

一部修正されたが殆どの要求は解決せず！ 安全・健康・人間らしい労働を求め さらに声を上げて行こう！

1月24日、名古屋地本は、平成29年春のダイヤ改正提案に対する各分会の要求を集約し12月26日に申し入れてきた申第6号に対する業務委員会を開催しました。各分会からの切実な要求は、一部修正を勝ち取りましたが、殆どが「提案のとおりとする」という回答でした。3月4日には、ダイヤ改正が実施されます。実際に乗務すると更に問題点が出てくると思われます。安全・健康が脅かされない乗務労働を求め、あきらめずに声を上げていきましょう。

【要求と回答、主なやりとり】

1. 共 通 項 目

1. 出発点呼を簡素化して準備時間に余裕を持たせること。

【回答】そのような考えはない。

2. 一日平均の労働時間は、7時間とすること。

【回答】そのような考えはない。

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】そのような考えはない。

4. 9時前の出勤行路は止めること。

【回答】そのような考えはない。

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】そのような考えはない。

6. 睡眠時間は、実質6時間以上確保すること。

【回答】そのような考えはない。

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】そのような考えはない。

8. 午後の訓練指定を止めること。

【回答】そのような考えはない。

「やりとり」

(組合) 午後の訓練は疲労も蓄積しており身にならないと考える。疲労度合いの少ない午前とできないのか。

(会社) 言われることは分かるが現状のままとする。

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】そのような考えはない。

「やりとり」

(組合) 午後訓練で翌日が早出日勤の場合、遠距離通勤者は帰宅できない。解消できないのか。

(会社) 午前だけの訓練指定では期間内に終わらない。

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。

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. 連続乗務は2時間以内とすること。

【回答】そのような考えはない。

「やりとり」

(組合) 人間の集中力継続は2時間程度と考える。自動車運転も2時間を目安に休憩するように促している。見直すべきである。

(会社) 列車と自動車は比較するものでない。

(組合) 乗務割交番作成規程を作成したときはトイレも自由に行けた。制約が増える一方である。

(会社) 所定の扱いをして頂ければ問題ない。

(組合) 生理現象に報告を強要するのが問題である。やめること。

15. 停止位置不良を無くす為に両数標の簡素化をすること。

東海道線 西岐阜駅の上・下線、木曾川駅の下4両標の廃止

東海道線 各駅の2両標・6両標の廃止。

中央線 鶴舞上りは4両標を廃止し6両標を新設すること。金山は8両標を6両標にすること。千種駅上りの特6、特10を撤去すること。

【回答】そのような考えはない。

「やりとり」

(組合) 一向に停止位置不良が減少しない。抜本的に線区に見合った停止位置目標を設置すべきだ。

(会社) 今後も必要性があれば当然考えていくが、現段階では簡単に変更できない。

16. ATS-P更新用地上子を増設しATS要注意駅(箇所)を無くすこと。

【回答】適宜適切に対応している。

17. 線区、種別により両数の統一を図ること。

【回答】そのような考えはない。

18. 駅での分割・併合作業をなくすこと。

【回答】そのような考えはない。

19. 日勤行路は各組に一本とすること。

【回答】そのような考えはない。

20. 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】そのような考えはない。

21. 休憩時間の自由使用を保障すること。

【回答】休憩時間は社員が自由に利用できる時間である。しかしながら、当然、社員としてのモラル及び規律保持は必要であり又、次の労働時間に支障を及ぼすことのないよう外出等について一定のルールを設けてあるものである。

