

「26年春のダイヤ改正」提案の改善要求について業務委員会を開催！

名古屋地本は1月29日、昨年12月20日会社より提案された「26年春のダイヤ改正」について職場より出された改善要求について業務委員会を開催しました。

折り返し時間を増やすこと！

朝の長時間、連続乗務を解消すること！

会社回答に対して組合は「職場からは昨年と同じ要求が出ている項目がある。改善されていない事から同じ要求が出されているのである。会社は職場の要求を無視して誠意ある回答がなされていない」「効率化によりますます乗務密度と増え疲労度が高まっている。安全確保のためにもゆとりを持った労働環境を求める」と主張し具体的協議をおこないました。

会社回答と主なやり取り

共通項目

1. 出発点呼を簡素化して時間を短縮すること。

回答：その様な考えはない。

2. 一日平均の労働時間は、7時間とすること。

回答：その様な考えはない。

3. 一行路の拘束時間は、日勤行路9時間、泊行路22時間以内とし、泊行路の明けは10時までとすること。

回答：その様な考えはない。

4. 9時前の出勤行路は止めること。

回答：その様な考えはない。

5. 食事時間は、朝は7時～9時、昼は11時～13時、夜は17時～19時の間で1時間以上連続して確保すること。

回答：その様な考えはない。

6. 睡眠時間は、実質6時間以上確保すること。

回答：その様な考えはない。

7. 訓練の待ち時間は1時間以内とし超える部分は超勤とすること。

回答：その様な考えはない。

8. 午後の訓練指定を止めること。

回答：その様な考えはない。

組合：乗務が午前で終了しても、午後訓練が指定されることにより実質の明けが午後となる事から訓練期間を延ばして午前訓練のみにすること。

会社：午後訓練の場合、出勤時間が遅くなっている。

組合：午後訓練では2～3人という時もある。効率が悪いのではないか。

会社：待ち時間が短い行路を指定している。

組合：名古屋運輸区車掌は数分のことで午前訓練に参加できない行路が多く発生している。現場の意見を聞き対応すること。

会社：全体を見て時間を設定している。

組合：訓練期間はどこの現場も同じなのか。

会社：現場、内容によって違っている。

組合：数分の為に時には2時間も待たされ、午後訓練となり翌日は早出出勤となる場合もある、少しでも早く勤務解放するために訓練時間と期間を改善するべきである。

9. 翌日の勤務が前泊となる場合は訓練指定をやめること。

回答：その様な考えはない。

10. 列車の折り返し時間は、10分以上確保すること。

回答：必要な時間を確保している。

組合：必要な時間は確保していると答えているが行路によっては非常に少なく、乗務員はホームを走りながら移動している時もある。労災の発生や、お客様にケガを負わせる事態にもつながりかねない。必要な時間を確保すること。

会社：だから必要な時間は確保している。どの行路の時間が少ないのか言って貰えれば議論が出来る。

組合：4両と8両では折り返し時間に違いがあるのは当たり前と思うが、1両分の移動は何秒と見ているのか。基準を明らかにせよ。

会社：基準はあるが明らかにしない。

組合：基準はあるが明らかにしないことを確認する。折り返し時のスイッチ整備、確認項目が増えていることから時間もかかっている。安全な作業が出来るように折り返し時間に余裕を持たせること。

11. 分割・併合作業は、10分以上確保すること。

回答：必要な時間を確保している。

12. 8両編成の出区点検時間は15分以上確保すること。

回答：必要な時間を確保している。

13. 到着から乗り継ぎの移動時間として順方向5分以上確保すること。

回答：必要な時間を確保している。

14. 各行路毎の出勤時間・退出時間・労働時間の一覧表を全員に配布すること。

回答：前回同様配布する予定である。

15. 駅での分割・併合作業をなくすこと。

回答：その様な考えはない。

16. 日勤行路は各組に一本とすること。

回答：その様な考えはない。

17. ダイヤ改正資料に行路毎の労働時間、労働外時間の詳細を明示すること。

回答：その様な考えはない。

18. 休憩時間の自由使用を保障すること。

回答：その様な考えはない。

19. ダイヤ改正の提案に休日行路も提案すること。

回答：その様な考えはない。

20. 名古屋車両区の電化工事が完了し、名古屋での電車留置箇所が駅構内から車両区になると聞いている。例としてB33行路の始まり、現行なら「入換」が「出区」、最後2356Mは現行ならば「入換」が「出区」になっていることから明らかなので入区・出区ルートの手入れは十分に行うこと。すべての入線可能な線路の線見を実施すること。

