

過酷なダイヤ改善されず。 次回ダイヤ改正には反映されることを強く要求！

11月21日、名古屋地本は、平成28年春のダイヤ改正以降の各職場の問題点を集約し9月2日に申し入れてきた申第2号に対する業務委員会を開催しました。各職場に発生している問題点は何ら解決されなかった回答に対し、3週間後に提案される次回ダイヤ改正には今回の業務委員会の意見が反映されることを強く主張してきました。

また、冒頭に2点について議論をしました。12月14日に開催される会社提案の業務委員会について日程調整の段階で懸念された各組合同日提案を再度確認をするとともに、会社と組合との交渉単位で違いがあった、業務委員以外の会社側の社員が同席していることについて議論してきました。

【やりとり】

(組合)業務委員でない会社側書記は、どのような立場でこの場にいるのか。

(会社)書記ではない。資料配布、委員の出迎え、会場でのトラブル対応等、会場整備係である。

(組合)書記ではないのだな。本部・本社ではない。

(会社)下げろと言うなら下げます。

(組合)検討する。

以下、申し入れと会社回答です。

【申し入れと会社回答】

2016年3月ダイヤ改正に伴う改善要求

【基本要 求】

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. 睡眠時間に対する労働時間外を6時間以上確保すること。

【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。

5. 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。

6. 列車の折り返し時間を列車種別(ワンマン・車掌乗務)編成両数別に明確にすること。また、
長時間乗務時の折り返し時間は、トイレ時間を考慮する基準を設けること。

【回答】必要な時間は確保している。

7. 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。

8. 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。

9. 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。

10. 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。

「主なやりとり」

(組合) ダイ改提案のときにも同じ様な要求を出している。今回は、実際に乗務した上での要求である。過去には秋のダイヤ修正で改善されたこともある。修正されなかったことは残念である。次回のダイヤ改正には意見を生かしてもらいたい。

(会社) 当然、意見は受けとめて、ダイ改に生かしていくスタンスである。

(組合) 現行のダイヤは体に負担がかかっている。それを基本要求で上げている。余裕がないことから、ミスに繋がっていると考えるが会社はどの様に考えているのか。

(会社) ゆとりがあればミスをしないとはいならない。食事・トイレ・睡眠等バランスを考えている。

(組合) この間も言ってきたが、明けの部分は軽い行路作成をお願いする。

訓練指定で2H以上待つことがある。酷い場合は3H以上である。そのような状態で訓練受けても身にならない。また、年間を通じて訓練時間が臨時訓練が付き2Hで終了することが殆んどない。訓練を見直すべきである。

(会社) 列車体系に応じて訓練指定している。訓練期間との関係から多少の待ち時間発生もありうる。必要な課題は訓練で周知していく。

名古屋運輸区 運転士

1. B31 出勤時間が早すぎる。10時以降とすること。

【回答】現行のとおりとする。

2. B33 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. B34 明けでのワンマンやめること。

【回答】そのような考えはない。

4. B46 1307G～1314M 折り返し5分で、2時間30分連続乗務を解消すること。又、1314Mは2両編成で混雑がひどいので見直すこと。

【回答】現行のとおりとする。

名古屋運輸区 車掌

1. C102WF 2854F～2861F～2870F～2869Fの名古屋～武豊2往復は、連続4時間乗務である。見直すこと。

【回答】現行のとおりとする。

「やりとり」

(組合)連続4時間乗務は、生理現象もありきつい。改善できないのか。

(会社)問題は、ないと考えている。

2. C103WF 便2131Fを便2349Fに見直すこと。

【回答】現行のとおりとする。

3. C105WH 121Fはサンライズの明けで2時間18分の乗務である。見直すこと。

【回答】現行のとおりとする。

4. C105FS 3123Fはサンライズの明けで2時間34分の乗務である。見直すこと。

【回答】現行のとおりとする。

5. C107WF・SH 994MをC227WF、SH 便994Mと持ち替えること。

【回答】現行のとおりとする。

6. C221WF 夕食時間(18:17～18:43、19:55～20:25)を見直すこと。

【回答】現行のとおりとする。

7. C232WH 2103F～2508Fは8両編成である。大垣の折り返し時間5分を見直すこと。

【回答】必要な時間は確保している。

8. C251WF 2858F～2863F～2872F～1671F～376Fは連続5時間24分乗務である。見直すこと。

【回答】現行のとおりとする。

9. C256WH 701F～710F大垣～美濃赤坂間6往復を見直すこと。

【回答】現行のとおりとする。

大垣運輸区 運転士

1. 乗り組により半年間も特急しらさぎ号の運転しない事が発生する。スイッチ整備不良等のミスも多発している。次のように組み替えること。 3組のB76と4組のB85を入れ替えること。

