

# 業務ニュース名古屋

発行責任者 荻野 隆一

編集 業務部

昨年12月23日、令和3年春ダイヤ改正について会社より説明を受けました。保守間合い時間が見直されてはいましたが、多くの問題点が有るものでした。私たちJR東海労名古屋地本は、限られた期間内ではありましたが、職場の生の声を要求にまとめ提出してきました。

1月28日業務委員会が開催され、要求に対して会社と議論してきました。現行のままなどの回答が多い中、昨年同様改善された要求も多くありました。働く者にとって働きやすいダイヤ・行路にするために今後も職場の意見を拾い続けていきます。

回答と主な議論については以下の通りです。

## 【申し入れと回答と主な議論】

### 1. 基本要件

(1) 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を10時間以内とすること。

【回答】現行の通りとする。

(2) 日勤行路は、休日(公・特)前後に勤務指定できるように出退勤時間を設定すること。

【回答】現行の通りとする。

(3) 日勤行路前日の訓練指定を止め在宅時間の確保を図ること。

【回答】現行の通りとする。

(4) 前泊は無償で拘束をするものであり、在宅時間としての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】現行の通りとする。

(5) 行路途中で数時間もの無駄な労外時間が発生し、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。

【回答】必要な時間は確保している。

(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。

【回答】そのような考えはない。

(7) 泊行路は、睡眠時間として最低5時間を確保すること。

【回答】現行の通りとする。

(8) 泊行路の出勤時間は10時以降とすること。

【回答】そのような考えはない。

(9) 食事時間は、労外として1時間以上確保すること。

**【回答】**現行の通りとする。

(10) 食事時間は、常識的な時間帯で設定する事。各食事時間の間隔についても常識的な間隔とすること。

**【回答】**現行の通りとする。

(11) 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。

(12) 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。「乗務員の申告により早め出勤を受付けている。」と言うが、早め出勤後については、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がある。よって、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。

(13) 現行準備時間が設定されてから以降、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。点呼が重なる場面があり、走って出場する場面もある。そもそも準備時間が不足しているので、準備時間を増やし適正な時間を確保すること。

**【回答】**必要な時間は確保している。

(14) 車掌用端末の導入による締め切り時間の増大や車掌用端末の除菌等今までなかった作業の増大のため終了点呼時間を過ぎる事が多く発生しているので、終了点呼前の準備報告時間を現行より5分算すること。

**【回答】**必要な時間は確保しており、現行の通りとする。

(15) 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。

(16) 電話乗継ぎを行うことにより、運転台選択スイッチが正当である事、マスコンキーの抜き忘れのないことなどが確認できる等のメリットがある。折り返し列車の遅延回復のため現行行っている無線での指令・運転士・駅との相互の連絡作業も無くすことができ、皆が望ましい取り扱いと言える。折り返し列車の乗継ぎは電話乗継ぎとすること。

**【回答】**適宜適切に対応している。

(17) 運転士・車掌の基本動作を確実に行うと30秒では足りない。停車時分を45秒以上確保すること。

**【回答】**必要な時間は確保している。

(18) 専任社員の安心して働ける職場環境を整え、65歳定年を見据えた乗務員の労働環境作りをするため「高齢者交番」は欠かせない。高齢者向け行路を設定すること。

**【回答】**そのような考えはない。

(19) SH行路についても早急に明らかにすること。

**【回答】**現行の通りとする。

(20) 豊橋駅と米原駅での接続列車の時間は5分以上確保すること。

**【回答】**必要な時間は確保している。

(21) 乗務に必要な規定の訂正は訓練時間に訂正させること。

**【回答】**そのような考えはない。

(22) 東海道線金山駅については、可動柵に伴い、停車時分を1分以上とすること。

**【回答】**可動柵使用開始に伴う停車時間のの変更は無い。

(23) 東海道線金山駅可動柵に伴い、駆け込み乗車を防止し、緊急対応するためホームに駅員を常時配置すること。

**【回答】**そのような考えは無い。駆け込み乗車があった場合は可動柵扉部分のセンサー検知により可動柵「開」となる仕様であり安全上支障は無い。

## 2. 各区所別要求

### **【神領運輸区】**

(1) 以下の行路は明けてからの乗務列車が多い上に、終了時間が11時をこえるため、列車を前日に持ち替えるなど変更し減らすこと。

78W 7本 (朝の乗り出し5:40 終了11:40)

