

会社は組合との 信頼関係を構築せよ！

**職場からの多くの問題、要求は解決されず！
私たちは睡眠時間・連続乗務時間・拘束時間の改善、
旅客サービスの向上を強く主張！**

11月26日、名古屋地本は27年春のダイヤ改正後の各職場における行路の問題点を集約し申し入れていた申第2号の業務委員会を開催しました。

冒頭、前回の会社提案業務委員会を他労組より1日遅れで東海労名古屋地本に説明したことに対する説明と謝罪を求めましたが、「これまでもあった。他労組のことは話をしない問題はない。謝罪しない。」と頑なに姿勢を崩さず、信頼関係が揺らいだまま業務委員会開催となりました。

【回答と主なやりとり】

基本要

1. 勤務明けの終了時間は午前中とすること。
(回答) そのような考えはない。
2. 睡眠時間を6時間以上とすること。
(回答) そのような考えはない。
3. 拘束時間は24時間以内とすること。
(回答) そのような考えはない。
4. 泊行路の出勤時間は10時以降の出勤時間とすること。
(回答) そのような考えはない。

組合：1～4まで「そのような考えはない。」との回答だが、全く要求に応じる気がないということか。

会社：全く撥ねつけているわけではない。努力はしているが列車体系等、困難であり回答の言葉ではそのようになる。

組合：乗務員は人間である。睡眠と食事は体調管理に重要である。熱中症に関する業務委員会で会社も認識していたではないか。

会社：要望は聞いている。総論の中でやっている。

組合：14でもあるが閑散線区は列車体系が変わっていない。列車本数を増やし利便性を向上させ旅客を増やそうとは考えないのか。

会社：沿線の人口等、状況判断している。

組合：先行投資も必要である。今の、会社なら十分体力がある。閑散線区の利便性を向上させること。

5. A T S 要注意駅の地上子を増設すること。

(回答) 適宜適切に対応している。

6. 停止位置不良が後を絶たない。2・6両標を撤去し4・8・〇標と標準化すること。

(回答) そのような考えはない。

7. 関西線の3両・5両編成の解消と停止目標3両標をなくして2両標または4両標にすること。

(回答) そのような考えはない。

8. 関西線異常時に6両編成で運転されることがあるので、車掌用の6両フロアサインを整備すること。

(回答) そのような考えはない。

9. 名古屋駅から名古屋車両区への徒歩時間が少ないので到着点呼がぎりぎりになることがあるので徒歩時間を10分増やすこと。

(回答) 必要な時間は確保している。

10. 列車の折り返し時間はトイレ時間を考え20分以上確保すること。

(回答) 必要な時間は確保している。

12. 2時間以上の待ち時間が発生する訓練は止めること。

(回答) そのような考えはない。

13. 訓練時間は2時間以内とすること。

(回答) 必要な訓練は実施する。

12. 規程の訂正は訓練時間で行うこと。出来ない場合は超勤扱いとすること。

(回答) そのような考えはない。

13. 名古屋駅の東海道上り1番線、8両編成の列車は前方確認が出来ないのでI T Vを設置すること。

(回答) そのような考えはない。

14. 飯田線伊那地区、昼間の列車本数を拡大すること。

(回答) そのような考えはない。

15. I Cカードが使用できないエリアの周知を強化すること。

(回答) 必要な周知は行っている。

組合：I Cカードの精算対応が一向に減らない。車内のエリア掲出も見にくい箇所にある。中刷り広告に場所を変更できないのか。また、駅掲出のポスターには「完結」などなど分りづらい言葉が使われている。会社は周知にもっと気を遣うべきである