回答：必要な教育を実施している。

21. 飯田線、中央線の車両は寒冷地でも耐えうる車両とすること。

回答：適宜、適切に対応している。

組合：会社の対応は後手に廻っている。凍結防止に使い捨てカイロを貼って対応しているが対策になっていない。北海道、東北などの寒い地方がどの様な対策を行っているのか学んで対応すべきである。

22. ダイヤ改正の提案に対する検討、要求提出期間を10日以上確保すること。

回答：必要な時間は確保している。

組合：回答保留があるのは「申」の列車番号に間違いがあったことによると思うが、そもそも検討、点検する時間がないことにより発生しているのであるから提案を早くするか、「申」の提出期限を遅くするべきである。

昨年、神領では訓練の中でダイ改の変更点の説明がされなかったもので、ダイ改後に混乱があった。具体的な変更作業を伝えることは間違い防止につながる。確実に行うこと。

会社：内容により現場が必要とあれば行っている。

組合：以前は作業等の変更点を説明していた。今回も説明を行うように現場を指導すること。また、行路別注意表などは安心して作業ができるように、使う側にたった注意表を作成、書き方が変わった場合などはしっかりと説明すること。

職 場 別 要 求

名古屋運輸区 運転士

1. 13W 熱田駅、便1100F便乗列車を45分程度繰り下げ名古屋で食事ができるようにすること。便1100F熱田着から回2541F出区点検開始までの間の労働外時間が無駄であり出区点検の必要時間は8両編成でも15分。便乗到着から発車まで1時間12分間も時間は必要ない。

