

適切な乗務員の段落ち時間の設定を求める！

自由席改札の強化・労働強化で、 ひかり、こだま号の車掌は苦情の嵐に！

「ダイヤ改正（行路・交番）に関する申し入れ」、 「車内改札変更に関する申し入れ」について業務委員会開催！

3月9日、11：00より支社会議室において、標題についての業務委員会が開催されました。業務委員会の出席者は組合側業務委員・浦谷業務部長、島津教宣部長、笹田法対部長、下茂業務担当部長。会社側業務委員・中西人事課課長代理、奥村運輸課課長代理、森車両課課長代理、清水人事課係長でした。

「申」第28号「大阪第一・第二運輸所ダイヤ改正（行路・交番）に関する申し入れ」（2016年2月3日申入）

《 会社回答 》

1. 運転士・車掌共通

①食事時間帯の労働外時間（食事・トイレ）を、45分確保すること。

【回答】①～④を一括回答する。現行通りとする。行路は列車ダイヤ及び就業規則等に基づくと共に、労働時間や列車種別・出先地など、多くの要素をふまえて作成している。

②日勤行路は9：00～18：00で設定すること。

③日勤行路は、拘束10時間以内にする。

④休日前の退出は、13時までで作成すること。

【回答】⑤⑥を一括回答する。現行通りとする。

⑤品川駅泊の起床後の徒歩時分を労働時間とすること。

⑥拘束時間24時間を超える行路の訓練指定をやめること。

2. 運転士

①大一両～新大阪、1825Aを定期回送列車として設定し、大一両での長時間に及ぶ労働外時間を短縮すること。また臨時列車設定時は、直近の臨時列車便乗を指定し拘束時間を短縮すること。

【回答】①～③と、3. 車掌の①～④を一括回答する。現行通りとする。行路は列車ダイヤ

ヤ及び、就業規則等に基づくと共に、労働時間や列車種別・出先地など多くの要素をふまえて作成している。

- ② A B 廻しは 1 2 分以上時間を確保すること（大阪第一運輸所 B 3 2 2 行路 6 9 8 A から入 6 9 8 A 及び、大阪第二運輸所 B 4 1 2 行路入 4 9 1 A から 4 9 1 A）。
- ③ 大阪第二運輸所 4 組の居流し行路を泊行路に代えること。

3. 車掌

- ① 日勤行路の東京段落ち時間を 2 時間以内とすること。
- ② 大二輪 3 6 1 7 行路（東京泊）、3 7 1 7 行路（三島泊）、3 8 1 7 行路（新横浜泊）のクルーの分割行路を止めること。
- ③ 新大阪～名古屋「こだま」の車掌乗務は 3 人乗務とすること。
- ④ 準備時間を、発前・着後とも加算し、退出点呼は退出時刻の 1 0 分前とすること。
- ⑤ 三島の着発からの徒歩時間を 4 0 分とすること。

【回答】労働時間の設定は適切に行っている。

4. その他

- ① 大一輪、大二輪の運転士交番周期を明らかにすること。
【回答】交番周期については、要員規模や養成計画といった諸条件を勘案し、適切に設定している。
- ② 乗り組み基準を小交番制から大交番制にすること。
【回答】現行通りとする。
- ③ 訓練の待ち時間は 1 時間以内とすること。
【回答】訓練については様々な条件を勘案して適切に設定しており、現状で対処されたい。
- ④ 大一両 6 時台発車の運転整備は着発指定とすること。
【回答】④⑤を一括回答する。現行通りとする。
- ⑤ 乗務員待機室での DVD 放映をやめること。

