

ダイヤ改正は労働条件の変更である！

「申13号 平成31年春ダイヤ改正」 申し入れに対する業務委員会開催

乗務員はこの行路に1分、1秒まで縛られるのだ！ 要求実現に向けて議論！

名古屋地本は、1月25日、「申13号 平成31年春ダイヤ改正」の申し入れについて、業務委員会を行い、職場からの多くの問題、乗務員の切実な要求を議論してきました。

食事がとれない、睡眠時間が少ない等、人間としての基本欲求が満たされていない現状や、折り返し時間の確保、基本動作を行える時間確保は、それぞれ、毎回の改善要求で上がってきます。限られた条件の中、しつこく改善を求め、基本的な考えを質してきました。

現行通りなどの回答が多い中、例年より多い改善も得ました。地本はダイヤ改後にもう一度要求をまとめます。よりよいダイヤ、行路で安全・健康を確保していきましょう。

回答及び主な議論内容

【基本要素】

1 日勤行路の拘束時間が長すぎる。早い出勤は早く終え、遅い終了は遅い出勤時刻とすること。

また、前泊は無償で拘束をするものであり、在宅休養や各家庭での生活を奪い問題である。前泊行路は廃止し当日出勤できる時刻とすること。

【回答】提案の通りとする。

【組合】会社は日勤行路作成に当たっての考え方はあるのか。

【会社】極力、拘束時間等を短くしたいという気持ちはあるが、全ての条件(交番作成基準)を満たして行路を作成している。理解してほしい。

2 日勤前日の訓練指定を止め遠距離通勤者の負担軽減を図ること。

【回答】提案の通りとする。

3 行路途中、数時間もの無駄な労外時間が発生するが、食事時間や睡眠時間のとれない行路が多くある。無駄に長い労外時間を短くして、拘束時間の短縮、食事時間や睡眠時間の確保を図ること。

【回答】必要な時間は確保している。

4 拘束時間を泊行路 24 時間、日勤行路 10 時間以内とすること。

【回答】そのような考えはない。

5 明けを午前中とすること。

【回答】そのような考えはない。

6 泊行路は、出勤時刻を 10 時以降とすること。睡眠時間が5時間確保できるように労外時間6時間以上とすること。

【回答】そのような考えはない。

【組合】会社は行き先地の時間を5時間としているが、5時間では実質4時間くらいしか寝られない。考慮できないのか。

【会社】人が限られている中でのBC運用である。その中で最大限の睡眠時間を確保している。

【組合】最近、終電が遅くなり、また始発が早くなっている。だから寝られなくなったと思う。せめて、早く寝た人から早く起きるように順番にするべきだ。

【会社】全てが悪い行路ではない。睡眠時間が短い行路は早く終了するように努力している。

【組合】以前と違い、遠方から通勤する社員が多い。考慮すべきだ。

【会社】出勤を10時にすれば、終了は10時以降になってしまう。組合の言うことは矛盾している。

7 食事時間は、労外として1時間以上確保すること。

【回答】そのような考えはない。

8 2時間以上乗務した場合は、生理現象も考慮し次列車乗務まで40分以上間合いを確保すること。

【回答】そのような考えはない。

9 早め出勤が奨励される中、10分～20分早め出勤が実施されているがサービス労働となっている。出勤した時点で勤務時間とすること。

【回答】そのような考えはない。

【組合】10分前に点呼を受け帳票類の準備を行っているのだから、その時間は準備報告時間となり、超勤の対象ではないのか。

【会社】10分前に点呼を受けに来るので、出勤点呼を行っているという考え方である。帳票類の準備を10分前から前倒しで行っている。その後の点呼時間からは余裕ができていて他のことをしているのではないか。