81W 5本 (朝の乗り出し6:35 終了11:14)

82W 5本 (朝の乗り出し5:31 終了12:20 含む中津川、瑞浪絡みの列車あり)

88W 5本 (朝の乗り出し4:50 終了11:54 含む中津川往復)

97W 5本 (朝の乗り出し7:13 終了11:18)

**【回答】**一部修正の方向で検討する。

組合: 修正を検討している内容を明らかにすること。

会社: B88行路の明けの乗務列車を変更する。現行5本乗務から3本乗務になる。

(2) 以下の行路は起床してからの連続乗務が続くため名古屋での段落としを行うこと

83W 5:15~8:19(3:04)

86W 5:20~7:29(2:09)

76W 4:54~7:21(2:27)

**【回答】**一部修正の方向で検討する。

組合: 修正を検討している内容を明らかにすること。

会社: B83行路とB92行路を持ち替える。

(3) 3組は明けが長い行路が集中している。他の組の明けが短い行路と持ち替えること。

**【回答】**一部修正の方向で検討する。

組合: 修正を検討している内容を明らかにすること。

会社: B61行路と71行路及びB87行路とB98行路を持ち替える。

(4) 64WF行路は、労働時間が9時間以上もある。終了時刻も20:37であり過酷な行路となって

いる。171M～186Mを84WF行路と持ち替え、代わりに84WF行路の回757M～2686Mを64WF行路が行うように持ち替えること

**【回答】**一部修正の方向で検討する。

組合: 修正を検討している内容を明らかにすること。

会社: B64行路とB92行路を持ち替える。結果、B64行路は終了時間が19分早くなる。

(5) 63W行路1303M入換担当は1303M乗務の運転士が行うこと。

**【回答】**修正の方向で検討する。

(6) 72、75行路の2769M分割作業は中津川着最終列車での分割作業であり、2人の運転士の睡眠時間が僅少になっている。中津川では18時台から翌日まで留置している車両もあるので2769Mで使っている車両を早い時間に留置し分割作業を済ませ睡眠時間の確保に努めること。

**【回答】**提案の通りとする。

(7) 91W行路便乗615Mと98行路123M及び128Mを持ち替えること。

**【回答】**提案の通りとする。

(8) 73Wと75Wの行路順序を入れ替えること。

**【回答】**提案の通りとする。

### **【中津川運輸区・運転士】**

(1) 名古屋～中津川間乗務のみの行路である3組を廃止し、特急行路、ワンマン行路を均等に組入れること。

**【回答】**現行の通りとする。

(2) B21行路は現行のままとすること。(便710Mでは睡眠時間が減少する)

**【回答】**修正の方向で検討する。

組合: 修正を検討している内容を明らかにすること。

会社: 便乗710Mを回760Mの便乗とした。今の行路のままとした。

(3) 午前訓練開始時間を現行10時20分から10時25分からとすること。(現在勤務終了が10時23分のB23行路が指定されると、たった3分間に合わないだけで午後訓に指定される)

**【回答】**提案の通りとする。

組合: 訓練時間は現場で調整できると聞いているがどうか。

会社: 全てが現場任せではない。申し入れのように5分訓練時間を遅らすと、B11、B14、B16、B21、B24、B27行路で訓練を受けた場合に帰りが5分遅れることになる。