回答：提案通りとする。

組合：便乗列車を変えることは難しい事ではない。食事を取るにも名古屋の方が取りやすい。

会社：早めに行くことにより事故などで列車が遅れた時に対応が取りやすい。

組合：そもそも会社は異常は想定していないのでないか。そうであれば要求にもあるように時間僅少の接続列車に対してもその様な対応を取るべきである。

2. B31W 2311G見直して現行通りの車掌乗務のツーマン列車にすること。

回答：その様な考えはない。

3. B35W 1307G～1314M 折り返しを10分確保すること。

回答：必要な時間を確保している。

4. B36W 119F 名古屋で段落ちすること。

回答：提案通りとする。

5. B47W 171F～1323M 3時間30分の休憩を短く見直すこと。

回答：提案通りとする。

名古屋運輸区 車掌

1. A1組とA2組のテ-日勤テ-5勤の勤務を改善すること。

回答：提案通りとする。

2. C102 土休日178F～1101Fの8両編成を見直すこと。

回答：回答保留

組合：この主張は尾頭橋、三河塩津、三ヶ根などの駅はカーブしている事から8両編成の列車は安全確認が難しいので4両編成することを要求したのである。

3. C106 武豊線のみを行路を見直すこと。

回答：その様な考えはない。

4. C106 10時26分の訓練指定は止めること。

回答：提案通りとする。

5. C111 2709Fを乗務すると睡眠時間が短くなるので別の行路にすること。

回答：提案通りとする。

6. C117 食事時間を確保すること。

回答：提案通りとする。

7. C118 10時29分の訓練指定は止めること。

回答：提案通りとする。

組合：10時30分前後の終了で2時間以上、待たされ午後訓練となっている。次勤務の事も考え午前訓練が出来るように見直すこと。

会社：全体的に見て指定をしている。該当する行路は少ないと思う。

組合：8本の行路で10時30分前後の終了があり午後訓練が指定されている。少ないとは言えない改善すること。

8. C121 10時17分の訓練指定は止めること。

回答：提案通りとする。

9. C122 1558D～573Dの連続乗務を改善すること。

回答：提案通りとする。

10. C125 10時34分の訓練指定は止めること。

回答：提案通りとする。

11. C126 1556D～1571Dの連続乗務を改善すること。

回答：提案通りとする。

12. C133 1554D～1569Dの連続間乗務を改善すること。

回答：提案通りとする。

13. C133 アケ12時28分を早い時間に改善すること。

回答：提案通りとする

14. C135 10時44分の訓練指定は止めること。

回答：その様な考えはない。

15. C137 10時45分の訓練指定は止めること。

回答：その様な考えはない。

16. C141 10時22分の訓練指定は止めること。

回答：その様な考えはない。

17. C151 10時15分の訓練指定は止めること。

回答：その様な考えはない。

18. C153 10時32分の訓練指定は止めること。

回答：その様な考えはない。

19. C153 1201F～1210Fの連続6往復を改善すること。

回答：提案通りとする。

20. C156 アケ12時15分を早い時間に改善すること。

回答：提案通りとする。

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。

B66W、B71W、B76W、B81W、B96W

回答：提案通りとする。

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。

B52WF、B62WF、B72WF、B86WF

回答：提案通りとする。

3. B71 ホームライナー2983Fは乗客も少ないので名古屋～関ヶ原の運転を大垣止まりにすること。

回答：その様な考えはない。

4. B58W 名古屋17:05の191Fから岐阜、1110Fで岡崎、1119Fで岐阜、21:39の1138F名古屋まで約4時間30分の連続乗務なるので体調を考え段落ちにすること。

回答：提案通りとする。

5. B69W 5:08の出区で106F豊橋、便211F名古屋、2508F豊橋、2517Fで大垣着が12:01、起きてから乗務時間が長いので体調を考えて見直すこと。

回答：提案通りとする。

6. B77W 翌日の豊橋から135F名古屋、137F岐阜、回137Fで大垣入区と5時起ききの12時終了と勤務が長いので体調を考え見直すこと。

回答：提案通りとする。

7. B 8 7 W 豊橋から1 1 2 5 F岐阜、1 1 1 4 F豊橋と連続乗務時間が長いので体調を考え段落ちにすること。

回答：回答保留

8. B 9 1 W 豊橋から1 1 1 7 F岐阜、1 1 3 6 F豊橋と連続乗務時間が長いので体調を考え段落ちにすること。

回答：提案通りとする。

9. B 5 4 W 翌日の1 0 1 Fと1 0 2 Fの出区点検をB 8 1 Wと持ち替えること。