【組合】そのように会社が考えていることを確認する。

10 CASTの設定、アルコール検査など出勤時の実施項目が追加されているが準備時間の変更は無い。また、新型車発機導入に伴い準備時間が不足しているので、準備時間を増やすこと。

【回答】必要な時間は確保している。

11 折り返し時間10分、順方向乗り継ぎ5分を確保すること。

【回答】必要な時間は確保している。間に合うように設定している。

【組合】スイッチ整備の時間が大幅に増加している。会社は本当に間に合うと思うのか。

【会社】必要な時間は確保している。

【組合】折り返しに必要な時間を何分程度と設定しているのか。

【会社】いろいろ条件がある。何分かは明らかにしない。ダイヤを見てもらったら分かる。

【組合】以前は、CASTの設置、運行番号の入力、運情の扱いなどなかった。明らかにやることが増加している。現場では間に合わないから走って新運転台に走行する乗務員がいる。自らの障害事故のみでなく、お客様とぶつかることも考えられる。会社として対策をとるべきだ。

【会社】ホーム上を走ることは禁止している。

12 折り返し列車の乗継ぎは電話乗継ぎとすること。ほんの数分の遅れで電話乗継ぎと変更するために、指令・到着乗務員・乗継乗務員・駅が相互に連絡を取り伝達する手間を省くため。

【回答】適宜適切に対応している。

【組合】なぜ対面乗継ぎにこだわるのか。

【会社】正確な伝達ができるためである。

【組合】現場では誰もが困っている。再考すること。

13 運転士・車掌の基本動作を行うための時間が不足している。停車時分を最低45秒以上確保すること。

【回答】必要な時間は確保している。

【組合】基本動作を行うと30秒停車では明らかに足りない。

【会社】足りているという認識である。

【組合】現場では20秒ドアを開けて、15秒前からドアを閉める基本動作(ドア閉は10秒前)に入る。これだけでも時間オーバーである。再考すること。

14 定期交番の乗り組みは固定せず、3ヶ月程度を目安に交代し一通り乗務できるようにすること。

【回答】そのような考えはない。

【組合】乗り組みの期間は現場で判断しているのか。

【会社】そうである。

15 高齢者のための行路を設定すること。

【回答】そのような考えはない。

【組合】60歳を超えて働いている現実がある。体力や反射神経、判断は年齢と共に衰えていくことは否めない。いろいろなやり方が有るはずだから検討を求める。

16 SH行路についても早急に明らかにすること。

【回答】提案の通りとする。

【伊勢運輸区】

1 B32 343C～回346Dは他の行路が乗務とすること。

【回答】提案の通りとする。

2 B34 335D新宮乗継は何行路と乗継なのか明らかにすること。

【回答】留置手配とする。

3 B52 睡眠時間僅少に拘わらず明け行路が長い。改善すること。

【回答】提案の通りとする。

【組合】以前から要求している。熊野泊まりで寝る時間が短く、勤務終了は14:30分である。後行路で本数の多い参宮線を乗務させるなど、もう少し早く終われるように努力すること。

【会社】なかなか難しい。

4 B56 昼食・夕食時間が確保されていない。睡眠時間以外に労働時間外が殆ど無い。改善すること。

【回答】夕食時間については修正する方向で検討する。

【組合】何が修正されたのか。

【会社】2924D乗継ぎ現行18時04分30秒を看視を付けて18:08に乗り継ぐようにした。

5 新規養成は1組で養成しているが、関西線乗務が1組に殆ど無いためB27とB56を入れ換えること。

【回答】提案の通りとする。

6. 8330C・8333Cは臨行路とすること。

【回答】提案の通りとする。

【名古屋運輸区(運転士)】

「1」 共通要求

1 名古屋運輸区～名古屋車両区のタクシー移動は、道路状況や近鉄踏切によって遮断される場合があり時間に余裕が無い。最低10分時間を追加すること。

【回答】必要な時間は確保している。

2 名古屋車両区に入区して留置で勤務終了の場合、終了時刻に遅れる場合がある。留置に対する時間を加えること。

【回答】必要な時間は確保している。

3 武豊線東成岩駅1番停車の下り列車、停車してから出発信号現示されるまで1分必要なので停車時分を1分30秒確保すること。

【回答】必要な時間は確保している。

【組合】東成岩駅では出発信号機の先に踏切があり、信号が引かれるまでに1分かかる。物理的に1分では発車できない。再考すること。

4 名古屋運輸区は乗務車種、線区が多く、自ずと乗務する行路に制約が多いため特休・年休付与に大きな支障となっている。関西線、紀勢線の全ての乗務を亀山・伊勢運輸区に移管すること。