【回答】現行のとおりとする。

2. 次の行路は拘束時間が24時間を超えるので改善すること。

B51W、B66W、B73W、B77、B81W

【回答】現行のとおりとする。

3. 次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。

B52W(10時間6分) B55W(11時間11分) B62W(10時間6分) B68(10時間55分)

【回答】現行のとおりとする。

4. 次の行路は睡眠時間が少ない。5時間以上の睡眠時間を確保すること。

B54W・B56W・B57W・B64W・B67W・B82・B85W・B91W・B92W

【回答】現行のとおりとする。

大垣運輸区 車掌

1. 食事時間の無い行路がある。食事時間は概ね1時間確保すること。

【回答】必要な時間は確保している。

2. 出勤時間は10時以降とすること。

【回答】そのような考えはない。

3. 列車遅延を防ぐために本線発の列車と副本線発の運転時分は変えること。

【回答】現行のとおりとする。

「やりとり」

(組合) 副本線発の列車は、出発信号機が引けるまで時間が掛かり列車が遅れる。

(会社) そうしたものも含めてダイヤ設定している。

(組合) 遅れが発生すると指令から理由を聞かれプレッシャーになる。現実、遅れは発生している。
見直すべきだ。

4. 岡崎～豊橋駅間の普通列車は運転時分が短いので見直し列車遅延防止に努めること。

【回答】現行のとおりとする。

5. 岡崎泊は睡眠時間が4時間しかない。見直すこと。

【回答】現行のとおりとする。

6. 2時間30分以上の連続乗務は解消すること。

【回答】そのような考えはない。

美濃太田運輸区 車掌

1. 日勤2行路の次勤務3行路の出勤8:24は疲労がとれず出勤遅延の可能性があるので、1行路と3行路を入れ替えること。

【回答】現行のとおりとする。

「やりとり」

(組合) 改善が困難でないと思うが見直しできないのか。

(会社) 訓練指定の問題が発生するため現行のままとした。

神領運輸区

1. B76 2750M前分割担当～173M入換(ホームで)～173M併合補助作業とB66行路の173M入換(西1番から)～173M併合作業を持ち替えること。(理由は西4番の173M入換の車両は、B76が40分ほど前に留置する。B76がそのまま西1番から入換をすれば、二人の乗務員が線路横断をしなくてすみ傷害事故防止につながるため。)

【回答】現行のとおりとする。

2. B79 睡眠時間5時間程しかなく、明けが13:59と遅い。710Mの看視時間を見直すこと。

【回答】現行のとおりとする。

3. B78 便161Mを早めの便乗に変更し拘束時間を短くすること。

【回答】現行のとおりとする。

4. B66FS 4時26分の点呼で高蔵寺～多治見～神領と長時間乗務である。3609Mか3620Mで神領乗り継ぎとすること。

【回答】現行のとおりとする。

5. B97 4時40分台の点呼から終了まで乗務距離、拘束時間も長大である。他にもB66・B67・B68・B79・B82・B85は明けの拘束時間が長い。睡眠時間が多くとれるように改善すること。

【回答】現行のとおりとする。

6. 名古屋駅保冷に伴う「選択閉扱」について、白杖者から中央の扉だけ開いていて、他が閉まっているので乗車口がわからないと苦情がある。また、別紙には概ね10時からとしているが9時前の列車が指定列車となっている。何故か。明らかにすること。

【回答】必要な列車に指定して対応している。

7. 1026Mは運転時分に余裕がない。最終特急列車でもあり新幹線の接続を考え余裕ある運転時分にすること。

参考資料

	塩尻	名古屋	所要時分	塩尻停車時分
1002M	07:14	09:17	2H03M	1
1004M	08:46	10:52	2H06M	2
1006M	10:03	12:01	1H58M	4
1008M	11:03	13:01	1H58M	4
1010M	12:03	14:01	1H58M	2
1012M	13:03	15:01	1H58M	2
1014M	14:03	16:01	1H58M	2
1016M	15:03	17:01	1H58M	2
1018M	16:03	18:05	2H02M	2
1020M	17:03	19:05	2H02M	2
1022M	18:03	20:05	2H02M	3 (3分戻る。中津川2分停車)
1024M	19:19	21:21	2H02M	3
※1026M	20:41	22:34	1H53M	2

