

# 業務そくほう

日本貨物鉄道産業労働組合

2018.1.17

No.573

## 平成30年春実施ダイヤ改正に関する 申し入れ交渉を行う

本部は1月17日、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・平成30年春ダイヤ改正における収入効果は約14億円を見込んでいる。

組合・了解した。収入減にならないよう私達も協力する。

2. 不採算列車グループやフィーダー輸送の見直し・再編を行い、収益性の向上を図るとあるが、収益性の低い列車は多数存在する。将来を見据え、思い切った改革を図っていただきたい。

回答・ここ数年、列車別収支の結果を踏まえた不採算の幹線列車グループ、フィーダー列車の見直し・再編を行ってきており、成果が出ているものと考えている。今後も列車の使命を踏まえて、個別の状況を考慮しながら不採算列車の見直しや収支改善により鉄道事業全体の収益性向上に努めていく。

3. ORSの収支改善で、残る21箇所についても新形態への移行に向け協議をしていくとあるが、現在の進捗状況を明らかにされたい。

回答・ORSの拠点としての方向性としては、①収支改善によりORS形態を存続、②新営業所化、③広域集配化の3点があるが、今年度上期の収支実績を以て収支改善が困難と判断した17箇所のORSのうち、横手、岡谷、和歌山、糸崎の4拠点について、拠点のあり方を1月以降早急に協議開始する予定である。

▷2、3項目共通で。

組合・率直に聞くが、何故、不採算列車を運行するのか。

---

会社・不採算列車であってもお客様がいて、列車の使命がある。しかしながら、ご指摘の通り、そのまま放置する訳にはいかず、列車体系の見直し、再編を行っており、お客様には極力ご迷惑がかからないよう収支改善をしている。1項目の回答にある収支効果14億円は、減収になる部分も含めての数値である。

組合・お客様のためには理解するが、不採算になる主たる原因は、料金設定の問題か、鉄道の特徴を發揮できていないのか、どちらなのか。

会社・料金については、トラックや船舶に対抗できる料金設定をしている。赤字部分は、お客様に対し補填等をお願いし収支改善を図っている。

組合・補填があれば赤字は解消されるのでは。

会社・全ての処でということではない。

組合・不採算列車を無くす努力をしていることは重々承知するが、更なる事業領域の見直しが必要と考える。

会社・幹だけ残して枝を全て切ってよいのかという問題で、それぞれ事情が違うため、それを無視し不採算だから列車を廃止するのは乱暴である。28年度、幹線系列車が85グループあり、うち25グループ赤字であったが、3グループを廃止にした。赤字だからといって、次から次へと、切ってしまうと、お客様を救済出来なくなり、先ずはお客様の理解を得て、列車見直し、再編等を行い、収支改善を図っていく。先ほど、減収も含め収入効果14億とお答えしたが、14億は最大値であり、実際はどうなるか分からない。29年3月ダイヤ改正をみると、減収とみていた額より3億減収にならなかった。引き続き、減収を如何に抑えて、不採算列車を整備していきたい。

組合・地域によっては、交通モード選択が必要と我々は考える。ORSだが、回答にある4拠点は廃止ありきか。

会社・廃止が目的ではない。収支改善になるようであれば残す。

組合・お互いが、WIN・WINとなるよう協議をすすめられたい。

会社・了解した。

#### 4. 設備投資について。機関車/コンテナ車/コンテナ、各費用について明らかにされたい。

回答・平成29年度の機関車・コンテナ車・コンテナの投入に伴う設備投資額は約130億円である。

組合・各内訳を教えてください。

会社・機関車21億、コンテナ車90億、コンテナ18億である。

組合・予定通りなのか。

会社・予定通りである。

組合・3月17日ダイヤ改正までに投入されていると理解してよいか。

会社・よい。

---

---

5. 新たにHD300を導入する駅を明らかにされたい。

回答・平成29年度中にHD300形式を投入するのは、新南陽駅、大牟田駅の2駅である。

組合・各現場、教育は大丈夫か。

会社・大丈夫である。

6. DD200形式機関車の所属はどこになるのか明らかにされたい。

回答・愛知機関区配置の予定である。

組合・HD300形式もそうだが、集中配置にする意図は何か。

会社・主は技術継承である。両数が少なく、あちこちに配置する意味がない。

組合・今ダイヤ改正で、東北地区においてDD200形式が運用され、点検の度に稲沢まで送るのは非効率とを感じるが。

会社・その辺りは否めないが、将来を見据えて配置している。何より稲沢には愛知機関区稲沢派出・内燃機関整備場がある。

組合・現場では、集中配置でなく全国に配置するべきだとの声がある。

会社・先ほども言ったが、全国に配置するほど両数がない。

7. コスト削減は、安全安定輸送を担保した上で取り組まれない。

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・昨年末、大きな事象が続き死亡労災もあった。経費を渋ることなく取り組まれない。