【回答】そのような考えはない。

5 特休引き抜き行路は、東海道線・EC・男性女性が乗務できる行路とし、各組における免許・線区・性別条件での不平等を解消すること。EC1 は引き抜き行路変更、EC5 ・E CDCには他の組と行路の持ち替え等により新たに配置すること。

【回答】提案の通りとする。

「2」 各組行路別要求

1 EC1組 【名古屋運輸区(運転士)】、「1」共通要求、5に基づき、特休引き抜き行路は、B12 行路とB15 行路とすること。

【回答】提案の通りとする。

2 B15 乗り出しを5Mとし拘束時間の短縮を図ること。

【回答】提案の通りとする。

3 B16 便 2351F(名古屋22:45発)を早い時間の列車に変更し前頭客室便乗(便乗列車を乗り継ぐこと)を解消すること。

【回答】提案の通りとする。

4 B17 昼食、夕食時間を確保すること。

【回答】提案の通りとする。

5 EC3組 全てが午後訓練で、午前訓練指定できる行路が無い。他組の午前訓練指定できる行路と持ち替えを行うこと。

【回答】提案の通りとする。

6 EC4組 以下の列車の折り返し時間を10分以上確保すること。

B 42 325G～328G(6分45)、335G～340G(6分)

B 43 321G～324G(7分45)

B 45 318 F～325 F(4分15)

B 46 319G～322G(7分15)、309G～310G(6分45)

B 47 2501 F～2504 F(5分30)