【回答】現行のとおりとする。

9. お客様から「1024Mと1026Mはいつも遅れてくる。遅れがいつもあるのに対策はしないのか」とのご意見が多くある。検討すること。

【回答】現行のとおりとする。

「やりとり」

(組合)遅れが常態化していることに問題はないのか。

(会社)問題ない遅れである。

(組合)定時運行が基本である。

10. 17時以降の中津川行きは、8両以上とすること。

【回答】現行のとおりとする。

「やりとり」

(組合) 朝通勤時間帯は10両で対応している夕方からも6両では無理である。

(会社) 朝は旅客が集中する時間帯が限定されるが、夕方からは分散されると認識している。

(組合) 多少の分散はあるかもしれないが6両では対応できない。車両を見直すこと。

中津川運輸区

1. B13 ワンマン1861M～1860M坂下(自車扱い)折り返し6分30秒を10分以上確保すること。

【回答】現行のとおりとする。

2. B17 ワンマン1857M～1856M南木曾(自車扱い)折り返し6分30秒を10分以上確保すること。

【回答】現行のとおりとする。

3. B34WH 回741M神領南1番出区点検の時、名古屋方2両分に安全通路が無く危険である。改善すること。

【回答】現行のとおりとする。

「やりとり」

(組合)安全通路がなくバスの上での作業となっている。労災発生が懸念される。安全衛生委員からもあがっていると認識する。

(会社)安全衛生委員からも聞いている。貴重な意見として伺っておく。

4. B34WH 回741M～104M8両高蔵寺折り返し5分を8分にすること。

【回答】必要な時間は確保している。

5. B34FS 回3741M～3104M6両高蔵寺折り返し4分を6分にすること。

【回答】必要な時間は確保している。

豊橋運輸区

1. B52 8時台出勤で到着点呼が0時過ぎであり出勤日の業務が過酷である。解消すること。

【回答】現行のとおりとする。

2. B57 明け日、出勤から終了まで7時間あるが休憩時間無い。改善すること。また、終了時間を午前中とすること。

【回答】現行のとおりとする。

3. B62 554Gは本長篠以南で混雑する。特に金・土曜日は混雑が激しいので車掌乗務とすること。

【回答】現行のとおりとする。

4. B68 563Gは金・土曜日混雑し酔客が多い。車掌乗務とすること。

【回答】現行のとおりとする。

「やりとり」

(組合)554Gと563Gは旅客対応が大変である。車掌乗務とならないのか。

(会社)現行のままで対応されたい。

伊那松島運輸区

1. ワンマン列車の便乗車掌は改札扱いとすること。

【回答】現行のとおりとする。

「やりとり」

(組合)便乗車掌に改札扱いしてもらおうと運転士は運転に集中できる。

(会社)旅客の動向を勘案して改札扱いを指定している。

2. B65 朝食時間がないので確保すること。

【回答】現行のとおりとする。

3. B67 1432Mは辰野～駒ヶ根間を車掌乗務とすること。

【回答】現行のとおりとする。

4. 各駅間の運転時分を統一すること。

【回答】現行のとおりとする。

5. 次の行路は終了時間を13時までとすること。

B53・B61・B62・B63・B65

【回答】現行のとおりとする。

6. 373系は飯田以北の気候条件には不適合である。運用をやめること。

【回答】そのような考えはない。

伊勢運輸区

1. B24 昼食から夕食までの時間の間隔が短い。2924D名古屋着後に夕食が採れるようにすること。

【回答】現行のとおりとする。

2. B33 2903D～2912DをB36行路の前段に移行し2908Dで終了とすること。

【回答】現行のとおりとする。

3. B36 提案では335D新宮入換2分であったが着から発までの真ん中に作業有り食事ができない。

【回答】現行のとおりとする。

「やりとり」

(組合)西日本との関係があると思われるが、短時間の入換作業でも着発の真ん中では食事が出ない。

(会社)西日本との関係でそうなった。意見は聞いておく。

4. B36 出勤を2903D～2912Dとし、335D新宮入換後は344D入換後併合344D乗務とし熊野市泊322D熊野市～多気で終了とすること。

【回答】現行のとおりとする。

5. B56 新宮344DをB36の342Cと持ち替え紀伊長島泊とし325D～328Cで終了とすること。

【回答】現行のとおりとする。

6. 変B56は睡眠時間僅少に関わらず明けの日は、10時間拘束され労外が殆どない。安全確保が困難である。解消すること。

【回答】現行のとおりとする。

「やりとり」

(組合)所定B56行路でも問題行路である。提案時に提示されなかった変B56はさらに劣悪になっている。朝4時に起きてほとんど休憩がなく終了が14時では集中力継続の限界を超えている。便乗についても便乗位置は乗務員判断にし着座も認めるべきである。

(会社)列車体系上厳しくなる部分もある。

(組合)紀伊長島廃止のしわ寄せだ。

7. B53 340C紀伊長島泊後は323C～3004Dとすること。

【回答】現行のとおりとする。

8. B57 拘束時間26Hあり長すぎる。3002D多気で終了とすること。

【回答】現行のとおりとする。

9. 伊勢運輸区2階冷蔵庫、小さく入れられない事がある。大型に取り替えること。

【回答】現行のとおりとする。

(組合) 議論はしてきたが改善されたものは何もない。今日の議論を踏まえて次回ダイヤ改正に反映されることを要求する。対立を確認する。

以上