

業務ニュース名古屋

発行責任者 荻野 隆一

編集 業務部

次期ダイヤ改正に向け 現行ダイヤの問題点について会社と議論

「申第4号平成31年春ダイヤ改正実施以降の改善申し入れ」業務委員会

平成31年春ダイヤ改正（現行ダイヤ）実施以降、多くの問題や改善の声が職場で発生しています。JR東海労名古屋地本は、次期ダイヤ改正に向け、問題点を明らかにするとともに、それらの改善を求め「申第4号平成31年春ダイヤ改正実施以降の改善申し入れ」を行ってきました。

12月4日、業務委員会を開催し会社と議論し現状の問題点について強く改善を求めました。各区所のダイヤ見直しについては、次期ダイヤ改正の提案説明が迫る中、具体的な見直しについては「現行の通り」との回答を覆すことは実質上困難ではありましたが、しかし、現行ダイヤの問題点については、個別具体的な要求趣旨を訴え、次期ダイヤ改正に於いて「作成の中で最大限の配慮をする」「参考とする」との回答を引き出してきました。

会社回答と主な議論内容は以下の通りです。

【基本要件】

- 1 乗務員は、労働時間算出方式の特殊性から、労働時間が短い場合でも拘束時間が12時間にも達してしまう等、日勤行路の拘束時間が長すぎる。常識的な範囲として拘束時間に制限を設け、10時間以内とすること。

会社回答：現行の通りとする。

組合：日勤者は休憩時間を含め8時間30分である。それに比べ乗務員は12時間の拘束がある。問題である。乗務員勤務の特殊性もあるが、なぜこのようになってしまったのか説明されたい。

会社：拘束時間の短縮は重要と考えている。しかし、それは列車ダイヤに制約され、食事時間や休憩時間を踏まえて合理的な行路を作っている。全体を合理的にするため配慮

している。理解して欲しい。

組合：行路作成にあたっての目安はあるのか。

会社：食事時間や休憩時間を踏まえて全体を合理的にするため配慮している。

組合：終了前に何時間も休憩して、最後に作業がついていたり、最後の列車に乗務するなど不合理な行路も多い。安易に行路を組んで長時間拘束している。しっかりとした行路を作成されたい。

- 2 乗務割交番作成基準では長時間拘束の日勤行路では出退勤時刻が両方ともに制限され、休日（公特）前後に勤務指定できない場合が発生する。このような不合理に対応するためにも早い出勤は早く終え、遅い終了は遅い出勤時刻とし休日の前後に割り振れる時間設定とすること。

会社回答：現行の通りとする。

組合：特殊な臨時列車行路はこの際議論しないが、実現できれば、交番順序も容易となりお互いの利益となる。実現できない理由を説明されたい。

会社：列車ダイヤに制約される。最大限配慮している。

組合：そもそも、泊まりだけで行路を組んでいるところもある。実現できるはずである。

- 3 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。

会社回答：現行の通りとする。

組合：以前に比べ遠距離通勤者が増えている。疲労度を考え配慮されたい。

会社：通勤時間のデータは持ち合わせていないが最大限配慮している。やむを得ない場合もある。

- 4 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。

会社回答：現行の通りとする。

組合：以前は日勤行路を合わせ泊行路としたこともあった。実現できるはずである。

会社：気持ちは理解する。最大限配慮はするが列車ダイヤに制約される。

- 5 行路途中で数時間もの無駄な労外時間が発生しているが、そのために、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。

