

## ワンマン列車の拡大、折り返し時間の僅少、 食事時間、休憩時間、睡眠時間、アケ時間 など乗務労働の悪化は、安全運転に問題！ 健康で余裕を持って働ける環境を追求！

3月ダイヤ改正によりますます厳しくなった乗務労働の悪化に対し、名古屋地本は申2号を提出し業務委員会を開催し要求の改善を目指したが、会社回答は1つも見直し、修正もないひどい回答であった。

会社回答と主なやり取り

### 共通項目

1. 出発点呼時、掲示板の伝達事項等は簡素化して点呼時間を短縮すること。

回答：その様な考えはない。

2. 泊行路の出勤時間は行路作成基準に沿うこと。

回答：適宜・適切に対応している。

組合：休み後の出勤時間に早いのがあるが基準通りにやられているのか。

会社：問題なく行われている。

3. 2時間以上の待ち時間が発生する訓練指定を止めること。

回答：その様な考えはない。

4. 3時間以上連続した乗務は生理現象と体調管理を考えて作成しないこと。

回答：その様な考えはない。

組合：乗務員の体調を考えた行路を作成すべきである。連続3時間も乗務する行路は非人間的な扱い。作成をするべきではない。

## 余裕のある乗務環境を作ること！

5. A T S 要注意駅の改善を図るために地上子を増設すること。

回答：適宜・適切に対応している。

組合：あとの回答もそうであるがもっと乗務員が余裕を持って仕事ができるように改善をするべきである。そうすればミス、事故も減る事につながる。

6. 行路表の時刻、注意書きの文字を大きくすること。

回答：その様な考えはない。

7. 列車停止目標の両数標を4. 8. 0と簡素化すること。

回答：その様な考えはない。

8. 安城駅上り1番のホームを延伸して8両対応にすること。

回答：その様な考えはない。

9. 折り返し時間を15分以上確保すること。

回答：必要な時間は確保している。

**10. 睡眠時間を6時間以上確保すること。**

回答：その様な考えはない。

**名古屋運輸区 運転士**

1. B31WF 18時から1時33分まで休憩時間がないので見直すこと。

回答：現行の通りとする。

2. B31 2352F名古屋到着～B33 305Mへの乗り継ぎを電話乗り継ぎとすること。

回答：回答保留

組合：2352Mの間違い。乗り継ぎ時間が短い。4両は何分なのか。

会社：4分がいいのか5分がいいのかではない必要な時間は確保している。

組合：会社の必要時間ではない、乗務員が必要とする時間である。

3. B35 岐阜で131Fから148Fへの折り返しは131Fが尾張一宮での開通待ちで快速列車の遅れにより、岐阜着が遅れ4分での折り返しは無理なので改善すること。

回答：必要な時間は確保している。

4. B35 131F尾張一宮、木曾川間3分45秒の運転では岐阜駅に定時到着出来ないで改善すること。

回答：必要な時間は確保している。

組合：現場に確認したのか。

会社：前の列車にあたる事によるものではないか。

組合：そもそも3分45秒は基準運転時分になっているのか。

会社：列車によって違っている。

組合：基準運転時分に無理があるのではでないか。

5. B13 熱田便乗1100F着から回2541F出区点検までの1時間14分間も居る場所がないので熱田駅ホームに乗務員詰所を設置すること。

回答：その様な考えはない。

6. 豊橋駅到着列車のイス転換を整備会社の社員が一人で行うため時間がかかり車掌のドア開閉が遅れるので整備会社の作業員を増やすこと。

回答：その様な考えはない。

7. 運転士養成は3組、4組とすること。

回答：その様な考えはない。

**名古屋運輸区 車掌**

1. C111行路の睡眠時間確保のため2709F関ヶ原行きを止めること。

回答：現行の通りとする。

組合：見直しを検討したのか。

会社：他の行路に変えても結局、誰かが行かなくてはならない。

組合：運輸区に持ち替える事を考えられないのか。

2. C102SH 3176F～3199Fの8両編成は止めること。

回答：現行の通りとする。

3. C115FS 4308M～4309M名古屋折り返し5分以上確保すること。

回答：現行の通りとする。

4. C122WF 546D～1551D、1558D～1563D～1568D～573Dの武豊線、連続乗務を止めること。

回答：現行の通りとする。

5. C146WF便1330F、C146SH便4336M亀山～名古屋の便乗は止める

こと。

回答：回答保留

組合：C 1 4 6 WFはC 1 4 6 WMの間違い、回答できないのか。

## 拘束時間の短縮、休憩、睡眠、食事時間の確保は乗務員の要求である！

### 大垣運輸区 運転士

1. 以下の行路は拘束時間が24時間を超えるので改善すること。

B 5 4 W F S、B 5 5 F S、B 5 6 W F、B 6 1 F S、B 6 3 W F S H、B 7 1 W  
B 7 4 F S、B 7 6 S、B 8 1 S H、B 8 2 W H、B 8 3 S H、B 8 5 W F S H  
B 9 1 S H、B 9 3 F S、B 9 6 F S