会社・回答通り、安定輸送の確保に真摯に努めたい。

組合・今後、予定されている安全対策等あるのか。

会社・現時点でお答えできるのは、プラネッツ更新である。

8. 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・支社提案をもっと早くしてほしいと、各地区本部から強い要望がある。早い時期でお願いしたい。

会社・準備出来次第、なるべく早く提案するようしていきたい。

組合・詳しい日時は。

会社・現時点ではお答えできない。

---

---

## 「運転関係」

1. 要員需給について、新規養成の充実、病欠者への早期復帰へのケア強化など、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・全国でみれば、乗務員数は足りているかもしれないが、各職場単位で見れば、要員が厳しい箇所が存在する。本社は精査し、早急に改善を図るべきである。

会社・要員が厳しい箇所があることは認識している。

組合・60歳になった人が、そのまま乗務員として、残ってくれば会社も助かるが、現場によって様々である。

会社・現状は理解している。

組合・ある運転職場で要員逼迫のため、隣の運転職場に1仕業持ってもらうようなことを、もっと頻繁に出来ないのか。

会社・会社としては、行っているつもりである。ケースバイケースで対応している。

組合・この指示は本社が出すのか。

会社・基本的には本社であるが、支社が操配するのがスタンスである。

組合・貨物会社は多くの系統別になっており、年休を取得しやすい職種もあれば、取得しにくい職種もある。現状を理解し、早急に改善されたい。

会社・回答通り努めたい。

組合・差分教育を行えば、乗務員効率が格段に上がる。現在、進んでいないと思われるが。

会社・必要があれば行う。

組合・DL免許保持者は国鉄組が多い。あと5年もすれば国鉄組は60歳以上となり、差分教育をもっと図るべきである。

会社・必要があればやっていく考えである。

2. 旧形式機関車の淘汰について見通しを明らかにされたい。

回答・順次、老朽取替していく予定である。

組合・例えば、「EF64形式は2020年を目処に運用を止める」のような具体的な見通しを示して頂きたい。

会社・「○○形式の運用は何年の何月まで」という具体的な資料はまだ出来ていない。

3. 機関車の環境整備に対して、以下の対策を講じられたい。

①夏場における室内温度上昇軽減のため、遮光フィルムを助手側にも貼付されたい。

(乗務体調管理、電子機器故障防止のため)

回答・現状にて対応されたい。

組合・対応出来ない理由は何か。

---

会社・フィルム有無で室内温度を計測したが、効果は無かった。また、自然温度上昇では、機器故障も起こらない。

組合・遮光フィルムは費用がかかるのか。

会社・劣化等で保守に手間や費用がかかる。

組合・要望があることは承知して頂きたい。

会社・了解した。

②DF200形式について。ワイパーをエア式から電動式にされたい(間欠機能がないため)。

冬季において、窓枠が凍りつき、開閉が出来ない場合があり、入換時に支障をきたすため、窓枠に電気ヒーターを取り付ける等、改善を図られたい。

回答・現行どおりとされたい。

組合・変えることはできるのか。

会社・製作年が平成4年であり、開発時期がEF66と同じである。変えるとなれば大幅な改造が必要となり、財力面も含め厳しい。

組合・窓枠ヒーターはどうか。

会社・ワイパー同様、現行を改造となると厳しい。省令対応等は、古くなった機関車にも改造を行っていくが、「申」にある改造は厳しいと理解して頂きたい。今後開発される新しい車両には参考としたい。

組合・EF66はエア式だが。

会社・保守の問題がある。エア式の方が壊れにくい。

組合・窓を開けず、後方を見ないで、操車の断続音だけを便りに入換をするのは大変危険である。何らかの改善を図られたい。

会社・ご意見として承る

③ATS-Pのパターン表示が、太陽光(時間帯)によって見えにくい機関車がある。

聞き取り調査を行い、改善要望が多く出された機関車については、表示器配置変更等を図られたい

回答・現行どおりとされたい。

組合・聞き取り調査も行わないのか。

会社・各支社に聞いたが、報告が上がってきていない。

組合・ヒヤリハットで申告するようにするが、パターン表示が見えにくい時間帯はある。

会社・ある場所、ある時間帯という短い部分だけをとって、表示器配置変更は難しい。パターンが見えにくい場合は、「速度を落とす」「早めブレーキ」等を行い、仮にそれが原因で遅れがでて、指令に報告してもらえば、会社から問うようなことはしない。