【回答】必要な時間は確保している。

7 EC5組 【名古屋運輸区(運転士)】、「1」共通要求、5に基づき、特休引き抜き行路を他の組と行路の持ち替え等により新たに配置すること。

【回答】提案の通りとする。

8 ECDC組 【名古屋運輸区(運転士)】、「1」共通要求、5に基づき、特休引き抜き行路を他の組と行路の持ち替え等により新たに配置すること。

【回答】提案の通りとする。

9 B 61 2905D～2912D昼食のため2914Dとすること。

出勤時刻が早く睡眠時間確保のため380F名古屋乗継とし名古屋運輸区泊とすること。

【回答】提案の通りとする。

10 B 62 前泊出勤であるのに終了が遅い。30D名古屋乗継せず回30D～回423D(SHは回323D)～名古屋車両区入区で終了とすること。

【回答】提案の通りとする。

11 B 63 便 2329 F岐阜着～ 2036 D前分割作業まで間合いが1時間31分45秒と長すぎる。不要不当な拘束の強要である。1時間遅い列車に便乗列車を変更し、出勤時刻も準じて適正化すること。

【回答】修正の方向で検討する。

【会社】便2329Fを2357F(名古屋発16:30)に変更する。結果45分出勤が繰り下がる。

12 B 65 回30D～回423D～名古屋車両区入区を他の列車に置き換えること。

【回答】提案の通りとする。

13 B 66 1040D乗継とせず入区し名古屋車両区泊とすること。

【回答】提案の通りとする。

14 B 64、67 武豊駅泊は睡眠時間が非常に少ない。3人以上泊体制で睡眠時間を確保する行路とすること。

【回答】提案の通りとする。

【名古屋運輸区(車掌)】

1 C103W 2358F～2345F折り返し4分を見直すこと。

【回答】必要な時間は確保している。

2 C104W 2025D～便2514F12分では僅少なため見直すこと。

【回答】必要な時間は確保している。

3 C112W 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。

4 C115W 2502F～2507F折り返し5分を見直すこと。

【回答】必要な時間は確保している。

5 C116W 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。

6 C221W 2810F～2817F折り返し4分を見直すこと。

【回答】必要な時間は確保している。

7 C224W 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。

8 C226W 604F～2911F折り返し5分を見直すこと。

【回答】必要な時間は確保している。

9 C227W 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。

10 C228W 137M～142M、149M～154M折り返し5分を見直すこと。

【回答】必要な時間は確保している。

11 C232W 2105F～2902F折り返し5分を見直すこと。

【回答】大垣駅発の時間を8時30分45秒とする。

【会社】変更により5分から5分15秒にした。

12 C235W 131M～136M折り返し5分を見直すこと。

【回答】必要な時間は確保している。

13 C244W 2862F～2865F折り返し4分を見直すこと。

【回答】必要な時間は確保している。

14 C245W 127M～132M折り返し4分を見直すこと。

【回答】必要な時間は確保している。

15 C246W 318F～325F折り返し4分を見直すこと。

【回答】必要な時間は確保している。

16 C251W 350F～359F折り返し5分を見直すこと。

【回答】必要な時間は確保している。

17 C251W 606F～2813F折り返し4分を見直すこと。

【回答】必要な時間は確保している。

18 C253W 608F～2815F折り返し4分を見直すこと。

【回答】必要な時間は確保している。

19 C256W 2613M～654M折り返し4分を見直すこと。

【回答】必要な時間は確保している。

20 B1組8行路中6行路は午後訓練であるので見直すこと。

【回答】提案の通りとする。

【大垣運輸区】

B班

1 11行路 101F～116F折り返し8分と短い。見直すこと。

【回答】必要な時間は確保している。

2 12行路 8時35分と出勤時間早い。見直すこと。

夕食時間が48分と短い。見直すこと。(2123F～357F名古屋駅場面)

【回答】提案の通りとする。

3 13行路 夕食時間が遅く夕食時間実質56分と短い。見直すこと。(2125F～2536F米原駅場面)

【回答】提案の通りとする。

4 14行路 2530F～2537F折り返し5分30秒と短い。見直すこと。

岐阜駅場面105F～便2510F乗車まで9分45秒と短い。見直すこと。

【回答】折り返し時間については現行の通りとする。岐阜駅での便乗列車変更は修正の方向

で検討する。

【会社】便乗2510Fを2318Fに変更して15分程度確保した。

5 16行路 夕食時間42分と短い。見直すこと。(356F～359F名古屋駅場面)

【回答】必要な時間は確保している。

C班

6 21行路 2362F～2347F折り返し時間が5分と短い。見直すこと。

【回答】必要な時間は確保している。

7 22行路 8時50分と出勤時間が早い。昼食時間が42分と短い。見直すこと。(豊橋駅場面2320F～2523F)