回答：現行の通りとする。

組合：拘束時間24時間を超える行路の数が前回より増えている。

会社：それは分からない。労働条件を良くしたと考えて作成した。

組合：24時間を超える行路の数だけではなく時間も長くなっている。

会社：休憩時間、食事時間を取れば拘束時間は長くなるのではないか。

組合：以前、会社は24時間超えない行路作成を目指していると答えていた。

2. 以下の日勤行路は拘束時間10時間を超えるので改善すること。

B 5 2 W F、B 5 2 S H、B 6 2 W F、B 6 2 S H、B 6 8 W F、B 6 8 S H  
B 7 5 W F、B 7 5 S H、B 8 6 S H、B 9 4 W F

回答：現行の通りとする。

### 大垣運輸区 車掌

1. C 1は9時20分、C 3は8時51分、C 1 6は8時55分、C 3 3は8時50分、  
C 3 6は9時5分と出勤時間時間が早いので10時台の出勤時間に改善すること。

回答：現行の通りとする。

2. C 1 1 2 5 0 3 F豊橋から2 3 1 6 F豊橋まで3時間5分の連続乗務となるので折  
り返しを含めて一列車落とす様に改善すること。

回答：現行の通りとする。

組合：3時間以上の連続乗務は問題である。

会社：折り返し時間を活用して貰えばよい。

3. C 1 2 2 1 0 8 F名古屋から2 3 5 1 F米原まで3時間10分の連続乗務となるの  
で改善すること。

回答：現行の通りとする。

4. C 1 3 2 1 1 4 F大垣から2 3 5 3 F米原まで3時間34分の連続乗務を改善する  
こと。

回答：回答保留

5. C 1 6 2 5 2 5 F豊橋から大垣着折り2 3 3 8 F豊橋まで3時間4分の連続乗務を  
改善すること。

回答：現行の通りとする。

6. C 3 5 1 1 0 0 F名古屋から1 1 2 1 F名古屋まで3時間20分の連続乗務を改善  
すること。

回答：現行の通りとする。

## 豊橋運輸区

1. B 5 4、B 5 7は夕食時間が少ないので45分以上の時間を確保すること。

回答：必要な時間は確保している。

2. B 6 3朝、起床してから終了まで7時間もありながら労外が3分しか無いので改善すること。

回答：現行の通りとする。

組合：7時間の労働時間で休憩が3分しかないのは問題、日勤の8時間勤務では休憩時間を45分与える様に定められている。

会社：天竜峡での乗り継ぎ時間がある。

3. B 6 7、8時7分出勤から0時25分まではあまりにも長すぎる初作業の分割補助を持ち替え、出勤時間を遅くするか22時に到着点呼を受けられるように改善すること。

回答：現行の通りとする。

4. 中部天竜駅での入れ換え作業、伊那松島の548M入れ換えと豊橋の553M入れ換を食事時間と休養時間確保のため持ち替えること。

回答：現行の通りとする。

5. 本長篠と新城の電留線について出区点検でドア開閉すると木の葉がドアに挟まり室内が葉っぱで一杯になるので木を撤去すること。

回答：木を撤去する考えはない。

組合：枝が伸びてドア開閉点検したときに枝が車内に入り込み、ドアを閉めると葉っぱだけが落ちて残っている。木は撤去出来ないかも知れない、枝は払える。

## 伊那松島運輸区

1. B 6 6、回1582M伊那松島～宮田運転時分が短く定時運転が出来ないので運転時分を見直すこと。

回答：必要な時間は確保している。

2. B 6 6、夕食（18：02～18：11）、朝食（8：26～8：28）時間なし

回答：必要な時間は確保している。

## 肉体的限界を超えた行路がミス・事故を招くことになる！

3. B 6 2、B 6 4睡眠時間が少なく一番列車の乗務でアケが遅い。安全上問題である（特に予熱期間）列車を持ち替えるなどして改善すること。

回答：必要な時間は確保している。

組合：特にB 6 4はひどい。冬になると予熱時間が付き、起きるのは4時前に起きることになる。こんな状態で16時まで乗務を行わせることは危険であり安全上、大きな問題であると考えるが、どう思うのか。