会社回答：必要な時間は確保している。

組合：現実には述べたとおり。無駄に長い労外時間より必要な時の必要な時間を求める。

6 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。

会社回答：そのような考えはない。

組合：制度要求と捉えて認めたくないのか。ダイヤ作成において配慮されたい。

7 泊行路は、睡眠時間が最低 5 時間確保できるように労外時間として 6 時間以上確保すること。

会社回答：現行の通りとする。

組合：時期的に現行ダイヤを改善するのが難しいからの回答か。それとも。改善する気が無いのかどちらの意味での回答か。

会社：睡眠時間については概ね 5 時間を目安にしている。ダイヤ作成の中で最大限配慮していく。

組合：睡眠時間は安全に直結する。

会社：睡眠の重要性は会社も承知している。

8 食事時間は、労外として 1 時間以上確保すること。

会社回答：現行の通りとする。

組合：乗務労働の特殊性により、例え弁当を食べるにしても持って歩かなければならない。

近くに食事を買いに行く場所がない、食事する場所がない場合もある。食事時間の確保は乗務員の心からの要求である。

会社：睡眠時間や食事時間は疲労回復も含め大切な要素である。最大限考慮していく。

9 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。

会社回答：そのような考えはない。

組合：制度改善としての要求として捉えているのか。

会社：間合いは基準の中で作成していく。

組合：乗務割交番作成基準は限界値である。

会社：限界値を求めているわけではない。配慮はする

10 乗務員については 15～20 分前の早め出勤が実施され、サービス労働の温床となっている。早め出勤後の「早め時間の自由使用」については、徐行・変更事項等の多少

により変動する準備時間に対応する乗務員自身の自己防衛のために使用されている実態もある。出勤時刻に出勤点呼を受けることは、同時刻に出勤時刻の設定がある場合は不可能であるし、出勤遅延防止の観点からも事実上困難な勤務形態であることを考慮し、出勤した時点で勤務時間とすること。

会社回答：そのような考えはない。

組合：出勤時間の時刻に出勤することは物理的に不可能であるから早め出勤している。サービス労働になっているのではないか。

会社：点呼を実施している時間は労働時間である。

組合：では、点呼後から出勤時刻まではどうか。

会社：社員の申し出により早め出勤点呼を受け付けているものである。

組合：では、管理者から点呼しようと声が掛かったらどうか。現場ではよく見る光景だが、これは業務指示か。

会社：指示を出すことはない。

組合：では、出勤遅延未遂についてはどうか。経緯は様々ではあるが、現場ではよく聞く。

会社：処分の対象ではない。

組合：何度も議論したが曖昧である。今回はダイヤ改正の議論としてこの話は別の機会とする。

11 CASTの設定、アルコール検査、新型車発機導入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。そもそも準備時間が不足しているので、準備時間を増やすこと。

会社回答：必要な時間は確保している。

組合：何度も議論してきたが、乗務員の早め出勤によって時間不足が賄われていると理解している。

12 点呼が重なる場面がある。精査し適正な時間を確保すること。

会社回答：現行の通りとする。

組合：同じ時刻の出勤が何組も重なる場面があるのは事実である。点呼後、走って出場する場面もある。精査して重ならないようされたい。

13 折り返し時間10分、順方向乗り継ぎ5分を確保すること。

会社回答：必要な時間は確保している。

組合：折り返しに必要な時間とはどれくらいとしているのか。

会社：編成両数によっても違う。

組合：それぞれ何分か。

会社：明らかにはしない。

組合：なぜそのように頑なのか。明らかにしても問題ないだろう。

会社：必要な時間は確保している。中身については明らかにしない。

14 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。

会社回答：適宜、適切に対応している。

組合：適宜、適切な対応に手間が掛かるから要求している。指令・着乗務員・乗継ぎ乗務員・駅が手間を掛けている。そこまで対面乗継ぎに拘る理由は何か。

会社：確実に引き継ぐために対面で乗り継いでいる。通勤時間のホーム混雑など電話乗継ぎしている場合もある。

組合：なぜ対面だと確実に引き継げるのか疑問である。電話乗継ぎだとスイッチ整備の誤りに気づきやすいメリットもある。余談だが、注意札作成のミスを恐れているのではないか。近年、何かにつけて記載の省略されるものが目につく。乗務員が使いやすくするとの目線で検討を要請する。

