

2023年3月ダイヤ改正について提案を受ける！②

【運転関係についての主な議論内容について】

【運転関係】

- ・秋田支社管内の列車本数、新たなワンマン化、車両の編成両数に変更はない。
- ・羽後亀田駅は跨線橋の利用解消による利便性を目的に、普通列車の全列車を下り1番(1番線)に停車とした。
- 会)自治体からの要請があり検討した結果である。今後も着発線変更は発生する。
- 組)貨物列車などの長大編成が下り本線に停車すれば、下り1番の列車が発車できないのではないかと。
- 会)その通り。運転整理について貨物列車は特に注意が必要であると輸送指令に周知している。貨物列車を停めない、早めに着発線変更する等の対応を取っていく。
- ・千秋山崎こ道橋新設工事に伴う、予定臨時列車の新設定。
- 会)最終の八郎湯行きを東能代まで疎開することで、工事の線閉間合いが約50分拡大となる。23年度中は工事があるため、日曜日に臨時回送として疎開となる。

【相互運用について】

- ・統括センターと運輸区における業務の融合を実施する。社員一人ひとりの多様性と柔軟な働き方を意識し、運転士と車掌、駅業務と乗務員の融合を実現する。
- 組)運転士と車掌の融合について、横手、東能代統括センターにおいて、交番を作らない理由は？
- 会)横手、東能代統括センター共に車掌は3行路と限定されており、交番を作るより予備組として乗務してもらい業務融合していく方が効率的と判断した。
- 組)横手、東能代統括センターでは、年休や変形・出張等で車掌交番に穴が開くような場合に、運転士が車掌行路に乗務するイメージか？
- 会)基本的にはそうなるが、乗務間隔が空くと忘れてしまうということもあるため、運転士・車掌の勤務作成者が連携しながら指定していくことになる。
- 組)相互運用の対象者が出勤予備の場合、急きょ車掌として乗務することもあるのか？
- 会)必要な教育を受けていれば対応できると考えている。

【各職場からの質問事項】

- 組)秋田運輸区、車掌乗務の臨時6009M、6040M 運行頻度は？定期行路として運行していくべきではないか。
- 会)データとしては持ち合わせていないが、運転日は多くなっている。お客さま利用状況を見定めて今後も運行していく。現時点で定期行路にすることは考えていない。
- 組)ダイヤ改正後、横手統括センターの早朝425M、726Dの入換順序が変更になり出勤時間が早くなっていることや、秋田運輸区の幹線EC1組の行路交番順序の変更、秋車セからの便構回車両が早くなっている行路がある。現場PTの意見を反映させたのか？
- 会)PTの意見もある。出来ることは意見を反映させるように支社としても努力している。
- 組)ダイヤ改正後、東能代統括センターの車掌は深浦駅での入換作業がなくなる。所定行路で入換する機会がなくなるが異常時が発生した場合は五所川原駅等から社員派遣するのか？
- 会)これまでの足ロスの議論経過も踏まえており、東能代統括センターの車掌が異常時において入換しないとは考えていない。しっかり対応していくため、年に数回の教育訓練を考えている。

【業務さらなるの融合と連携に向けた「その他時間」を行路内の一部時間に指定】

- 会)自区において委員会や業研、企画業務等出来るように行路内に「その他時間」を指定した。管理者の指示において業務することになる。

横手統括センター ⇒ B95行路(439M着後51分) 東能代統括センター ⇒ B112行路(回129D発前37分)
秋田運輸区 ⇒ B1行路(3095M着後56分)、C4001行路(1M着後58分)、
弘前統括センター ⇒ B561行路(転656M着後59分)、C2005行路(2533D着後58分)

【その他】

- ・秋田運輸区事務センターについて企画業務と融合する。
- 会)これまで事務業務に特化してきたが、新 JINJERE や被服関連のシステム更新も落ちついてきたこともあり、企画業務との融合を進める。ユニットや委員会、業研等を担うイメージである。

「安全・ゆとり・働きがい」が実感できる
ダイヤ改正を目指して職場議論を巻き起こそう！