以上

《 若干の議論 》

乗務員の適切な食事時間・準備時間の確保をせよ！

組合：食事時間帯の労外の時間確保の改善が見えない。食事時間の確保は何故出来ないのか。

会社：様々なことを勘案して見れば、一つの断面を見ればちょっとということが出てくる。効率的な行路を考えるとどうしても偏りが出てきてしまう。

組合：4 5 分を前提にして確保して作ろうと思えば出来る。

会社：出面を増やせばいろんな対応も出来るかと。

組合：乗務員には睡眠プログラムを推奨・指導している。夜の睡眠時間が少ない場合、昼に睡眠を取るように指導しているが、短い段落ちでは無理だ。

会社：何かの事にこだわってしまうとバランスが崩れてしまう。

組合：行路を作成する時に、食事時間は最低どれぐらいの時間があればいいと考えて作成してるのか。

会社：どこで食事をしなさいということはない。バランスを見て作成している。

組合：段落ちの中でも 3～4 時間という時間がある。そこを他に廻せばいいのではないの

か。

会社：他の行路にもあたりが出てくる。

乗務員勤務制度の議事録確認(食事時間40分)を守れ！

組合：乗務員勤務制度の議事録確認では、概ね食事時間を40分を取るとなっている。その考えは変わらないのか。

会社：食事については採らないといけないことは認識してるが、全てがそうなるわけではない。

組合：それは次の話。議事録確認の内容を確認してる。

会社：本社、本部間のものであり認識はしてるが全てがそうなるとは言えない。

組合：そうでないとする条件は何か。

会社：多くの要素を踏まえた結果。

組合：行路数や列車本数に制限があるなら条件的にずらしたりすることにも限界があるかもしれないが、一日多い時には400本以上の列車が走る中ではいくらかでも列車を振り替えることは可能である。45分を確保しての列車指定は可能である。

会社：あるひとつのことにこだわると全体の中のパズルを抜くようなもの。

組合：食事時間ということだけにこだわってる。短いものは23分というものもある。23分より短くなることもあるのか。

会社：絶対ないとは言えない。

組合：最低限の線はあるべき。異常時にはホーム折り返しが発生するがこれは止めて頂きたい。

会社：異常時の操配ではご協力を頂いてる。当日は明けなのか泊まりかは配慮は必要である。輸送を支える最前線での使命として頑張っていていただくことはあるのではないかと思う。

組合：輸送を担う意思はある。しかし、異常時のホーム折り返しは大幅な遅延で乗務した上での問題である。食事やその他の乗務に必要な準備、体調管理も安全な輸送を支える条件である。

組合：ホーム折り返しを指定される場合、これは指示なのか協力なのか。

会社：業務である。特別な事情があれば申告されたい。コミュニケーションが必要。

組合：日勤行路の朝の時間帯の列車と夕方の列車を指定する根拠は何か。

会社：朝と晩にお客様が多い。これはニーズである。行路作成上、日勤の行路が発生する。

組合：今後もこのような列車指定はなくさないということか。

会社：やってるが作成上難しい。

議事録確認(在宅休養時間一日を挟む場合40時間、二日の場合64時間の確保)を守れ！

組合：休日前の退出時間であるが遅い退出時間は14:34という行路がある。これも議事録確認で休み一日を挟む場合は40時間。二日を挟む場合は64時間の在宅休養時間を確保するとなっている。そのような時間を守るために13時を主張している。