組合: 職場の意見は10時25分開始である。3分で3時間待ちは大変だ。変更すること。

### **【美濃太田運輸区・運転士】**

(1) 美濃太田運輸区～美濃太田車両区の移動はタクシー便乗とすること。

**【回答】**現行の通りとする。

組合: タクシー便乗ができない理由を明確にすること。

会社: 経済性、安定性、安全性を考慮して美濃川合から徒歩にしている。

(2) B57行路は出勤が早く寝るのが遅い。睡眠時間も少ない。便1026Dからの乗り出しとし出勤時間を繰り下げること。

**【回答】**提案の通りとする。

組合: なぜできないか明らかにすること。

会社: 列車に左右されてしまう。716Mを持ち替える行路がない。

### **【美濃太田運輸区・車掌】**

(1) C14 2516F ナコ乗継1分30秒しがない。(打合せが出来ない・発後は放送多数)

**【回答】**提案の通りとする。

組合: 乗り継ぎ時間の決め方を何を基準にしているのか。

会社: 仕事ができる時間を確保している。必要な時間は確保している。

(2) C16 370F キフ据付発車まで時間僅少 (回送と思われるが据付を早く)

**【回答】**提案の通りとする。

組合: できない理由を明らかにすること。

会社: ダイヤ設定上無理である。

(3) C16 アケの分、労外がない(朝食が取れない)、又、変行路で引続き、増結の乗務の時あり、終了まで休憩なく、食事なし

**【回答】**提案の通りとする。変行路については提案していない。

組合: 変行路が発生する理由はなにか。

会社: 高校の関係である。C16行路の列車を持ち替える行路がない。

組合: 予備に余裕がある場合は臨行路で対応すること。

(4) C3 167F～374F 19分 運転整理により遅れの割合が多い。374Fに乗務困難あり。昔の様に167Fナコまでで泊ナコ～キフを他区へ。又、374Fを他区へ。

**【回答】**提案の通りとする。

組合: 東海道線が乱れると、代替え車掌を到着点呼が終わった車掌を美濃太田から送り出している。

会社: 異常時等は区所内で持ち替えをするのが基本である。

組合: 睡眠時間の確保ができないので考慮すること。

(5) C7 25D 9・10両に増結の時、キフで3号車にて設定作業あり、時間も高山の車両持分なので、高山車掌が行うべき。

**【回答】**本件に関しては改正事案ではない。

組合: なぜ担当である高山の車掌が行わないのか。

会社: 3号車での設定の方がスムーズに設定できるのでこの様にしている。改正事案ではない。

(6) C7 2301F～310F 311系から313系に。(空調で苦言が多いため)

**【回答】**提案の通りとする。

組合: ダイ改後のA運用はどうなっているのか。

会社: 現行のまま311系である。空調を整備した。昨年の夏に苦情は聞いていない。

### 【伊勢運輸区】

(1) B22・B42明け行路が長い。改善すること。

【回答】提案の通りとする。

(2) B44 回1924D入区から2919Dまで労外が長い。他の列車乗務とし拘束時間を短縮し在宅休養時間を確保すること。

【回答】提案の通りとする。

(3) B46 昼食・夕食時間が基本的に確保されていない。931C～942Dは他の行路へ移管すること。

【回答】修正の方向で検討する。

組合: 修正の内容を明らかにすること。

会社: 亀山の42行路と持ち替えた。3004D 2913D 2922D(夕食)2924Dの列車順とした。

(4) DC4組は全ての訓練指定が2H前後の待ち時間である。しかも午前訓練は一行路だけである。他の組とのバランスを図ること。

【回答】提案の通りとする。

組合: なぜできなかったのか。

会社: 認識し検討したができなかった。

### 【大垣運輸区】

(1) A班

・ 2行路 夕食時間時20時09分から21時12分の為遅い。便回108F大垣駅5時28分から108F豊橋駅折り返し2511F豊橋駅から大垣駅10時08分まで乗り放し。