22. 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。

23. 快速「みえ号」を全て4両とすること。

【回答】お客様のご利用状況を踏まえ必要両数を決定している。

24. 米原・大垣・岐阜・豊橋駅など東海道線乗り継ぎ時間は列車の遅れなどを加味して10分以上とすること。

【回答】そのような考えはない。

25. 名古屋駅において朝の通勤時間帯での6両以上の上り列車は、東海道上り本線を着発にすること。

【回答】そのような考えはない。

26. ダイヤ改正の提案に休日行路も提案すること。

【回答】そのような考えはない。

27. ダイヤ改正提案に対する検討、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。

2. 職 場 別 要 求

名古屋運輸区 運転士

1. B41 出勤時間(8:56)が早い。10時以降と見直しすること。

【回答】提案のとおりとする。

2. B42・B45 日勤行路を解消し遠距離通勤者の負担を軽減すること。

【回答】提案のとおりとする。

3. B35 豊橋駅2512F(10:57)～便2519F(11:03)時間を確保すること。

【回答】提案のとおりとする。

「やりとり」

(組合)2512F着後、便2519Fまで時間がない。乗り遅れることがある。

(会社) 折り返しの同一車両である。乗り遅れることはない。

4. B36 朝4時台に起床し、明けが 12 :04のため117F～326F(名古屋岐阜一往復)をB32の頭へ持ち替えること。

【回答】提案のとおりとする。

「やりとり」

(組合) 持ち替えられない理由は何か。

(会社) B32の労働時間が増えすぎるためである。

5. B44 1307G(6:32)～1314M(9:09)2時間30分連続乗務、折り返し5分を解消すること。1314M 2両編成見直し 車内混雑緩和を図ること。

【回答】提案のとおりとする。

「やりとり」

(組合) 通勤時間帯に2両編成では対応できない。

(会社) 関西線、旅客が増えている事は認識しているが車両運用上困難である。今後も、動向は見えていく。

6. B42とB45を次のように変更すること。(作業後に運転室を変更しないため)

| | |
|-----|-------------|
| B42 | 302Mその他 |
| | 302M分割補助担当 |
| | 307M入換担当 |
| | 307M |
| B45 | 302M入換前分割担当 |
| | 309G入換担当 |
| | 318F |

【回答】提案のとおりとする。

「やりとり」

(組合) 通常、作業後にわざわざ運転台が変わることはない。

(会社) 作業に支障がないためである。

8. B47午前中に終了とすること。

【回答】提案のとおりとする。

名古屋運輸区 車掌

1. B2組 4行路中C231、C232、C234の3行路は豊橋泊である。見直すこと。

【回答】提案のとおりとする。

「やりとり」

(組合) 何故、このような偏りになるのか。

(会社) 女性車掌の交番であり施設に制約があるためである。

2. C102W 明けの1003M～1008Mを日勤行路にすること。

【回答】提案のとおりとする。

「やりとり」

(組合)明けでの塩尻往復はなかった。他の運輸区に持ち替えても良いのではないか。

(会社)問題はないと認識する。

3. C113W 名古屋～武豊2往復(2854F～2869F)を見直すこと。

【回答】提案のとおりとする。

4. C221W 夕食時間を確保すること。

【回答】提案のとおりとする。

5. C224W 夕食時間を確保すること。

【回答】提案のとおりとする。

6. C226W 連続4時間50分 1325M(18:17)～358M(23:12)乗務を見直すこと。

【回答】提案のとおりとする。

7. C251W 連続5時間30分 2858F(18:09)～376F(23:48)乗務を見直すこと。

【回答】提案のとおりとする。

「やりとり」

(組合)6の項目でも要求しているが、連続4時間、5時間乗務は大変である。車掌は規程で連続乗務の制限が明記されていないのをいようにされている。

(会社)現行のままとする。

(組合)以前は車掌も余裕のある箇所では座っても良かったが、現在は立ちっぱなしである。生産ラインでもこれほど立ち続けることはない。

8. C253W 夕食時間を確保すること。

【回答】提案のとおりとする。

9. C256W 大垣～美濃赤坂6往復を見直すこと。

【回答】提案のとおりとする。

大垣運輸区 運転士

1.半年間も特急しらさぎ号の運転しない事が発生するため次のように組み替えること。

3組のB75と1組のB52を入れ替えること。

【回答】提案のとおりとする。

「やりとり」

(組合)毎年、同じ問題が上がる。改善できないのか。

(会社)しらさぎ号乗務はあると思うが。

(組合)要求の把握をお願いします。

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。

B69W・B78W・B81W・B91W

【回答】提案のとおりとする。

3. 次の日勤行路は、拘束時間が10時間を超えるので改善すること。

B52W(10時間32分)・B55W(10時間11分)・B62W(10時間02分)
B65W(10時間59分)・B94W(11時間13分)

【回答】提案のとおりとする。

4. 次の行路は睡眠時間が少ないので、5時間以上の睡眠時間を確保すること。

B54W・B64W・B66W・B73W・B82W・B84W・B85W

【回答】提案のとおりとする。

大垣運輸区 車掌

1. 次の行路は在宅時間の確保と出勤遅延防止の観点から出勤時間を9時以降にすること。

C12(8時05分)・C31(8時52分)・C26(8時50分)・C37行路(8時40分)

【回答】提案のとおりとする。

2. 次の行路の折り返し時間は列車の遅れなどを加味して10分以上にすること。

C2 名古屋駅2984F～3M
C3 豊橋駅2534F～2541F
C11 行路豊橋駅2306F～2511F
C24 行路豊橋駅2102F～2119F
C25 豊橋駅2524F～2531F
C25 豊橋駅2346F～2341F
C33 大垣駅200F～211F
C37 豊橋駅2300F～2111F