会社：勤務操配者もできるだけ早く帰宅して頂きたいと思っている。一場面ではそういうこともあり得るか。

組合：毎日続かないと言うが、17日に一度廻ってくる。

組合：品川の起床後の時間は、現状間に合ってるのか。

会社：特に定めた時間はない。

組合：女性は男性よりも準備時間が必要である。乗務に必要な時間、徒歩時間も労働条件とするべき。

組合：拘束時間の長い行路への訓練指定は止めるべき。

会社：訓練指定は、場所や人の期間の指定の制約がある。いたずらに指定はしていない。

組合：睡眠不足で受ける訓練は身にならない。

組合：行路の枝番2がついて鳥飼から便乗で帰るだけなのに3～4時間の労外を付けて列車指定してる。

会社：現実、回送の本数が減ってる。基本的な定期行路で指定している。

組合：臨行路では指定できてる。定期行路で変などを付ければ指定できるはず。

会社：そこまでは考えていない。

組合：現実、9：34～14：42まで鳥飼にいる時間が発生している。茨木から便乗で戻す考えはないのか。

会社：それは考えてない。

労働時間を減らす時は敏感に反応(三島乗泊への徒歩時間2分減)！

一方、作業内容が増えているにも関わらず(ホーム可動柵の解錠・鎖錠)、1分たいとも増やさない会社！

組合：運転士のAB廻しの時間12分を確保されたい。現状、ホーム可動柵が設置されて鎖錠する時間が必要である。そのような作業が増えているが10分で可能なのか。

会社：問題ないと考えてる。

組合：以前は列車番号の設定が省略となるから10分となった。可動柵の解錠・鎖錠にかかる時間をどれぐらいかかると考えているのか。

会社：個別にかかる時間は持ち合わせていない。全体としての作業の一連の中では問題ないと考えている。

組合：解錠、鎖錠してランプの点灯から消灯確認まで時間がかかる。列車番号の設定がなくなることで時間が削られてる。可動柵にかかる時間についての検討はしたのか。

会社：労働時間については検討している。必要であれば時間をつける。

組合：三島の乗務員宿泊所の場所が変更になって点呼までの労働時間が2分短縮された。会社は、労働時間を減らすことには敏感に反応している。このような可動柵が設置されて開閉にかかる時間については見直すべきと考える。

会社：減ることばかりに敏感ということはない。増える部分についても対応している。

組合：運転士の泊行路をあえて居流し行路にしている理由はなにか。

会社：バランス、行路の形態など全体を見て判断している。

組合：4組の指定が変わらないが、3組に変えるなど公平に出来ないのか。

会社：全体のバランスを見て判断してる。

組合：現状の車掌の3802-2の下りの列車は4時間待っての便乗列車を指定しているが、先ほどの鳥飼基地からの列車がないというのは分かるが、本線列車は何本でもある。何故、改善しないのか。

会社：お客様のニーズもある。色々勘案した結果である。

組合：車掌の泊地が3人バラバラになる行路であるが、何故このような行路が発生するのか。

会社：行路作成上、勤務時間など総合的に判断した結果。

組合：新横浜に停泊させている列車は、その列車の停泊地がないのか。
会社：色々なことを勘案してる。東京が担当すればいいのではないのかという意見も聞く。
組合：それが一番シンプルな改善策。異常時を想定するなら泊地が同じであるべき。
会社：泊地がバラバラなのは好ましくないと思う。
組合：三島の泊地は駅の外の夜道を歩かせることになる。その時間帯だけ警備員をつけるなど防犯対策をするべき。
会社：必要な箇所は行ってる。
組合：準備時間の問題であるが、車掌携帯端末での車内改札が変更になる。事前に端末を確認する作業が増えるはず、乗務前の準備時間を増やす考えはないのか。
会社：現状の時間で問題ない。
組合：退出点呼も運転士は1人で5分だが、車掌は3人でも5分の退出点呼である。足りないのではないのか。
会社：遅れた部分は適切に対応されてるはず。
組合：三島の徒歩時間であるが、現状の時間は着発からカウントしてるのか。
会社：着発である。
組合：交番周期であるがどうなってるのか。
会社：(ダイヤ改正後は) 職場で考えがある。タイミングはこちらでは分からない。
組合：大二運は6ヶ月である。3年ぶりに変更したが、1年毎に変えるなどの考えはないのか。
会社：適宜、職場で判断されてやられる。頻度については人それぞれ感じ方が違う。
組合：小交番より差別なく廻すなら大交番がいい。
会社：会社は小交番の方がいいと判断してる。新しい運転士に早く慣れてほしいためという理由からも小交番にしている。
組合：東京での他所詰所で無理矢理会社の意図するビデオを見せるのはおかしい。業務に必要ななら訓練時間でやるべき。支社からしっかり指導すべき。
会社：ご意見は聞かせて頂く。
組合：東一運の長西所長が張り切りすぎたのか。
組合：ダイヤ改正後にも問題点があれば申し入れる。

以上

「申」第29号「車内改札変更に関する申し入れ」(2016年2月3日申入)

1. この間、運輸所の訓練では、施策変更時の説明等では時間が少なく社員からの質問に答えず後で営業科に聞きに来るようとしている。訓練時に社員の質問にその場で答える十分な時間を多く取ること。
【回答】 訓練時間には限りがあるため、当日に質疑が完結しなかった場合、または後日新たに生じた疑問については各営業科、指導科に確認されたい。尚、2月までの訓練で出た主な質問については、3月の訓練や資料配付等をもって補足する予定である。
2. 自由席の改札をなくすこと。
【回答】 自由席は座席データが車掌端末に配信されないことに加え、早乗りや乗り遅れのお客が多い。このため、改札による返席を行うことで、他のお客様に座席を提供し、座席データの精度を向上させることを目的に、自由席の改札を実施する。
3. 仮に自由席の改札を行う場合、改札の区間、回数、西日本引継ぎ時の具体的取扱いについて明らかにされたい。