15 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。

会社回答：必要な時間は確保している。

組合：現場で指導されている基本動作時間を足していくと30秒では足りない。実測してはどうか。

会社：責任有る箇所が実測している。

組合：現場では遅れても良いから確実に基本動作を行えと言うが、遅れ承知と言うことか。

会社：遅れ承知は基本的にはない。

組合：いつも遅れる列車がある。加速の悪い311系などは回復できないから目立っている。運転時分を含め実態を把握して改善されたい。

16 高齢者組・行路を設定すること。

会社回答：そのような考えはない。

組合：視力、反応速度、体力、賃金的にも下がっていることは明らかである。

会社：今の行路で安全を保っていける。

組合：ナンセンスである。現在の年金支給年齢により運転士は専任社員でも63歳では退職してしまう。65歳を全うしていない現状を見越しているのではないか。

会社：何もしない何も考えないではない。

組合：制度的なものを警戒していると思うが、ダイヤ改正、行路作成に於いて十分達成できる事案である。再度検討を要請する。

17 ダイヤ改正時にはSH行路についても早急に明らかにすること。

会社回答：現行の通りとする。

組合：これまでも要求してきたところではあるが、行路が全く変わってしまう場合がある。きつくなる行路も目立つ。

会社：これまでも明らかにしてこなかった。改めるつもりはない。

【伊勢運輸区】

1 B32 343C～回346Dは他の行路が乗務とすること。

会社回答：現行の通りとする。

2 B34 3004D乗務を便乗とすること。

会社回答：現行の通りとする。

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。

会社回答：現行の通りとする。

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。ダイヤ改正以前の行路に改善すること。

会社回答：現行の通りとする。

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

会社回答：現行の通りとする。

6. 高茶屋駅はイオン津南店開業に伴い多客のため列車遅延が発生している。駅員を配置し対応すること。

会社回答：適宜、適切に対応している。

【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。

会社回答：必要な時間は確保している。

(2) 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。

会社回答：必要な時間は確保している。

(3) 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。

会社回答：そのような考えはない。

(4) 宿泊箇所について、豊橋、大府の部屋を増やし二段ベッドを解消すること。女性用宿泊箇所を拡大すること。

会社回答：現行の通りとする。

(5) 特休引き抜き行路は、全ての乗務員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・ECDC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。

会社回答：現行の通りとする。

2 各組行路別要求

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。

会社回答：現行の通りとする。

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。

会社回答：現行の通りとする。

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。

会社回答：現行の通りとする。

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。

会社回答：現行の通りとする。

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。

会社回答：現行の通りとする。

【名古屋運輸区（車掌）】

1 C103WF 2358F～2345F折り返し4分見直すこと。

会社回答：現行の通りとする。

2 C112WF SH 夕食時間を確保すること。

会社回答：必要な時間は確保している。

3 C115FS アケ3122F豊橋からの折り返しを快速列車とすること。

会社回答：現行の通りとする。

4 C116WF 夕食時間を確保すること。

会社回答：必要な時間は確保している。

5 C221WH 2810F～2817F折り返し4分見直すこと。

会社回答：現行の通りとする。

6 C224WF 夕食時間を確保すること。

会社回答：必要な時間は確保している。

7 C224WH 便100F～2821F連続乗務4時間22分を見直すこと。

会社回答：現行の通りとする。

8 C227WF 夕食時間を確保すること。

会社回答：必要な時間は確保している。

9 C229FS 25時間以上拘束行路を短縮すること。

会社回答：現行の通りとする。

10 C233FS 3301F～3128F連続5時間17分を見直すこと。

会社回答：現行の通りとする。

11 C242WH アケ104F～豊橋折り返し列車を快速列車とすること。

会社回答：現行の通りとする。

12 C246W 318F～325F折り返し4分見直すこと。

会社回答：現行の通りとする。

13 C247FS アケ3104F～豊橋折り返し列車を快速列車とすること。

会社回答：現行の通りとする。

14 C251WH 606F～2813F折り返し4分見直すこと。

会社回答：現行の通りとする。

15 C253W 608F～2815F折り返し4分見直すこと。

会社回答：現行の通りとする。

16 C256W 2613M～654M折り返し4分見直すこと。

会社回答：現行の通りとする。

【大垣運輸区】

A班

5 WF SH行路 岡崎乗泊で就寝時間が短いので改善する事。

会社回答：必要な時間は確保している。

6 WF SH行路 岡崎乗泊で就寝時間が短いので改善する事。

会社回答：必要な時間は確保している。

B班

1 2 WF 行路 夕食時間が短い。(2 1 2 3F～3 5 7F名古屋駅場面)