【回答】提案のとおりとする。

「やりとり」

(組合)特にC2行路はホームライナー乗務後の直ぐに特急列車乗務で大変である。汗だくのまま特急乗務はお客様にも不快感を与える。見直すべきだ。

(会社)名古屋駅の番線状態を加味して理解して貰いたい。そのため2人乗務にしている。他会社との関係もある。

3. 次の行路は2時間以上の連続乗務となるので改善すること。(人間の生理現象が限界のため)

| | | |
|-----|---------------------------------|--------|
| C3 | 2534F→から2541Fまで(大垣→豊橋→名古屋) | 2時間37分 |
| C3 | 307F→304F→2303Fまで(名古屋→岐阜→岡崎→大垣) | 3時間31分 |
| C14 | 2530F→2537Fまで(大垣→豊橋→大垣) | 3時間5分 |
| C21 | 2362F→2351Fまで(名古屋→豊橋→米原) | 3時間10分 |

【回答】提案のとおりとする。

神領運輸区

1. 以下の行路は仮眠時間が5時間以下(実質3時間台)で、起きてから長時間の連続乗務が発生している。人間の生理上も安全上も非常に問題が多い。改善すること。

B86 4:50～7:21(2時間31分)
B68 6:18～11:23(5時間05分)までノーペイの時間がない。

B88 5:33～8:19(2時間46分)

【回答】提案のとおりとする。

2. 現行のB66FS行路(改正の86SH行路)では4時26分の点呼で神領～高蔵寺～名古屋～多治見～名古屋と長時間乗務である。また折返しがすべて5分であり生理上も問題である。改善すること。

【回答】提案のとおりとする。

「やりとり」

(組合)まだ、FS行路の提案がされていないが現在、神領で一番きつい行路となっている。基本的にはFSは通勤時間帯列車本数が減り行路作成に余裕ができると思われるがどうなのか。