回答：提案通りとする。

10. B 5 4 W 訓練指定は止めること。

回答：提案通りとする。

大垣運輸区 車掌

1. 次の行路は出勤が早いので10時以降の出勤に改善すること。

C 1、C 3、C 13、C 15、C 21、C 22、C 24、C 26、C 31

回答：提案通りとする。

2. C 6 名古屋での2 9 8 2 Fから2 1 0 7 F乗り継ぎまで27分なので列車遅延を想定して列車を1本落とすこと。

回答：提案通りとする。

3. C 1 2 岡崎1 1 3 Fで米原は2時間31分の連続乗務となるので体調を考えて見直すこと。

回答：提案通りとする。

4. C 1 3 大垣2 1 1 4 Fで豊橋、2 3 5 3 Fで米原までの3時間44分の連続乗務と米原2 3 0 8 Fで豊橋、2 3 0 7 Fで大垣の4時間7分の連続乗務は体調を考えて見直すこと。

回答：提案通りとする。

組合：2 3 0 8 Fを大垣で段落とするか、米原からの2 3 0 7 Fを1本後の列車に変えること。

会社：後の列車に変えると勤務終了が遅くなるのではないか。

組合：勤務終了が遅くはなるが、乗務員からの要求であれば見直せばよいことである。

5. C 1 4 西小坂井、便回3 0 2 Fで豊橋、1 2 3 Fで岐阜、1 4 0 Fで名古屋までの3時間27分の連続乗務は体調を考えて見直すこと。

回答：提案通りとする。

6. C 1 5 夕食時間がないので夕食時間を確保すること。

回答：提案通りとする。

7. C 2 1 1 2 2 7 Fから1 2 2 6 Fは美濃赤坂、折り返し時間が5分なので10分確保すること。

回答：回答保留

8. C 2 2 大垣2 5 3 4 Fで豊橋、2 3 4 1 Fで名古屋まで2時間32分の連続乗務は

体調を考え見直すこと。

回答：提案通りとする。

9. C22 2534F豊橋での2341Fへの折り返し時間が5分なので10分以上の折り返し時間を確保すること。

回答：その様な考えはない。

10. C23 190Fの岡崎折り返し199Fは3分なので10分以上の折り返し時間を確保すること。

回答：その様な考えはない。

11. C23 名古屋190Fで岡崎、199Fで岐阜、1118Fで名古屋までの3時間14分の連続乗務と大垣2306Fで豊橋、2511Fで大垣の3時間16分連続乗務は体調を考えて見直すこと。

回答：提案通りとする。

12. C25 2522F豊橋折り返し2531Fは折り返し時間が7分、2346F豊橋折り返し2345Fは折り返し時間4分なので10分以上の折り返し時間を確保すること。

回答：その様な考えはない。

13. C31 大垣2354Fで豊橋、2135F大垣は3時間18分の連続乗務になるので体調を考え見直すこと。

回答：提案通りとする。

14. C32 名古屋1129Fで岐阜、1148Fで豊橋は2時間51分の連続乗務となるので体調を考えて見直すこと。

回答：提案通りとする。

15. C33 名古屋から2108Fで豊橋、2351Fで米原までの3時間10分の連続乗務と名古屋2512Fで豊橋、2521Fで大垣の2時間29分の連続乗務は体調を考えて見直すこと。

回答：提案通りとする。

16. C34 豊橋119Fで岐阜、136Fで名古屋は2時間59分の連続乗務となるので体調を考えて見直すこと。

回答：提案通りとする。

17. C36 1103F名古屋着から1105Fまでの乗り継ぎ時間が18分しかないの
で見直すこと。

回答：提案通りとする。

18. 名古屋から1123Fで岐阜、1142Fで岡崎は2時間01分の連続乗務となるので体調を考え見直すこと。

回答：提案通りとする。

19. C37 豊橋185Fで岐阜、1102Fで名古屋は2時間56分の連続乗務となるので体調を考え見直すこと。

回答：提案通りとする。

神領運輸区

1. B 6 1 アケの日の700Mから終了11:50まで長時間である。108M乗継後の回773Mを他と持ち替えて早く終了すること。

回答：提案通りとする。

2. B 6 2 4時間程度の睡眠時間しかとれないまま明けで塩尻往復をしなければならないため、1303Mの出区担当の持ち替えをすること。悪くとも1106M前分割入換作業の持ち替えを行うこと。

回答：提案通りとする。

組合：睡眠時間が少なく起きてから1303Mの入れ換えを行い、明けで塩尻1往復することは大変である。

会社：1001Mから後をB79と入れ換える。

組合：その変更を行っても、明けの勤務量はほとんど変わらない。1303M、1106Mの作業を考えること。

3. B 6 3 260M～650Mまで約4時間の連続乗務であり見直すこと。

回答：回答保留

4. B 6 7 611M～630Mまで約3時間の連続乗務であり見直すこと。

回答：提案通りとする。

5. B 7 1 昼食時間がない。昼食時間を確保すること。

回答：必要な時間は確保している。

6. B 7 4 2740Mの入換時間、内容がわからないのでなんとも言えないのだが昼食時間はあるのか？

回答：必要な時間は確保している。