会社：言われていることは分かるが代案がないので無理だ。

組合：さらに、この行路は飯田から1時間以上の便乗もあり乗務員は肉体的に疲労し、いつミス・事故を起こしても不思議ではない行路である。早急に改善すること。

4. 50番代の組みではワンマン列車が多く、60番番代の組みはアケが遅く、駒ヶ根泊の4行路と偏っているので列車、泊行路を平準化すること。

回答：現行通りとする。

## 神領運輸区

1. B 6 1 SH、B 6 2 SH、B 6 4 SHの出発点呼時、その間に車掌の出勤が複数入るため点呼時間がなくなり焦るので何らかの対策等の改善をすること。

回答：その様な考えはない。

2. B 7 7 Wは明けで塩尻一往復する激務なので睡眠時間を確保すること。

回答：必要な時間は確保している。

3. B 6 1 WHは明けで回7 3 1 M、1 0 0 M、6 0 3 M、6 0 8 Mと連続乗務（4：22～7：30）となるので改善すること。

回答：現行の通りとする。

4. B 6 1 WF、泊まり行路で出勤が早い（9：03）ので持ち替えて改善すること。

回答：現行の通りとする。

5. B 6 2 H、5 7 5 1 M中津川着入換の後（労外90分後）、5 7 8 3 M分割入換え有り、翌日7 0 0 M入換後に併合が有り休養時間が少ないので5 7 8 3 M分割入換か7 0 0 M入換後併合のどちらかに持ち替えること。

回答：回答保留

6. B 6 7 WF（瑞浪泊）、2 6 0 7 M、2 6 0 4 M、6 3 7 M、6 5 0 Mと連続乗務（13：00～16：50）なので改善すること。

回答：現行の通りとする。

7. B 8 4 WF、日勤で拘束が12：46、労働時間9：09なので改善すること。

回答：現行の通りとする。

8. B 9 2 WH、5：06起床で12：35終了まで長時間なので短く改善すること。

回答：現行の通りとする。

9. B 9 5 WF SH（土岐市泊）、アケの労外が13分～19分で13：35～13：39までの長時間勤務なので短く改善すること。

回答：現行の通りとする。

10. B 9 8 WH（中津川泊）、4：50起床で11：53終了まで長時間なので短く改善すること。

回答：現行の通りとする。

11. B 9 3 W、B 9 5 Wなど勤務時間が極端に短い行路を平準化すること。

回答：現行の通りとする。

組合：極端な行路により他の行路にしわ寄せが行っている。もっと工夫をした行路を作成すべきである。

12. 2組は5日の連続勤務で、さらに今改正からアケが遅くなり睡魔に襲われやすい時間帯の列車が集中しているので他の組と平準化すること。

回答：現行の通りとする。

13. 中津川駅における分割併合作業後の駅への終了合図は基本通り車掌が行うこと。

回答：現行の通りとする。

14. 泊まり行路のアケで2往復は改善すること。

回答：回答保留

組合：会社は意味が分からないかも知れないが、乗務員詰め所では泊まりアケの次行路で2往復があると「きついなあ」と日常的に会話がされている。

15. 中津川駅、瑞浪駅、土岐市駅に冬期要員を置くこと。

回答：その様な考えはない。

16. 鶴舞駅、上り両数標の4両標20を名古屋方に移動し8両標にすること。

回答：その様な考えはない。

17. 千種駅、上り特急の6両、10両標を外すこと。

回答：その様な考えはない。

## 中津川運輸区

1. B 1 8では南木曾駅折り返し時間が7分しかないため、車内点検が出来ず、また証明

書発行があると確実に遅れるので自車扱い駅での折り返し時間は15分以上とする。

回答：必要な時間は確保している。

組合：証明書の等の発行時間は確保されているのか。

会社：いつもあるわけではない。証明書発行で列車が遅れるのはやむを得ない。

組合：そうではなく、折り返し時間を増やし余裕をもたせること。

2. B26SH、夕食時間がないので出区作業をなくして夕食時間を確保すること。

回答：必要な時間は確保している。

3. B27、822Mは秋から冬にかけて落ち葉等による空転により列車が遅れるので年間を通じて余裕のある運転時分とすること。

回答：必要な時間は確保している。

4. 折り返し運転のある駅（坂下、南木曾、上松）は全車扱いとすること。

回答：その様な考えはない。

5. 中津川で接続となる列車については中津川より先はICカードが利用できない案内放送と同時に恵那駅より特改を乗務させて対応すること。

回答：その様な考えはない。

組合：今日、議論したことは来年のダイヤ改正に反映すること。

以 上