【回答】原則乗車の都度であるが、こだまは東京～静岡、静岡～名古屋の各区間で改札を実施する。自由席は、現行の座席整理表と同様に行き先を記載して引き継ぎ、指定席・グリーン席についてはデータと異なる部分について実施したものを座席整理カードに記載し引き継ぐ。

4. 車掌長の普通車改札業務の担当を現行の担当に加えて（上り下り共）、6、12号車（のぞみ号）、12号車（ひかり号）を担当とすること。

【回答】改札業務の担当号車については、業務内容等を考慮し、適切に指定を行っている。車掌長の担当号車については、指定席に加え、改札優先度が高くなる自由席の一部を担当する。

5. 車掌長、列車長の予備月の運用において、車掌の中乗り担当行路、後部担当行路をそれぞれ1行路以上を指定し、幅広い運用の技術継承をはかること。

【回答】勤務繰配については、就業規則に基づき、労働時間や行路内容等多くの要素を踏まえて適切に指定している。

6. のぞみ、ひかり、こだま号の車掌長、車掌、後部車掌の具体的業務のイメージを明らかにされたい。

【回答】移行後は、グリーン車・指定席はデータ改札を実施し、データと異なるお客様や資格確認が必要なお客様に対し対面改札を実施する。自由席については、乗車の都度、対面改札を実施する。改札方法の見直しにより生み出された時間は、よりきめ細やかな車内巡回を実施するなど、さらなるサービス向上につなげる。

7. 車掌携帯端末の端末改修と活用法について明らかにすること。

【回答】車掌携帯端末は、従前の使用方に加え、発売状況や割引などの座席情報の確認に用いる。これに必要な機能はすでに現端末へ具備されており、改修する予定はない。

8. JRCPの具体的業務内容について全て明らかにすること。

【回答】従来の委託業務に加え、のぞみ号において、お身体の不自由なお客様の対応と遺失物の取り扱いが対象となる。

9. 車掌乗り組み基準について「2016年ダイヤ改正では考えていない」と説明しているが、3名から2名への車掌乗り組み変更についての構想を明らかにされたい。

【回答】現段階で成案として示せるものはない。

10. 「常に効率化を追求する」と説明しているが、安全確保のため、車掌の乗り組み基準は3名とするべきであると考え。車掌2名乗務となる条件整備について明らかにすること。また現行での課題（設備、体制等）を明らかにすること。

【回答】安全やサービス、セキュリティなどを勘案して、効率的な業務遂行体制を構築していくことは避けて通れない課題と認識しているが、現段階で具体的に示せるものはない。

以上

《 若干の議論 》

組合：今月受けた現場での訓練では、足りないことであれば営業科へ来て下さいと言っていた。少しは改善したかと思うが、新しく車内に担架を搭載するというので訓練室に置いて説明したが時間がないということで実際、触れなかった。今後、このような部分を改めるべき。

充実した訓練内容を行うこと！

車内に搭載する異常時対応ツール(折いたたみ担架、防煙マス

ク、防火手袋)、見せるだけで「触る時間ありません」！これでは列車火災の教訓は生かせない！

組合：自分が気付かない部分を他の方から聞いて勉強になる事がある。最初からそういう時間も設定するべき。説明する時間も必要であるが、資料配付し質疑の時間も必要。

会社：会社としても一番いい効果のあるやり方がいいと判断してやってる。

組合：防煙マスクも説明していたが、実際被って経験してみないと分からない。

会社：マスクは簡単である。

組合：やってみたことないのに分からない。体のつくりは人それぞれ、被れない人もいるのでは。

組合：自由席改札の説明があったが、のぞみ号の指定席の改札はデータが反映されるようだが、特にひかり号こだま号の自由席の改札は無理ではないのか。停車駅が15分に一回停車する（名古屋～新大阪間では各駅停車も存在）。

