

平成31年春ダイヤ改正等について会社から説明を受ける

12月14日、名古屋地本は東海鉄事太閤ビルにおいて「平成31年春ダイヤ改正について」「大垣運輸区移転について」「在来線電気関係組織の再編等に伴う要員配置について」の三点に関して会社から説明を受け議論を行ってきました。

ダイヤ改正においては大きな変更点はないものの、運用面においては、口頭にて8項目の変更を受けました。

また、大垣運輸区が大垣駅ビル「アピオ」への移転により、乗務員の運輸区から駅への徒歩時間が増えることから、移転の6月を機に勤務時間が増えます。

特に、車掌においては、徒歩時間の削減によって関係運輸区相互間の列車の持ち替え等が発生します。今回は要員に変動はありませんが、今後、注意していく必要があります。

さらに、運転士とすれば、入区～泊～出区の場合は現行通りの乗泊を使用しますが、出勤～出区、入区～泊～乗継、又は入区～終了の場合には駅～車両区間の長時間歩行が発生します。夏季の熱中症対策、凍結・風雨雪等、天候不良の歩行困難等を考えると、その移動手段についても検討が必要です。

【平成31年春ダイヤ改正についての会社説明】

1. 施策内容

- ・ 東海道線の岡崎～金山間で平日の夕通勤時間帯に快速列車を2本増発

2. 実施時期

- ・ 平成31年3月16日(土)

【口頭での説明部分】

- ・ 名古屋駅2番線の使用廃止を延期する。なお、使用開始は10月頃とする。その後1番線を使用廃止とする。
- ・ 岡崎駅付近で行われているアンダーパス工事終了に伴い、運転時分に盛ってあった45秒を元に戻す。
- ・ 東海道線下り線において日曜日の夜に貨物列車の運休が多いことから、その時間を利用して保守間合いを30分程度拡大し保守等の工事時間を延長する。

【運用部分】

1. 飯田線水窪駅において連動改修工事を行うため、現行、夜に停泊している車両を

中部天竜駅に回送で運転し、そこで停泊させる。乗務員も水窪駅泊から中部天竜駅泊に変更する。

2. 東海道線の岡崎～金山間で平日の通勤時間帯に快速列車を2本増発する。
3. キハ75形を名古屋車両区から美濃太田車両区へ、キハ25形を美濃太田車両区から名古屋車両区へ移管する。
4. 名古屋運輸区車掌の乗務範囲の縮小を行う。具体的には、特急ひだ号において名古屋運輸区の車掌は岐阜～米原間のみの乗務となり、その他全ては美濃太田運輸区と高山運輸区の車掌が乗務する。
5. 神領運輸区の女性車掌の運用を拡大し、現行C班のみの組み合わせとなっている女性車掌がB班にも乗り組めるようにする。
6. 車掌用のハツホの一部廃止を行う。しなのは現行通りとするが、ひだ・南紀・しらさぎ・ふじかわ・快速みえのハツホを廃止する。
7. 高山線835D(高山発20:58)をツーマン列車からワンマン列車へ、1823D(高山発7:40)をワンマン列車からツーマン列車に変更する。
8. ダイヤ改正6月1日訂補に伴い大垣運輸区移転による大垣運輸区車掌の徒歩時間減少で労働時間が減少するため名古屋運輸区の持ち列車を大垣運輸区へ移管する。なお、実施は6月とする。また、運転士については入区・出区があり現行通りの徒歩時間が必要なため移管等は発生しない。

列車持ち替えのC行路は

名古屋運輸区C104行路(名古屋～大垣1往復)→大垣運輸区C6行路へ
名古屋運輸区C225行路(名古屋～岐阜1往復)→大垣運輸区C34行路へ
名古屋運輸区C232行路(名古屋～岐阜1往復)→大垣運輸区C16行路へ
名古屋運輸区C254行路(名古屋～岐阜1往復)→大垣運輸区C26行路へ

【大垣運輸区移転についての会社説明】

1. 施策内容

- ・ 大垣運輸区事務所等を駅ビル「アピオ」4～5階へ移転・集約する。

2. 実施時期

- ・ 平成31年6月頃

【議論】

組合:名古屋駅2番線の使用廃止は延期されるのか。リニアの工事が遅れているのではないのか。可動柵工事があるのか。

会社:工事手順の見直しを行った結果である。リニア、可動柵は関係ない。

組合:1項について水窪駅の乗泊は残すのか。

会社:連動改修工事で現行停泊している線路がなくなるので、水窪駅泊の行路はなくなる。

組合:3項で説明されたキハ75形とキハ25形を移管するのはなぜか。

会社:検査周期の問題である。

組合:快速みえの増車の時に美濃太田車両区からの手配となるのか。

会社:そうである。回送で移動させる。乗務員については、臨行路で対応する。

組合:非効率であり、今以上の快速みえの増車ができない状況にもなりかねない。

組合:4項について、なぜ、名古屋運輸区車掌の特急ひだの乗務範囲の縮小を行うのか。

会社:乗務列車が少なく、ローカル列車の乗務が無いため養成ロスが発生し、乗務効率を考えた。異常時は名古屋～岐阜間においては乗務する。

組合:この間組合は、名古屋運輸区での多線区、多車種乗務を問題にしてきた。乗務員はその線区に精通していた方がより安全であるという主張をしてきた。良い傾向であると考えてる。

会社:今回は、そのような考えに基づいて行う施策ではない。

組合:6項の車掌用ハツホの廃止をなぜ行うのか。

会社:車掌用車携機にその機能が付加されたためである。

組合:なぜ、「しなの」のみ残ったのか。

会社:JR東日本との調整が間に合わなかったためである。

組合:8項で6月以降列車の持ち替えが発生するが、名古屋運輸区は列車が減少し負担が減るが、大垣では列車増となり負担増となる。どう考えているのか。

会社:乗務員運用指標を見てもらえば分かるが、1人1日平均の労働時間の3月改正と6月訂補を比べるとは名古屋車掌で△6分、大垣車掌で△10分であり労働時間的には問題がない。

組合:この間組合は、ダイヤ改正の説明において、F、S、H行路も説明するように要求してきたが今回も説明されていない。前回の改正ではW行路以外で仕事内容が厳しくなっている行路が多数見受けられた。今日、F、S、H行路の説明ができないならば、できるだけ早い時期にF、S、Hの乗務員運用指標を組合側に見せるように要求する。

会社:平日に合わせるように努力はしているが限界がある。F、S、Hの乗務員運用指標は作っていない。

組合:ならば作って提示するようにすること。

会社:検討する。

組合:ダイヤ改正に対する要求への検討時間が少ない。

会社:遅くすると要求に対し良い改善できない。

組合:こちらも同じである。時間が無ければ十分な検討ができない。良い要求が作れない。改善を要求する。

会社:今回は提示通りとする。

【在来線電気関係組織の再編等に伴う要員体制について】

1. 概要(既提示)

- ・専門技術の高度化に対応し、管理指導や異常時対応を強化したうえでより効率的な業務執行体制とするため、現業機関を集約して規模及び配置を最適化する。
- ・組織の再編に必要な事務所等の整備及び事務所の移転・周囲役を実施するとともに、建物の耐震化を行う。
- ・以上により安全・安定輸送の強化を図る。

3. 要員増減

	管 理	事 務	技 術	非現業	合 計
増 減	△12	△16	△1	+15	△14

4. 実施時期

- ・2019年7月

以 上