会社：意見として聞いておく。

組合：システム改善が進まないのなら乗務員の取り扱いを簡素化すること。

名古屋運輸区 運転士

1. B 4 2 W F 3 2 5 G ~ 3 2 8 G ~ 3 3 3 G ~ 入区、4 時間もの連続乗務となるので名古屋で段落とすること。
(回答) 現行のとおりとする。
組合：労外なく4時間連続は生理現象もあり問題である。
会社：折り返し等で対応してもらう。
組合：トイレに行く場合、指令報告を強要されている。プライバシーの侵害である。やめること。
2. B 4 2 W F 3 0 2 M 入れ換え分割補助担当はB 4 5 W F の3 0 2 M その他 ~ 3 0 2 M 前分割担当と変えること。
(回答) 現行のとおりとする。
3. B 4 6 S H 休養時間が4時間と少なく、明けが遅いので回 4 0 0 F ~ 3 0 9 F (回 3 4 0 0 F ~ 3 3 0 9 F) を他行路と持ち替えること。
(回答) 現行のとおりとする。
4. B 1 3 W F 名古屋 ~ 熱田間の便乗指定列車を便 3 4 8 F を4 5 分ほど遅い列車に繰り下げるか、又は熱田駅のホームに乗務員詰所を作ること。
(回答) 現行のとおりとする。

名古屋運輸区 車掌

1. サンライズの行路(上りC 1 0 3、C 1 0 7 下りC 1 0 6、C 1 0 8)がA 1 組に集中している。静岡地区では上りは静岡運輸区、下りは浜松運輸区である。所定交番では月に6回も乗務することとなり精神的、肉体的にも疲労困憊である。他の組に振り分けるか静岡地区のように他区に振り分けること。
(回答) 現行のとおりとする。
2. C 1 0 1 W 行路 2 8 5 8 F ~ 2 8 6 3 F ~ 2 8 7 2 F ~ 1 6 7 1 F ~ 3 7 6 F までの連続6時間乗務を見直すこと。
(回答) 現行のとおりとする。
3. C 1 0 2 W F 行路 1 3 8 F ~ 1 4 9 F は暑い中での連続4時間乗務であるので見直すこと。
(回答) 現行のとおりとする。
4. C 1 0 3 F S 行路 3 1 2 3 F はサンライズアケでの2時間40分の乗務は見直すこと。
(回答) 現行のとおりとする。
5. C 1 0 6 W F 行路 1 4 8 F ~ 1 6 1 F は連続3時間40分の乗務であるので見直すこと。
(回答) 現行のとおりとする。
6. C 1 1 1 W F 行路 1 6 M ~ 3 7 3 F までの約2時間あることにより、大垣乗泊で寝る時間が少ないので見直すこと。
(回答) 現行のとおりとする。
7. C 1 1 7 W F 行路は日勤行路である。3 0 D ~ 2 8 5 2 F の2時間待ちを見直すこと。
(回答) 現行のとおりとする。

8. C 1 2 1 WF 行路 9 8 4 M ~ 1 5 3 F までの連続 3 時間乗務を見直すこと。
(回答) 現行のとおりとする。
9. C 1 3 2 WH 行路 6 0 0 F ~ 2 8 0 7 F ~ 2 8 1 4 F ~ 2 8 2 1 F までの連続 4 時間乗務を見直すこと。
(回答) 現行のとおりとする。
10. C 1 3 5 WF 行路 2 1 0 8 F ~ 2 1 2 7 F 6 両編成で豊橋駅 4 分折り返しは見直すこと。
(回答) 現行のとおりとする。
- 組合：時間僅少の折り返しは旅客との衝突等、労災の危険がある。
会社：できないことはない。
- 組合：徒歩時間は 1 両 2 0 秒で 6 両は 2 分で計算していないのか。到着が遅れば発車も遅れる。折り返し時間に余裕を持たせ遅れを吸収し定時運行にさせるべきだ。
11. C 1 3 7 WF 行路 2 1 0 5 F ~ 2 9 0 2 F ~ 9 0 2 F ~ 便回 5 0 7 F までの連続 3 時間 3 0 分乗務を見直すこと。
(回答) 現行のとおりとする。
12. C 1 4 3 WF 行路便乗 1 3 3 2 M (亀山~名古屋) を見直すこと。
(回答) 現行のとおりとする。
13. C 1 4 3 SH 行路便乗 4 3 3 6 M (亀山~名古屋) を見直すこと。
(回答) 現行のとおりとする。
14. C 1 4 7 WH 行路 2 3 0 0 F ~ 1 1 3 F までの 1 5 分を見直すこと。
(回答) 現行のとおりとする。
15. C 1 5 1 WF 行路 2 3 4 8 F ~ 2 3 4 3 F 8 両編成で豊橋駅 4 分折り返しは見直すこと。
(回答) 現行のとおりとする。
16. C 1 5 4 WH 行路 7 0 1 F ~ 7 1 0 F (大垣~美濃赤坂) 6 往復を見直すこと。
(回答) 現行のとおりとする。
17. C 1 5 6 WF 行路 2 8 5 4 F ~ 2 8 6 1 F ~ 2 8 7 0 F ~ 2 8 6 9 F までの連続 4 時間乗務を見直すこと。
(回答) 現行のとおりとする。
18. C 1 1 1 2 M は大垣駅からの乗車が多いので臨改を乗務させること。
(回答) そのような考えはない。