(会社)確かにFSは列車本数が減るが行路作成上うまくいかない部分も発生する。

(組合)現行行路で話をするが便乗運転士がいる。便乗運転士を本務にすれば解消される。

3. B72 現行は、162M神領で乗継、終了だが、今回名古屋まで延長になり終了点呼が1時間ほど遅くなる。前泊行路であり、また次時勤務も9時台出勤なので現行に戻すこと。

【回答】提案のとおりとする。

4. B73 前日B72行路17:36の終了で翌日9:55の出勤は、休養が取れない。B77行路(現B73)と持ち替えること。

【回答】修正の方向で検討する。

「やりとり」

(組合)修正の内容は何か。

(会社)B77とB73を持ち替える。

5. B77 2771Mで中津川着入換、仮眠後1825M分割補助があり仮眠時間が少なく終了時間までが長時間である。分割補助は、1825M到着運転士と、1825M到着車掌にすること。

【回答】提案のとおりとする。

6. B78 便641Mを早めの便乗に変更し拘束時間を短くすること。

【回答】提案のとおりとする。

7. 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】提案のとおりとする。

8. B86 便189Mを早めの便乗に変更し睡眠時間を増やすこと。

【回答】提案のとおりとする。

9. B92 明けの628M分割補助から138Mまでを、前日に行くことで明け時間を早めること。

【回答】提案のとおりとする。

10. B94 1016Mは遅れが常態化している、対策を講じること。

平日でも8両、10両で運用していることが多いが、それ程込み合うように見受けられない。6両が良い。

【回答】提案のとおりとする。

11. 17時～21時までの中津川行きは、8両以上とすること。

【回答】お客様のご利用状況を踏まえ必要両数を決定している。

12. 101Mと607Mの間に1本列車を増発すること。

【回答】提案のとおりとする。

13. 685M(多治見行き)は8分後に快速瑞浪行きがあるので、高蔵寺行きとすること。

【回答】提案のとおりとする。

中津川運輸区

1. ワンマン無人駅(自車扱いを行う駅)での折り返し時間を10分以上とすること。

B13W 坂下駅での1861M～1860M折り返し時間が6分30秒しかないの見直すこと。

B17W 南木曾駅での1857M～1856M折り返し時間が6分30秒しかないの見直すこと。

【回答】必要な時間は確保している。

2. B18W 2752M作業から2753Mまで3時間30分以上トイレ休憩がないため、27552M名古屋で乗り継ぎとすること。

【回答】提案のとおりとする。

3. B16W 前日に中津川～塩尻間を2往復し、翌日起床してから名古屋1往復を行う。疲労回復、意識低下防止のために行路の平準化を行うこと。

【回答】提案のとおりとする。

豊橋運輸区

1. B56 明け日、1507M出勤から終了まで7時間あるが休憩時間がない。改善すること。

【回答】提案のとおりとする。

「やりとり」

(組合) 毎回、要求を出している。なんとかならないのか。

(会社) 伊那松島との関係があり考えてはいるがうまくいかない。

2. B61 現行行路とし終了は午前中とすること。

【回答】提案のとおりとする。

「やりとり」

(組合) 明けでの515G乗務は大変である。職場ではブーイングがでている。

(会社) B52行路の早出を解消するためである。

(組合) 515GはIC処理が多く大変な列車である。意見は受け止めて頂きたい。

3. B66 563Gは酔客が多いため車掌乗務とすること。

【回答】提案のとおりとする。

4. B72 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安全・安定輸送のため車掌乗務とすること。

【回答】提案のとおりとする。

伊那松島運輸区

1. B62、B63、B64は終了時間を13時までとすること。

【回答】提案のとおりとする。

2. B54 1432Mワンマン列車は辰野～駒ヶ根を車掌乗務とすること。

【回答】提案のとおりとする。

3. B63 天竜峡204M入れ換え後、労働外時間が10分(10:39～10:49)で食事時間がなく、さらに勤務終了13:34で午後の訓練指定(13:45)となっている。食事時間、休憩時間がないので見直すこと。

【回答】提案のとおりとする。

4. 指導訓練の指定行路に1組、2組で偏りがある。2組はB63一だけが訓練指定となっているため年休で休むと期間内に訓練を受けることが出来ないので指定日を増やすこと。

【回答】一部修正の方向で検討する。

「やりとり」

(組合)修正の内容は何か。

(会社)B53とB65を持ち替えB65に訓練指定を付けた。

5. B65 539M辰野着、便234M場面、着22:36. 発22:42で時間が僅少であり、現在でも539Mが延着すればタクシー便乗になることが多々ある。現在は伊那松島運輸区に帰着して勤務終了となるが、改正後伊那松島で243Mを乗り継ぐので遅れると乗り継げなくなる。辰野までの便乗列車の243Mの時間を10分下げて余裕を持たせること。

【回答】提案のとおりとする。

「やりとり」

(組合)余裕のない行路作成である。現在でもタクシー便乗となることがあり更に、列車乗務で大丈夫なのか。

(会社)遅れる場合は、伊那松島に居る他の乗務員を充当する。

(組合)網渡り的な行路作成はやめること。

伊勢運輸区

1. DC2組 6行路中B32、B33、B36の3行路は明けの終了時間が遅い。他の組と持ち替え平準化すること。

【回答】提案のとおりとする。

「やりとり」

(組合)終了時間が遅い3行路が同じ組にあるのは不公平感がある。

(会社)労働時間的には問題ない。

(組合)以前の業務委員会では熊野市泊の行路は同じ組にしないと発言していたではないか。

(会社)覚えていない。

2. DC2組 訓練指定が2行路しかない。平準化すること。

【回答】修正の方向で検討する。

「やりとり」

(組合)修正の内容は何か。

(会社)B34に訓練指定を付け、B33とB34を持ち替える。

3. 8330C・8333Cの行路を提示すること。

【回答】多客達にて決定するため現段階での提示はできない。

4. B24 便2925Dは2923Dとすること。

【回答】修正の方向で検討する。

5. B31 昼食時間がない。2910D～2911D折り返しはやめて1段落ととすること。又、名古屋3往復は解消すること。

【回答】提案のとおりとする。

6. B32 328C新宮～多気通し乗務はやめること。

【回答】提案のとおりとする。

「やりとり」

(組合)連続運転時間3時間10分の制限を超える行路作成はやめること。ただし書きを常用するのはやめること。

(会社)閑散線区では行路作成上困難である。

7. B36 333C新宮着後344D入換後併合まで長時間労外がある。B55の342Cと持ち替えない理由を明らかにすること。 B55 新宮で食事時間が確保される。

【回答】修正の方向で検討する。

「やりとり」

(組合)修正の内容は何か。

(会社)B52に車両看視を21時20分まで付ける。

(組合)伊勢運輸区全体では今回のダイヤ改正提案で食事時間確保等、見直しがされたが多気以南の行路には問題が山積する。紀伊長島駅乗務員配置解消の弊害をなくすこと。

8. B53 出勤日が過酷である。改善すること。

【回答】提案のとおりとする。

9. B54 名古屋での労外が長時間過ぎる。在宅休養時間の確保に努めること。

【回答】提案のとおりとする。

(組合)全体では修正される回答が少なかった。要求が受け入れられない共通項目にはこの間もずっと申し入れてきているが解決に至らない課題である。人間らしく働くための要求である。

(会社)頭から否定している訳ではない。個々の行路については勘案している。

(組合)解決に至らない点については今後も申し入れていく。以上

以 上