7. B 7 8 2613M瑞浪折り返し654Mの折り返し時間が僅少である。10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。

8. B 7 9 明けが遅いため615M神領若しくは628M神領で乗継ぎ、後行路はB79出の行路とすること。また、この場合は62Wの1303Mの出区を行い62Wの負担の解消を行うこと。昼食時間が無いので時間を確保すること。

回答：提案通りとする。

9. B 8 1 回731M～608Mまで2時間30分の連続乗務であり見直すこと。

回答：提案通りとする。

10. B 8 3 356Mその他作業のため寝る時間が2時間遅くなり、睡眠時間が4時間に満たないため356Mその他作業を他行路と持ち替えること。

回答：提案通りとする。

11. B 8 4 出勤が8時00分で終了が20時20分は長時間勤務である。186M神領で乗継にすること。

回答：提案通りとする。

12. B 8 8 回777M～152Mまで2時間10分の連続乗務であり見直すこと。アケで高蔵寺3往復は疲労がたまり、安全上問題があるので改善すること。

回答：提案通りとする。

13. B 9 4 1 0 1 4M着後、次作業の1 3 2 7M出区後併合まで2時間もある。他と持ち替えて早く終了させること。

回答：提案通りとする。

14. B 9 7 6 4 8M入換後併合から2 6 1 2M乗継まで3時間10分の連続乗務であり見直すこと。アケで中津川を1往復するのは、安全上問題があるから持ち替えること。

1 5 1Mから1 5 6M高蔵寺での折り返しが3分30秒、6 5 1Mから2 6 1 2M多治見での折り返しが4分45秒と短いため10分以上の時間を確保すること。

回答：必要な時間を確保している。

15. 2組は依然として5勤である見直すこと。

回答：その様な考えはない。

16. 中津川運輸区2階休憩室を使えるようにすること。

回答：その様な考えはない。

中津川運輸区

1. B 2 1 南木曾駅でのワンマン1 8 5 9M～1 8 5 8M、折り返し9分30秒は10分以上の時間を確保すること。坂下駅でのワンマン1 8 6 1M～1 8 6 0M、折り返し7分15秒は10分以上の時間を確保すること

回答：必要な時間を確保している。

組合：ワンマン列車の折り返しは、乗り越し精算、案内などが多いので折り返し時間を多く取ること。

会社：問題ないと考える。

組合：列車の到着が遅れ、折り返しの発車が遅れることもある。

会社：それはやむ得ない。

組合：その場合、遅れても責任は問わないのだな。

会社：そうである。

2. B 2 2 前日ワンマンで中津川～塩尻間を2往しているのでアケ行路を短い坂下駅か南木曾駅の往復にすること。

回答：提案通りとする。

豊橋運輸区

1. B 5 1 2 4M豊橋着から5 5 3M出区前併合まで時間僅少、食事時間確保の為、C 6 6が5 5 8M入区併合担当し、C 5 1は5 5 3M(4両)運転整備出区とすること。

回答：必要な時間を確保している。

2. B 5 2 明けが午後となっている。午前中すること。

回答：提案通りとする。

3. B 5 2 4 2 7M・4 3 0M乗務後、労外が2時間20分あまり発生し、非効率である。4 2 7M・4 3 0Mを他行路持ちとすること。

回答：その様な考えはない。

4. B 5 4 5 4 8M豊橋着から5 6 1M豊橋発までに労外が僅少で夕食事時間がないので改善すること。

回答：必要な時間を確保している。

5. B63 明けが午後である。午前の終了となるように見直すこと。

回答：その様な考えはない。

6. B65 明け場面、出勤5時から終了11時20分までに6時間以上あるが、労外が10分程しかないので、411G・414G・415G・418Gを出勤日乗務とすること。(前につける)

回答：提案通りとする。

組合：起きてから連続乗務3時間で大変である。411G～418Gまでを429Gの前に付け替えて欲しい。

会社：出勤時間が早くなってしまう。

組合：前に持って来れば昼食時間もうまく入る。出勤が早くなっても、終了が早いほうが良い。

伊那松島運輸区

1. 以下の行路は拘束時間が24時間を超えるので見直すこと。

B51、B62、B64、B66、B67

回答：提案通りとする。

2. B56 1426M～1445Mは連続乗務4時間を見直すこと。

回答：提案通りとする。

3. B57 1412M伊那松島～駒ヶ根の車掌便乗は改札扱いとすること。

回答：その様な考えはない。

4. B54 便544Mの1時間21分と544M2時間29分の連続乗務4時間を見直すこと。

回答：提案通りとする。

5. B65 1503Mは連続乗務4時間を見直すこと。

回答：修正の方向で検討する。

組合：どの様に修正するのか。

会社：駒ヶ根から伊那松島までを便乗にしてB57の便1503Mを乗務にする。

組合：我々は無理な要求はしていない。会社は要求に応える努力をするべきである。回答保留についてはもう一度調査して申を提出する。

以 上