大垣運輸区 運転士

1. 半年間も特急しらさぎ号の運転をしない事が発生するため次のように組み替えること。
1 組の B 5 7 と 2 組の B 6 4 を入れ替え、2 組 B 6 9 と 3 組の B 7 6 を入れ替えること。
(回答) 現行のとおりとする。
- 組合：半年間乗務しないのは安全上問題である。平均化できないのか。
会社：名古屋運輸区との兼ね合いと見習い養成等、困難である。
組合：不安を持ちながらの乗務とならないように努力すること。

2. 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 1 W、B 5 4 W、B 5 9 W、B 6 6 W、B 6 7 W B 8 1 W、B 8 7 W

(回答) 現行のとおりとする。

3. 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 5 W (11時間6分) B 6 5 W (10時間29分) B 8 6 W (11時間39分)

(回答) 現行のとおりとする。

4. B 5 9 W 名古屋から349 F岐阜、352 F岡崎、361 F岐阜、366 F名古屋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。361 Fを名古屋までにされたい。

(回答) 現行のとおりとする。

5. B 6 6 W 121 F (11時09分) 岐阜の乗り継ぎから130 Fの豊橋 (14時17分) まで連続乗務となり、昼食時間が取れないから、130 Fを名古屋までとされたい。

(回答) 現行のとおりとする。

6. B 9 1 W豊橋から159 F岐阜、166 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) 現行のとおりとする。

大垣運輸区 車掌

1. C 1 夕食時間を確保すること。

(回答) 現行のとおりとする。

2. C 2 2984 F～3Mまで8分しか時間が無いので10分以上を確保すること。

(回答) 現行のとおりとする。

3. C 3 2532 F～豊橋折り返し2441 F名古屋まで2時間32分連続乗務とF.S行路5306 F～豊橋折り返し5111 F大垣まで2時間35分連続乗務を改善すること。

(回答) 現行のとおりとする。

4. C 4 便回503 F～関ヶ原折り返し2107 F 2時間48分連続乗務を改善すること。

(回答) 現行のとおりとする。

5. C 6 313 F岡崎から米原まで2時間21分連続乗務を改善すること。

(回答) 現行のとおりとする。

6. C 1 1 昼食時間を確保すること。

(回答) 現行のとおりとする。

7. C 1 2 出勤時間が8時5分と早いので出勤遅延防止と在宅時間確保の為、10時以降にすること。2100 F～豊橋折り返し2119 F名古屋まで2時間26分連続乗務を改善すること。

(回答) 現行のとおりとする。

8. C 1 3 2514 F～豊橋折り返し2523 F大垣まで3時間11分の連続乗務と111 F豊橋から岐阜まで2時間24分の連続乗務を改善すること。

F. S行路3111F豊橋から岐阜まで2時間15分の連続乗務を改善すること。

(回答) 現行のとおりとする。

9. C15 101F～岐阜折り返し116F名古屋まで2時間59分の連続乗務を改善すること。

(回答) 現行のとおりとする。

10. C16 351F岐阜折り返し354F岡崎折り返し363F名古屋まで3時間21分の連続乗務と2312F米原から豊橋まで2時間18分の連続乗務を改善すること。S. H行路3347F岐阜折り返し3346F岡崎折り返し3359F名古屋まで3時間6分の連続乗務を改善すること。