【回答】提案の通りとする。

8 23行路 2346F～便2531F折り返し時間が5分と短い。見直すこと。豊橋駅場面2346F～2547F折り返し時間が4分30秒と短い。見直すこと。

【回答】必要な時間は確保している。

9 25行路 名古屋駅場面2104F～351F夕食時間42分と短い。見直すこと。睡眠時間少ない。見直すこと。

【回答】必要な時間は確保している。

10 26行路 出勤時間が9時35分と早い。見直すこと。夕食時間36分と短い。見直すこと。(大垣場面2333F～2356F) 睡眠時間が短い。見直すこと。

【回答】提案の通りとする。

D班

11 31行路 8時52分と出勤時間が早い。睡眠時間が短い。見直すこと。

【回答】提案の通りとする。

12 32行路 睡眠時間が短い。見直すこと。365F名古屋～岐阜172F岐阜～豊橋2時間51分連続乗務である。解消すること。

【回答】提案の通りとする。

13 33行路 睡眠時間が短い。見直すこと。

200F～211F大垣駅場面折り返し4分と短い。見直すこと。

【回答】必要な時間は確保している。

14 34行路 9時50分と出勤時間が早い。見直すこと。

【回答】提案の通りとする。

15 36行路 睡眠時間が短い。見直すこと。

【回答】必要な時間は確保している。

16 37行路 名古屋駅場面152F～2125F夕食時間52分しか無い。見直すこと。

【回答】提案の通りとする。

大垣運輸区車掌6月以降

17 6行路 名古屋駅場面2543F～2123F夕食時間40分と短い。見直すこと。

大垣駅場面2123F～2116F折り返し時間が7分と短い。見直すこと。
睡眠時間が短い。見直すこと。

【回答】夕食の時間については修正する方向で検討する。折り返し時間、睡眠時間については必要な時間は確保している。

【会社】列車を持ち替えることで1時間程度確保した。

18 16行路 名古屋駅場面356F～359F夕食時間42分と短い。見直すこと。

【回答】必要な時間は確保している。

19 26行路 9時50分と出勤時間が早い。見直すこと。大垣駅場面2133F～2356F
夕食時間36分と短い。睡眠時間が短い。見直すこと。

【回答】提案の通りとする。

【美濃太田運輸区(運転士)】

1 1組 56 行路 回 421D入換入区～29D出区、増結時、車両区出区線据付けが遅いと
出区点検時間が確保できなくなるので改善すること。

【回答】必要な時間は確保している。

【組合】時間がないのでCMCの移動禁が出て作業している中で出区点検をしている。現場では大変である。再考すること。

2 2組 62 行路 睡眠時間少なく、アケで美濃太田～多治見3往復は厳しい。2往復とすること。

【回答】修正の方向で検討する。

【会社】609C分割補助、616C、C617Cを51行路へ移行し2往復とした。

【美濃太田運輸区(車掌)】

1 A班 3行路 夕食時間が無い。睡眠時間が少ない。朝食時間が無い。確保すること。
2504F～1023D列車間合い僅少である。見直すこと。

【回答】夕食時間と朝食時間は現行の通りとする。睡眠時間については修正する方向で検討する。

【会社】睡眠時間確保のために、C6行路と明けの部分全て入れ替えた。

2 B班 16 行路 309F～便 1027Dまで乗りっぱなし。生理現象に対応する間合いを設けること。

【回答】提案の通りとする。

【神領運輸区】

1 以下の行路では待ち時間に大幅なロスが有るので訓練指定をしないこと
71W(2:06待ち)75W(1:40待ち)78W(1:44待ち)87W(2:00待ち)98W(1:12
待ち)

【回答】そのような考えはない。

2 2組に明けが遅い行路、睡眠時間が少ない行路が集中しているため、他の組との持ち替えを行うこと。

【回答】提案の通りとする。

【組合】現行の2組は乗務員の中できつい行路が多いと酷評されている。同じような労働時間の行路と替えればすむことである。再考すること。

3 685M(名古屋23:57発)少し後に快速瑞浪行きがあるため多治見行きから高蔵寺行きに変更すること。

【回答】提案の通りとする。

4 66W 1110M(高蔵寺23:01発)旅客が少ないため神領始発に変更すること。

【回答】提案の通りとする。

5 68Wと66行路での持ち替え B68行路624M～623Mとし、B66行路は116M～617M～630Mとすること。

【回答】提案の通りとする。

6 71W及び73W 2771M中津川での分割作業(0:37)を早く到着する列車と運用を変更し作業をなくすこと。

【回答】提案の通りとする。

7 75W 77W 睡眠時間僅少のため睡眠時間を1時間増とすること。

【回答】提案の通りとする。

8 82W 4時台の起床で終了12:20は安全上問題である。終了を早くすること。

【回答】提案の通りとする。

9 94W 7:49～12:53まで5:04分間同じ車両に乗りっぱなしである。91Wと列車の持ち替えを行うこと。

【回答】提案の通りとする。

【組合】なぜできないのか。

【会社】検討はした。91W行路は深夜帯2時間を含む行路であるため、交番作成上持ち替えを行うと違反になってしまう。

【組合】94Wは前泊行路になり、5時間連続で最後に特急である。再考すること。

10 85W アケの部分(便611M～)と94Wの(回757M出区～1009M出区)を持ち替えること。持ち替え後の94Wの626Mは名古屋まで乗務。88Wの乗り出しは、便626Mとする。