会社回答：必要な時間は確保している。

1 3 WF 行路 米原駅場面 2 1 2 5 F～2 5 3 6 F 夕食時間が遅く夕食時間短い。

会社回答：必要な時間は確保している。

1 4 WF 行路 2 5 3 0 F 豊橋駅折り返し～2 5 3 7 F 折り返し時間が短い。

会社回答：現行の通りとする。

1 5 WF 行路 1 6 9 F 豊橋駅～刈谷駅運転時分が足りないので毎日のように遅れるので
運転時分の見直しをすること。

会社回答：必要な時間は確保している。

1 6 WF 行路 名古屋駅場面 夕食時間短い。

会社回答：必要な時間は確保している。

C班

2 1 WF 行路 豊橋駅場面 2 3 6 2 F～2 3 4 7 F 折り返し時間5分と短い。

会社回答：現行の通りとする。

2 2 WF 行路 昼食時間が短い。

会社回答：必要な時間は確保している。

2 3 WF 行路 豊橋駅場面 2 3 4 6 F～便 2 5 3 1 F 折り返し時間が短い。

豊橋駅場面 2 3 4 6 F～2 5 4 7 F 折り返し時間が短い。

会社回答：現行の通りとする。

25WF行路 名古屋駅場面2104F～351F夕食時間短い。

会社回答：必要な時間は確保している。

26WF行路 大垣場面2333F～2356F夕食短い。

会社回答：必要な時間は確保している。

26WF SH行路 岡崎での睡眠時間が短い。

会社回答：必要な時間は確保している。

D班

31WH行路 岐阜駅場面103F車内点検終了時刻から便2109F発車時刻まで9分
と時間がない。

会社回答：現行の通りとする。

32WF SH行路 豊橋睡眠時間が少ない。

会社回答：必要な時間は確保している。

32WF行路 365F名古屋～岐阜172F岐阜～豊橋2時間51分連続乗務。

会社回答：現行の通りとする。

32SH行路 3361F名古屋～岐阜3178F岐阜～豊橋2時間51分連続乗務。

会社回答：現行の通りとする。

33WH行路 200F～211F大垣駅場面折り返し時間短い。

会社回答：現行の通りとする。

32WF SH行路 大垣睡眠時間が少ない。

会社回答：必要な時間は確保している。

36WF SH行路 岡崎睡眠時間が少ない。

会社回答：必要な時間は確保している。

37SH行路 夕食時間短い。

会社回答：必要な時間は確保している。

【美濃太田運輸区（運転士）】

1 美濃太田運輸区から美濃太田車両区へはタクシー便乗とすること。

会社回答：現行の通りとする。

2 B64 出勤時間が早く睡眠時間が短い。出勤を10時以降に改めること。

会社回答：現行の通りとする。

3 B76 726C（3722C）は美濃太田乗継ぎ時間1分30秒と少なく遅延が発生している。乗継ぎ時間を5分確保すること

会社回答：必要な時間は確保している。

【神領運輸区】

1 B66S、B87F行路 回778M神領入区作業 上本→南2番→中1番→南1番を上本→南1番にすること。

会社回答：現行の通りとする。

2 1組「63-6465-」を「65-6463-」に変更すること。

会社回答：現行の通りとする。

3 1016M、1026Mの運転時分を見直すこと。

会社回答：現行の通りとする。

4 B65行路朝の1303M出区担当を変更すること。

会社回答：現行の通りとする。

5 高齢者のために特急行路のない乗り組みを新設すること。

会社回答：そのような考えはない。

6 中津川駅、多治見駅では運転士、車掌が分割・併合作業終了を駅に報告している。本来の責任者に合図を行うように担務変更すること。

会社回答：現行の通りとする。

7 B86 603M、通勤帯にもかかわらず停車時分が少なく増延していく、折り返しの608Mにも影響していく通勤帯に見合ったダイヤにすること。

会社回答：現行の通りとする。

8 新守山上1番発車で新守山～大曾根間の運転時分が短い列車がある。適正な運転時分にすること。

会社回答：現行の通りとする。

【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。

会社回答：現行の通りとする。

2 23行路と34行路を入れ替えること。

会社回答：現行の通りとする。

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。

会社回答：現行の通りとする。

以 上