【回答】提案の通りとする。

・ 6行路 1103F岡崎00:09到着1100F発車岡崎5:42発で乗泊寝る時間少ない。111F岐阜到着から便2511F発車まで7分しかない。

【回答】提案の通りとする。

(2) B班

・ 11行路 145F名古屋到着17:09から2543F発車までの48分しか夕食時間がない。

【回答】提案の通りとする。

・ 12行路 9時05分と出勤時間早い。 昼食時間が11時09分から48分しか時間が無い。

【回答】提案の通りとする。

・ 14行路 夕食時間が遅い上20時01分から20時33分の31分しか時間がない。

【回答】提案の通りとする。

・ 15行路 9時07分と出勤時間早い。

【回答】一部修正の方向で検討する。

組合：修正の内容を明らかにすること。

会社：明けの2111Fを回105Fに変更して明けを10時1分から9時50分にして11分早めた。

- ・ 16行路 出勤時間9時55分と早い。昼食時間が11時25分から12時09分までの44分しか無い。夕食時間も18時58分から19時26分までの28分しか時間が無い。

【回答】提案の通りとする。

(3)C班

- ・ 21行路 夕食時間17時05分から17時54分までの49分しか無い。

【回答】提案の通りとする。

- ・ 22行路 夕食時間20時05分から21時30分までの時間で食べる時間が遅い。

【回答】提案の通りとする。

- ・ 23行路 308F岡崎駅到着から便乗2115F乗務まで11分しかない。

【回答】提案の通りとする。

- ・ 25行路 夕食時間16時55分から17時26分までの31分しか無い。名古屋駅2984Fから3M折り返し9分しかない。

【回答】提案の通りとする。

- ・ 26行路 夕食時間17時56分から18時45分までの49分しか無い。

【回答】提案の通りとする。

(4)D班

- ・ 31行路 372F岡崎0時15分到着から311F発車岡崎5時56分発までで乗泊寝る時間が無い。

【回答】提案の通りとする。

- ・ 32行路 9時36分と出勤時間早い。

【回答】提案の通りとする。

- ・ 33行路 大垣駅7時12分発2702Fから豊橋駅折り返し2309F大垣駅着10時47分まで3時間35分乗り放し。

【回答】提案の通りとする。

- ・ 34行路 9時35分出勤時間が早い。 昼食時間大垣12時05分から12時37分の32分しか無い。豊橋駅101F～岐阜駅116F～名古屋駅まで3時間乗り放し。

