

平成31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16日、交渉を行いました。以下、報告します。

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31年度春ダイヤ改正における収入効果は約4億円を見込んでいる。

組合・収入減にならないよう鋭意に取り組んで頂きたい。

会社・了解した。

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・経費が4億以上かかっていたら収入効果の意味が全くない。経費減になる見込みなら問題ない。

3. 不採算区間の再編や小規模拠点の見直しにより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っていただきたい。

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の幹線系・フィーダー列車の見直し・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、一方では中長距離帯の輸送力増強などにより、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・過去の交渉でも幾度となく指摘しているが、赤字を垂れ流している列車は早急に見直し、大胆な改革が必要ではないか。

会社・主張は理解するが、赤字列車にも荷物は載っている。荷主との関係もあり、簡単には切れない部分もある。だからと言って、何もしていないのではなく、これまでも見直しや再編を行ってきており成果は出ている。

組合・理解はするが、将来を見据えた大胆な改革を行って頂きたい。昨年10月、運賃改訂をしたが、荷主の理解は得られているのか。

会社・おかげさまで理解を得られている。

組合・今後も営業活動を鋭意に取り組み、収支改善を図って頂きたい。私たちは安全最優先で業務を遂行していく。

会社・了解した。

4. ORSの収支改善で、現在の進捗状況を明らかにされたい。

回答・平成29年10月に防府貨物を新営業所化へ形態変更して以降、引続き平成26年度実績にて赤字であり形態変更していない21箇所の収支改善を行ってきた。そのうち横手、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った。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。

組合・新形態になった4箇所は、納得の上での形態変更か。

会社・そうである。

組合・17箇所についても、お互いに「WIN・WIN」となるよう、協議を継続して頂きたい。

会社・了解した。

5. 設備投資について、機関車/コンテナ、各費用について明らかにされたい。

回答・平成30年度の機関車・コンテナの投入に伴う設備投資額は、約46億円である。

組合・内訳は明らかにできないのか。

会社・およそであるが、機関車27億、コンテナ19億である。

組合・計画通りなのか。昨年の災害で営業収入が減となり、これに伴い見送ったものはあるのか。

会社・見送ったものはない。計画通りである。

組合・DD200は投入しないのか。

会社・今回は投入しない。2020年度投入予定である。

6. 設備投資について、コンテナ車を新造されない理由を明らかにされたい。

回答・平成29年度までに、コキ50000形式を置き換えるのに必要なコンテナ車を新造したためである。

組合・荷物があるのに欠車で運べないは言語道断である。コンテナ車の偏りを無くし、全国平準化を常に保って頂きたい。

会社・了解した。

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、運賃見直し等を図って頂きたい。

回答・すでに運賃見直しを行っている。

組合・昨年10月の運賃改訂ではなく、私たちが要望しているのは、特定区間での更なる上積みである。例えば、中央自動車道の恵那山トンネルは、ローリーは走行出来ない。鉄道でしか輸送出来ない特定区間では、運賃の上積みをしてもおかしくないと思うが。

会社・主張は理解するが、全国の状況を見て判断するため難しい面がある。石油輸送については、改善を図ってきており、年間1億の増収という成果が出ている。

組合・荷主の理解を得られるかなど、クリアする問題は多くあるが、大胆な運賃見直しも必要だと考える。

会社・主張として承っておく。

8. 業務体制見直しについて、職場廃止等があれば明らかにされたい。

回答・新南陽総合鉄道部の貨車検修業務（ただし、貨車仕業検査は除く。）については廃止となる。営業拠点の見直しは、提案の通りである。

組合・派出の廃止は、提案資料には記載されないのか。

会社・派出は記載しない。

組合・弘前についてはどのようなになっているのか。

会社・調整の関係でダイヤ改正までには間に合わず、2019年9月末予定となっている。

9. 委託業務を直営化にする理由を明らかにされたい。また、今後、委託業務を直営化にしていく方針な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・なぜ、直営化に戻すのか。

会社・技術継承のための教育や、業務効率のためである。

組合・今後も直営化は加速していくのか。

会社・必要に応じて実施していく。

10. ダイヤ改正を確実に履行できるよう、各現業機関の設備整備を行われたい。

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・今後、労働者不足に伴い、多くの女性が現場で働くことも考えられる。また、優秀な社員を獲るには、職場環境改善は必須である。その場しのぎではなく、将来を見据えて環境整備を早急に進めて頂きたい。

会社・会社として理解しており、整備を図っていききたい。

11. コスト削減は、安全安定輸送を担保した上で取り組まれたい。

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・経費を削ることなく、安全対策に力を入れて頂きたい。

会社・真摯に努めていく。

組合・現時点、ハード面・ソフト面含め、何か対策を考えているのか。

会社・業務創造の中で、いくつかあるが、まだ示せるようなものは現時点ではない。

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。時期はいつ頃になるのか。

会社・1月25日あたりまでにはと考えている。

組合・以前は、支社提案が12月中に出来ていた。支社との交渉時間が短すぎる。本社本部間で11月に提案出来ないのか。

会社・11月では、まだダイヤも出来ていない。厳しい面がある。

組合・なるべく早い提案をお願いしたい。

会社・努力していく。

「運転関係」

1. 要員需給について、新規養成の充実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・全国で見れば乗務員の要員は足りていると言うが、職場によっては、要員需給が厳しい箇所はいくつも存在する。