会社：基本は乗車の都度。目安の形は訓練でも説明があったはず。

組合：出来ない理由を（乗務報に）書けば問うことはないのか。

会社：現行も出来ない場合の対処をしているが問題ないはず。

組合：引き継ぎが必要でない下りこだま号の名古屋駅からの座席整理カードの引き継ぎも必要か。

会社：はい。

組合：自由席の改札理由で、早乗り、乗遅れのお客が多い、指定席の提供をし座席データの精度向上、座席の返席のためと説明したが、そのために自由席のお客様のくつろぎの時間の邪魔をし迷惑をかけることになる。

会社：指定席を取りたくても取れないお客様の席を確保することも輸送業の責任。指定席のニーズが多い。

組合：一列車で何席しかないような空席を探すために改札することは、自由席の方の時間を奪うことはデメリットの方が多い。

会社：切符の精度の利用を確認していくという作業が必要。ヨーロッパのような信用乗車というような方法はしない。指定席についてはお客様のものを見ずとも分かるような手段が出来た。自由席はその手段がないから見るしかない。公平に乗車して頂くために乗車券を確認するという考え。

会社：基本的には乗車の都度、確認するとなっている。

組合：西日本、東日本では自由席改札がされない。その中ではかなり苦情も出るのではないのか。苦情が来た場合はなくすのか。どのような苦情が来ようともなくさないのか。

組合：ソフトの改修はしないが、端末の機械の交換はしないのか。

会社：今のところない。

組合：一部の車掌長に新しい端末を持たせてテストしているように聞くが事実か。

会社：それはない。

組合：もし聞いたら全員に聞いて頂きアンケートしてもらいたい。

組合：機械の改修は小型の軽量なものにされたい。

西日本では割引資格確認なし！

会社は旅客信用第一とし割引|確認を省略せよ！

組合：西日本では割引の資格確認を行っていない。東海の区間で確認をすることで混乱や

迷惑をかけることになる。苦情をもらうことになる。お客様信用第一として省略すべきである。

会社：東海道新幹線の運行の特徴であり、列車本数が多いというように他の新幹線との比較は一概に言えない。

組合：自由席の改札にはキセル防止もあるということだが、駅から無札で改札から入場させないような体制は取ってるのか。

会社：今もやってるはず。ゼロではないことは認識してる。

組合：自動改札を通れない切符を変えていくという考えはあるのか。

会社：基本的には前から同じ考えの流れ。環境が整う条件から改善していく。

組合：車掌長、列車長の運用は柔軟に出来ないのか。年休発給の条件もよくなる。

会社：職場によっての方針であるとかである。提案の内容であると逆に制約が増えるのではないかと。

組合：予備でいつでも乗務出来る体制で待機してるが、条件は限られてない。

会社：絶対やらないとも思ってない。

組合：データを活用して生まれる時間の説明があったが、どれぐらいの時間が出来ると考えているのか。

会社：数字では表していない。一概では言えない。慣れてくれば現行よりは出てくると考えている。

会社：慣れない部分大変だが、慣れてくれば時間が生まれるはず。

組合：のぞみはそのような事も言えないこともないが、ひかりと、こだまは逆の現象が発生するのではないかと危惧してる。お客様にアピールしてることと、実際起こりうる問題との矛盾があると考える。

組合：2人乗務に対する考えを聞いたが、効率化は避けて通れないと説明している

データを活用した改札で生まれる時間を 2人乗務の効率化につなげるべきでない！

が、今回のデータを利用することも（2人乗務の）要因として含まれてるのか。

会社：3月26日を迎えることで色々な問題が出てくるかと思う。その都度、精査し議論していきたい。今よりは時間が満たされるということはあると思う。

組合：時間が生まる事の受け止めが、仕事が余ってるから人を減らそうということには結びつけるべきではない。安全確保の要員として車掌は3人がベストであるということが先日の225Aの問題ではっきりしたし、3人で足りていたのかとも言える。生み出される時間はお客様のために使うのであって、会社が乗務員を減らすための条件にするべきではないと主張しておく。

会社：現時点で組合側の意見は承知した。

組合：運用後も問題が発生してくると思われるのでその都度、申し入れをする。

以上