(回答) 現行のとおりとする。

11. C21 2530F豊橋折り返し2539F大垣まで2時間30分の連続乗務を改善すること。2362F豊橋折り返し2351F米原まで3時間45分の連続乗務を改善すること。2308F米原から豊橋まで2時間18分の連続乗務を改善すること。F・S行路5304F米原から豊橋まで2時間2分の連続乗務を改善すること。S・H行路5522F豊橋折り返し5343F大垣まで2時間30分の連続乗務を改善すること。5128F豊橋折り返し5361F米原まで3時間45分の連続乗務を改善すること。

(回答) 現行のとおりとする。

12. C22 112F大垣から豊橋まで2時間38分の連続乗務とF・S行路3112F大垣から豊橋まで2時間34分の連続乗務を改善すること。

(回答) 現行のとおりとする。

13. C23 342F岡崎折り返し353F岐阜折り返し356F名古屋まで3時間25分の連続乗務を改善すること。2306F豊橋折り返し2511F大垣まで3時間14分の連続乗務とS・H行路3336F岡崎折り返し3349F岐阜折り返し3350F名古屋まで3時間50分の連続乗務を改善すること。睡眠時間が実質3時間と少ないので改善すること。

(回答) 現行のとおりとする。

14. C24 2310F米原から豊橋まで2時間16分の連続乗務を改善すること。

S・H行路5112F豊橋折り返し5345F大垣まで3時間06分の連続乗務を改善すること。

(回答) 現行のとおりとする。

15. C25 2522F豊橋折り返し2531F大垣まで3時間06分の連続乗務を改善すること。2346F豊橋折り返し2341F大垣まで3時間07分の連続乗務を改善すること。2304F米原から豊橋まで2時間03分の連続乗務を改善すること。S・H行路5328F豊橋折り返し5511F大垣まで3時間20分の連続乗務を改善すること。5346F豊橋折り返し5129F名古屋便5129F大垣まで3時間7分の連続乗務を改善すること。

(回答) 現行のとおりとする。

16. C31 2356F豊橋折り返し2129F大垣まで3時間18分の連続乗務を改善すること。103F豊橋から岐阜まで2時間20分の連続乗務を改善すること。

(回答) 現行のとおりとする。

17. C32 365 F岐阜折り返し172 F豊橋まで2時間51分の連続乗務を改善すること。F・S行路5103 F豊橋から米原まで3時間の連続乗務を改善すること。S・H行路3361 F岐阜折り返し3178 F豊橋まで2時間52分の連続乗務を改善すること。

(回答) 現行のとおりとする。

18. C33 364 F岡崎折り返し371 F岐阜便回371 F大垣まで2時間55分の連続乗務を改善すること。S・H行路3356 F岡崎折り返し3367 F名古屋までの2時間07分連続乗務を改善すること。

(回答) 現行のとおりとする。

19. C34 2354 F豊橋折り返し2347 F米原まで3時間09分の連続乗務と308 F大垣から岡崎まで2時間52分の連続乗務を改善すること。2512 F豊橋折り返し2521 F大垣まで2時間30分の連続乗務とS・H行路5357 F豊橋から米原まで3時間07分の連続乗務を改善すること。