【回答】提案の通りとする。

11 81W 現行と比べアケで乗務列車が大幅に増えている。睡眠時間も少なくアケが長いので改善すること。

【回答】修正の方向で検討する。

【会社】81Wの619M以降を71行路に替える。結果、終了が1時間遅くなる。一方71行路は終了が遅くなる。

12 95W 前日の94Wの終了が18:06なので、翌日の95W(出勤10:04)は、在宅時間が短いので92W(出勤13:19)か96W(出勤11:48)に変更すること。

【回答】修正の方向で検討する。

【会社】92行路と97行路(11:40)を変更する。8分早くなる。

13 現行75SHのような異常ともいえる行路はないと思うがどうか？

【回答】適宜適切に対応している。

【組合】SHの提案がないので分からないが、非常に問題の多い行路である。変更すること。

【会社】何が異常なのか。

【組合】4時間程度しか睡眠時間がなく、5時前後に起床し14時頃終了であり、途中5時間くらい連続乗務になっている。再考すること。

【中津川運輸区】

1 3組に早出行路が無く2組は2本あるので、25行路と32行路を入れ替えること。

【回答】提案の通りとする。

【組合】なぜ3組があるのか。今後どうするのか。

【会社】特に見解はない。何かなければこのままである。

2 23行路と34行路を入れ替えること。

【回答】提案の通りとする。

【組合】バランスが悪いので再考すること。

3 折り返し時間僅少でのドア扱い対応のため、坂下駅、南木曾駅をワンマン全車扱い駅とすること。

【回答】そのような考えはない。

【豊橋運輸区】

1 B 53 461Mは、東海道本線からの分割車両の使用をやめること。

東海道本線のダイヤが乱れた際に飯田線にも影響する。

【回答】提案の通りとする。

2 B 54 アケの時間は午前中とすること。

515G・532Gを出勤日乗務とすること。

【回答】修正の方向で検討する。

【会社】要求通り、515G～を出勤日乗務とする。結果8:10終了になる。一方、出勤は8:30になる。

3 B 55 アケの時間は午前中とすること。

アケ日、出勤から終了まで7時間あるが休憩時間が無い。改善すること。

【回答】そのような考えはない。

4 B 62 519M出区担当を61行路の519M本務担当とすること。(現行通り)

【回答】修正の方向で検討する。

【会社】要求の通りに変更する。

5 B 65 563Gは酔客が多い、ホーム上の安全確保が出来ない。車掌乗務とすること。

【回答】提案の通りとする。

6 B 72 554Gは本長篠以南で混雑する。特に金曜日・土曜日は混雑が激しいので車掌乗務とすること。

【回答】提案の通りとする。

【伊那松島運輸区】

1 B 56 出勤時間を12:30、214 M乗りだしとし出勤当日の負担軽減すること。

回 1588 M、432 M開通待ちで遅れが常態化している。改善すること。

【回答】提案の通りとする。

【会社】東日本ダイ改で「あずさ」が10分あげたので遅れは常態化しないと考える。

2 B 62 1500 M～1507 M天竜峡場면을1500 M～1505 Mに持ち替え、飯田での食事時間を確保すること。

【回答】提案の通りとする。

【組合】同じ列車を交代し合う行路である。まとまった食事時間を確保するよう申し入れた。

【会社】検討はしたが、1500M天竜峡から即折りになってしまう。天竜峡と飯田で休憩が取れた方がいいと考えた。

3 B 65 237 M、伊那市～辰野間、学生の帰宅時間にも関わらず30秒停車で運転時分も15秒ずつ短いため遅れが著しい。運転時分と停車時分に余裕を持たせること。

528 M～1505 M天竜峡場면을528 M～1507 Mに持ち替え食事時間を確保すること。

【回答】237Mは遅延対策を実施する。

【会社】伊那田島から余裕をもち最終駅では5分余裕のダイヤにした。

以上