会社・会社も認識しており、改善に向け努めていく。

組合・生身の人間である。無理をすれば、必ずいつかはパンクする。

会社・改善に向け努めていく。

2. 嘱託運転士の労働条件緩和継続について、考えを明らかにされたい。

回答・嘱託者の労働については、これまで通りと考えている。

組合・例えばだが、嘱託乗務員は、乗務距離100km以内・出先での休養は5時間以上等、決めることは出来ないのか。

会社・全国様々な運転職場があり、本社で一括して決めるのは難しい。

組合・理解はするが、新人事制度を導入すると仮定し、新制度では65歳まで働くか働かないか意思を示すことになり、要員需給について先を予想出来る環境となる。この機会に、何らかの労働条件緩和策を導入してもよいと思うが。

会社・全国同一でとなると厳しい面が多々ある。嘱託交番が組める職場は、嘱託交番を組んで運用している。全国様々な職場があり、本社が一括して決めてしまうのは得策でないと考える。

3. 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・旧形式機関車は、何年何月に運用を終了すると、計画は出来ているのか。

会社・休車で延ばせる物は延ばしていくが、順次置き換えを図っていく。

組合・具体的には？

会社・何年何月という具体的な時期は決まっていない。

組合・運転操作負担軽減や速達化、動力費・修繕費節減に向け、促進を図られたい。

会社・計画を立て進めていく。

4. 電磁ブレーキ使用列車の更なる拡大を図られたい。

回答・平成31年春ダイヤ改正にて実施する電磁ブレーキ使用拡大の実施状況をみたくうえで、今後の取り組みについて検討する。

組合・運転操作負担軽減のためにも、電磁ブレーキ列車を増やされたい。単純な考えだが、例えば、短い編成列車10本を再編し、7本の26両編成とする。空いた3本の筋を遅延列車のために活用すれば、列車遅延改善になると思うが。

会社・言いたいことは理解するが、長大列車が収容できる駅は限られており、設備面で厳しい。また、ジャンパー線取り付け・外し作業も増えるため、作業時間の見直しも出てくる。

組合・EF210はCMが1基しかなく負担がかなり大きい。CMを冷やすため外気を取り入れる対策が過去になされたが、あれから問題はないのか。

会社・特に上がってきていない。

組合・了解した。

「検修」

1. 新南陽総合鉄道部貨車検修見直しについて具体的に説明されたい。

回答・新南陽総合鉄道部の貨車検修（交番検査及び指定取替等：中国ロジ委託）を見直し、他区所で施行する。

組合・他の区所に負担がかからないのか。

会社・新南陽の業務を10として、東北4割・関東5割・関西1割に振り分ける。作業量として特に問題はない。

組合・もしものために残さなくてもよいのか。

会社・設備が古く、残すとなるとかなりの改築が必要となり経費がかかる。

組合・風呂等を改装したが。

会社・環境整備のため改装した。

「駅関係」

1. ユニット貨車の両数と今後の存廃計画を明らかにされたい。

回答・4両ユニット704両、2両ユニット80両である。現時点、廃止する計画はない。

組合・ユニットの減価償却は終わっており、使用出来る物は全検を通し、使用出来ない物は廃止すると聞いていたが、その考え方に変わりは無いのか。

会社・今ダイヤ改正では廃止を考えていない。2020年春ダイヤ改正から、順次置き換えを考えている。

2. 交検余裕日数の設定に当たり、10日を超えるような長期の運用計画は改善されたい。

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及していく。

組合・どの程度改善されたのか。

会社・まだ計画段階のため明らかにできないが、今後も交番検査施行時期までの必要日数短縮に向けて引き続き追及していく。

組合・余裕日数が21日という列車もあり、非効率であるため改善に努められたい。

会社・引き続き追求していく。

3. 今後のコンテナの存廃計画を明らかにされたい。また、20型コンテナを使えないお客様の対応を今後どうしていくのか明らかにされたい。

回答・今後のコンテナ新製については、20形式を汎用コンテナとして投入して順次置き換え、顧客サービスを向上していく考えである。20形式を使用できない顧客の存在については認識していないが、利用運送事業者に対しては当社の方針を説明しており、集配トラック置き換えの際に低床化が進むものと考えている。

組合・一部専用線や利用運送事業者から利用出来ないという声もある。

会社・一部の利用運送事業者様のトラックで車高がマッチしていない可能性もあるが、順次改善されていく。お客様全体で見れば、置き換えは歓迎されている。一部専用線というのはどこの線区か。

組合・東海地区の話になるが春日井駅である。

会社・調査したい。

組合・今後、19型から20型へ置き換えられていくという理解でよいか。

会社：その通りである。

以 上