行っている。

---

---

組合・特別全般検査を行い、使えないと判断された車両は廃止という考えでよいか。  
会社・そうである。安全が担保できる車両は使用していく。30年経っていない車両でも、安全が担保されない車両は廃止していく。

3. 20型の通風コンテナは製造されるのか明らかにされたい。

回答:今改正において投入計画は無いが、引き続き需要を勘案しながら検討していく。

組合・新造する計画はあるのか。

会社・今ダイヤ改正ではない。

4. 20Dコンテナの配置駅を無くされたい。

回答:今後の保有比率を勘案しながら検討していく。

組合・減らしていく理解でよいか。

会社・基本的にはそうである。

組合・コンテナ数も増えてきており、所属駅が減ることで留置箇所も増え、駅の負担軽減につながるため早急に対応して頂きたい。

5. 全検車及び指定交検貨車が駅に溜まることのないよう、修繕計画は万全を期されたい。

回答:全般検査、交番検査(指定取替)は、計画を立て施行している。なお、長期運用離脱車については、引き続き関係箇所と打ち合わせを密にし、速やかに回送するなど対応していく。

組合・「計画を立て施工している」とあるが、1年間で発生する指定・全検は、全て把握できているのか。また、その部品は確保してあるという理解でよいか。

会社・把握している。部品については年度初に全て確保するわけではないが、年間分は用意している。形式によっては欠品が出ることにより、一時的に駅に溜まることはある。

組合・計画した分が出来なくなるということはないという理解でよいか。

会社・その通りである。

6. C-COMASの機能によって欠車が発生しないよう、補足機能は検修能力だけでなく、各駅の予備車など総合的な判断によって機能するようシステムの改修を図られたい。



---

回答：C-COMASによる交番検査の平準化は順調に機能しており、現状ではシステム改修は検討していない。

組合・この機能により欠車が発生していることを、本社は認識しているか。

会社・C-COMASの機能によるというよりは、輸送障害や自然災害等の影響を受ける部分が多いと考えている。機能的に災害等での遅れは加味していないため、どうしても当りは出てしまう。各貨車区の交番検査の平準化は順調に機能している。

組合・365日でみれば、大きな影響もなく推移しているが、現場では欠車の影響で荷物があるのに運べないというジレンマに陥る。そのような声があることも理解して頂き、C-COMASという機能を更に良いものとして頂きたい。

会社・機能向上にむけ勉強していきたい。

#### 7. 駅端末において支社別制限を変更できるようにされたい。

回答：現状で対処されたい。

組合・なぜ出来ないのか。

会社・全ての駅で出来るようになると問題が生じる駅も出てくる。またシステム改修となると経費もかかりハードルは高い。

#### 8. 駅端末において操作コード「154」（枠の貼り付け方）が使用できるようにされたい。

回答：現状で対処されたい。

組合・なぜ出来ないのか。枠の貼り付けを見るだけなので問題がないように思うが。

会社・他駅の多くの情報が閲覧出来てしまい、好ましくないと考えている。

組合・20ft・30ftの枠調整時に、とても有効であると考えており、引き続き検討されたい

#### 9. IT-FRIENDSにおいて、列車編成通知書及び換算通告券を手入力なしに発行できるように早急に改善されたい

回答：試行期間中に課題を抽出し整理を行っている。

組合・本施行が遅れている理由は何か

会社・様々な意見を聞きながら改修を行い今日に至っている。わざと遅らせているのではない。3月に仮施行し、5月本施行に向け取り組んでいる。

組合・本施行後も駅での作業は残るという認識でよいか。

---



---

会社・駅の作業は出来る限り減らしていくが、全く無くなるということはない。

**10. 電磁ブレーキ列車増設に伴い、作業時間をしっかりと確保されたい**

回答：業務に必要な時間を確保した作業ダイヤを策定している。

組合：例えば、先頭車両から最後尾車両までの移動時間は、基本、徒歩時間で策定されているという理解でよいか。

会社：各駅の状況に応じて設定しているため、一概に徒歩のみとは言えないが、必要な時間は確保している。

**11. コンテナ積み降ろし作業において、作業時間をしっかりと確保されたい。**

回答：荷役作業時間を確保した作業ダイヤを策定している。

組合：貨車1両当たりの作業時間の目安などはあるのか。

会社：本社としては決めていない。各駅の特性を鑑みて必要な作業時間は確保している。

組合：各駅の特性とは。

会社：構内が狭い・広い等、様々である。

組合：2018年6月、東海道線天竜川駅構内緊締装置落下事故対策から、S字フックの取り付け作業が増えたが、そのような作業時間も確保されているのか。

会社：確保されている。

以上

---