組合・改善要望があることは承知して頂きたい。

会社・承知した。

---

---

## 「駅関係」

1. 12ftの輸送枠は取得できるが、大型コンテナの輸送枠が取得出来ない問題について、早急に改善されたい。

回答・輸送枠取得に際しては、大型コンテナの積合せ等の積載方を判断し、限られた輸送力を最大限活用できる最適化の機能がある。しかし、輸送枠の取消しがあった場合、取消しの度に最適化の処理を繰り返すと、IT-FRENSのサーバがパンクする恐れがあり、最適化処理の繰り返しは出来ない。

組合・この場合の正しい対応方について会社はどう考えているのか。

会社・対応方としては12ftの枠を絞って、20ftの枠を拓いて輸送枠を取得して頂くことになる。この作業が駅で難しい場合には営業サポートセンターに問い合わせ頂き対応してもらう方法もある。いずれにしても輸送力が空いており、荷物もある状態でお断りするというのは収入の機会を逃す事になるので、サービスの観点からも対応して頂きたい。

組合・営業サポートセンターに問い合わせても、制限値変更に関する事は、駅の判断になると言われ戻ってきてしまう。制限値変更は駅フロント社員が一番気を使って作業をしており、負担軽減の為早急に改善して頂きたい。

会社・改善意識を持った方が多くいる事は認識している。この件に限らず、要望により作業がやりやすくなるよう、増収に向かって改善に繋がる事については希望に添えるよう取り組んでいきたい。

2. IT-FRENSの予約コンテナ照会（コード番号154）の閲覧権限を駅フロントに与えられたい。

回答・必要性を勘案して判断する。

組合・判断し、回答はいつ貰えるのか。

会社・そもそもこの機能の需要がどの程度あるのか調査を行いたい。メリット・デメリットを含め検討していきたい。

3. CCOMASの原則として◎は消さないというルールが守られていないため改善されたい。

回答・CCOMASの◎は原則として消さないこととしている。ただし、輸送異常時等により検査抜き取りをすることで折り返し列車に遅れが出る場合など、やむを得ない場合には◎を消す場合もある。

組合・ただ単に欠車を減らす為だけに◎を消すといった事は発生していないか。

会社・昨年10月～12月に大量のフラットが発生し、運用から離脱した貨車が多かった為、やむを得ず◎を消した場合もあったが、確実に捕捉してフォローも考えたうえで対応している。本社指令として原則◎は消さないと言う事は徹底している。

---

---

組合・安易に◎を消そうと指示を出される場合があるので再度徹底されたい。

会社・了解した。

4. 交検余裕日数が長期化傾向にある為、複雑な貨車運用はせず、1週間を超えないよう設定する等改善されたい。

回答・コンテナ車の交検抜き取りについては、コンテナ車の運用を精緻に考慮したうえで、抜取駅を指定している。交番検査施行時期までの必要日数については、全体の交検発生両数やコンテナ車運用・駅作業を勘案しながら、短縮することを引き続き追求していく。

組合・交検余裕日数が長期化している事で、異常時に遭遇する確率が高くなり、交検抜き取り駅以外での作業や、前述での◎の取消しなどが発生してしまい悪循環となっている。貨車の運用効率も悪くなるため短縮して頂きたい。

会社・無闇に長く設定するつもりは全くなく、運用上うまくいかない場合がある。短縮したいのは同じ思いであるので、短縮に向けて取り組んでいきたい。

5. ユニットを廃止されたい。また、運用する際には折り返し列車のみの運用する、三角運用等複雑な列車には運用しない等、改善を図られたい。

回答・現行の貨車保有数と所要数を勘案すると、現時点ではユニット貨車を廃止することはできない。ユニット車の運用については、保有数が限られており、貨車運用を固定している列車にのみ投入している。一部三角運用や2往復の列車をセットで運用している例もあるが、現状の運用できちんと運用管理はできていると考えている。

組合・以前、ユニットの減価償却は終わっているため、貨車の状態を見て廃車にする等の判断を行うという回答を頂いたが、その後何か進展はあるのか。

会社・基本的な考え方は変わっていない。全般検査をむかえるものから金属疲労などの状態を見て、使用出来るものについては使用していく。

組合・これから十数年と長く使っていくと言う事か。

会社・十数年とは言わないが、淘汰していくには時間がかかると考えている。

以上

---