(回答) 現行のとおりとする。

20. C35 160 F岐阜から豊橋まで2時間08分の連続乗務とS・H行路3166 F岐阜から豊橋まで2時間13分の連続乗務を改善すること。

(回答) 現行のとおりとする。

21. C36 2534 F豊橋折り返し2543 F名古屋まで2時間32分の連続乗務を改善すること。

(回答) 現行のとおりとする。

神領運輸区

1. B62 700M、103M通勤帯にもかかわらず運転時分に余裕がなく、停車時間も30秒停車である。遅れが常態化しているので改善すること。

(回答) 現行のとおりとする。

2. B64WFは、8:02~20:20と拘束時間が12時間以上もある。171Mもしくは186Mで神領乗継とすること。

(回答) 現行のとおりとする。

3. B67 1106M(土休日は3712M)入区担当~1303M(土休日は4303M)の出区担当他区(名古屋運輸区)担当とすること。

(回答) 現行のとおりとする。

4. B66 回731M(4分45秒)~100M(5分)~601Mは折り返し時間が僅少であり余裕を持った運転準備、作業ができないので10分以上の折り返し時間にすること。

(回答) 現行のとおりとする。

5. B73 2714M及びB87 2712Mは、6両編成であるが通勤帯で多客であるため8両編成以上にすること。

(回答) 現行のとおりとする。

6. 勝川駅下り出発相当の下り第3閉そくは進行定位であるが、異常時等乱れた時は、そ

の先の踏切が連続鳴動にならないために停止現示にすること。

(回答) そのような考えはない。

組合：1年間に何回、連続鳴動になる事象が発生したのか。

会社：昨年は1回であった。

組合：閉そく信号も指令から操作できるようにして、連続鳴動による踏切故障をなくすようにしていくこと。

7. 春日井駅の工事中の安全対策を乗務員に行わせている。危険であれば駅員を常置すること。

(回答) 必要な対策は実施している。

組合：対策は不十分である。転落検知マットを設置せよ。

会社：現段階では考えていない。

組合：慣れない旅客がいる土・日曜日には警備員がいない。常駐させるべきだ。

会社：調査する。

組合：工事が終了すれば徐行はやめるのか。

会社：そのように考えている。

組合：旅客の動向等を見てハード面で安全対策を講ずること。

8. 極端に短い行路時間がある。そのために一部の行路が長時間になると考える。行路時間の平準化をすること。

(回答) 現行のとおりとする。

中津川運輸区

1. B11 1857M～1856M南木曾駅、折り返し時間8分30秒しかないので10分以上を確保すること。確保できなければ全車扱いとすること。

(回答) 現行のとおりとする。

2. B26 1861M～1860M坂下駅、折り返し時間6分30秒しかないので10分以上を確保すること。確保できなければ全車扱いとすること。

(回答) 現行のとおりとする。

組合：実態に合わない作業である。駅の無人化でこのような取り扱いとなった。

会社：現行のままでしてください。

組合：柔軟に対応すべきだ。

3. B16SH 昼食時間(労外16分)、夕食時間(労外15分)しかない。

(回答) 現行のとおりとする。

組合：ダイヤ改正提案時はW行路しか示されず分からない。

会社：概ね30分以上時間はある。

組合：徒歩時間を考えると食事時間は殆んどない。改善していくこと。

伊勢運輸区

1. B32、B55は労外時間が5時間を切っており休養時間が短いにもかかわらず、明けの勤務終了時間が14時30時と長く体調管理が困難であるので早く改善すること。

(回答) 現行のとおりとする。

組合：この問題はこれまで何度も要求している。

会社：作成規程、列車体系上どうしても困難である。同じ組に熊野市泊を入れないようにしたり努力はしている。

組合：睡眠時間僅少で後行路が長いのは体調不良になる。1度上り列車に乗務したら新宮方面に行かせないこと。

2. B55と早いB56の並びを入れ換えること。

(回答) 現行のとおりとする。

3. 泊行路の9時前後の出勤については出勤時間を1時間遅くすること。

(回答) そのような考えはない。

組合：申し入れには無いが、美濃太田運輸区C12行路連続乗務である。改善すること。

会社：ダイヤ改正の作業中であり、その時に議論してよりよいものを作っていく。

組合：申し入れをしてから業務委員会開催までの期間が長い。早急に開催すること。対立

以上