【回答】提案の通りとする。

- ・ 35行路 大垣駅便回501F関ヶ原到着から折り返し2300F乗務豊橋駅到着折り返し2109F大垣駅到着9時18分まで3時間48分乗り放し。

【回答】提案の通りとする。

- ・ 36行路 1101F岡崎駅到着から23時42分から回305F誘導まで岡崎乗泊寝る時間少ない。

【回答】提案の通りとする。

### 【名古屋運輸区・車掌】

(1) C103W 2358F～2347F折り返し4分を見直すこと。

【回答】提案の通りとする。

(2) (2) C105W アケ123Fを快速列車にすること。

【回答】提案の通りとする。

(3) C223W アケ119Fを快速列車にすること。

【回答】提案の通りとする。

(4) C232W アケ2103F～便2309F連続3時間34分を見直すこと。

【回答】提案の通りとする。

(5) C236W 夕食時間を確保すること。アケ113Fを快速列車にすること

【回答】一部修正の方向で検討する。

組合: 修正の内容を明らかにすること。

会社: 156F～358Fを147F～358Fに変更し1時間以上確保した。

(6) C251W 大垣～美濃赤坂(便回791F～710F)5往復を見直すこと。

【回答】提案の通りとする。

(7) C254W アケ便回300F～120F連続3時間55分を見直すこと。

【回答】提案の通りとする。

(8) 翌日出勤前の午後訓練指定は止めること(C101W)。

【回答】提案の通りとする。

(9) アケ2時間以上待ちの午後訓練指定は止めること。

C116W、C224W、C232W、C236W

### 【名古屋運輸区・運転士】

(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】現行の通りとする。

(2) 名古屋車両区に入区して留置の場合、時間設定が入区番線のみである。留置位置によって所要時間は異なるので留置に対する時間を精査し直すこと。

【回答】現行の通りとする。

組合: 留置する番線ではなく編成両数で計算し直すこと。

会社: 必要な時間を確保している。

(3) 特急ひだ号は、名古屋～岐阜間で美濃太田運輸区と受け持ちを分け合っているが、不合理な便乗や入出区作業により行路作成が困難となっている。全てを名古屋運輸区の受け持ちとすること。

【回答】そのような考えはない。



(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・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。

**【回答】**一部修正の方向で検討する。

組合：修正の内容を明らかにすること。

会社：B13行路を引き抜き行路にした。また、B64行路も引き抜き行路にした。

(6)各組による自区泊数に隔たりがある。平均化すること。

**【回答】**提案の通りとする。

(7)B61行路

①多気駅場面、2905D～2912Dを2905D～2914Dとし昼食時間を確保すること。

**【回答】**提案の通りとする。

②アケ部分、便100F～604F入換は時間僅少のため大府駅泊行路が担当すること。

**【回答】**必要な時間は確保している。

③アケ部分、604F入換～118Fは、連続3時間以上の乗務となりトイレにも行けない。便100Fから見ると出勤から終了まで作業・乗務の連続である。911F～118Fを他の行路に持ち替えること。

**【回答】**提案の通りとする。

組合：トイレが大変である。段落としを要求する。

会社：検討はしたがうまくいかなかった無理だった。

(8)B62行路 行路に無駄な時間が多すぎ、拘束時間を長くしている。

B65行路と持ち替えにより30D～回送30D～回送423D～回送423D入区にて終了とすること。

**【回答】**提案の通りとする。

(9)B64行路 1027D出区～1027Dを他の行路とすることによりEC免許で乗務できる行路とすること。

(10)B65行路 行路に無駄な時間が多すぎ、拘束時間を長くしている。

①回送30D～38D入区をB62行路と持ち替えにより36D入区で終了、あるいは、36Dを美濃太田1034Dと持ち替えとすること。

**【回答】**提案の通りとする。

②326F～337Fについては、交番一回りに一回しか乗務しない大府～岡崎間の普通列車乗務である。DC・EC組については専門性を高め、名古屋～大府駅間の乗務列車と持ち替えること

**【回答】**そのような考えはない。

(11) B66行路 2370F入換～2370F乗務は、米原駅時間僅少のため2370Fホーム電話乗継ぎとすること。

**【回答】**提案の通りとする。

(12) B67行路 2520F～2329Fについては、交番一回りに一回しか乗務しない大府～豊橋間の快速列車乗務である。DC・EC組については専門性を高め、名古屋～大府駅間の乗務列車と持ち替えすること

**【回答】**そのような考えはない。

(13) 36D、38Dについては泊行路への充当や美濃太田との持ち替えを図ること。

**【回答】**提案の通りとする。

### **【豊橋運輸区】**

(1) 1組は6行路中4行路が午後訓練である。各組平均化すること。

**【回答】**修正の方向で検討する。

組合: 訓練を指定する場合に期間内でいくつかの行路で訓練が指定できる場合には、待ち時間が短い方に訓練を指定するのか。少々の時間の差でも午後訓になる場合があり大変との声がある。

会社: そうである。待ち時間が短い方に指定している。

組合: 多少待ち時間があっても早く訓練が終わる方が休養時間の確保になる。私たちは午前訓練が基本でありその方が休養も取れると考えている。

(2) 51行路 461Mは、東海道本線からの分割車両の使用を見直すこと。東海道本線のダイヤが乱れた際に飯田線にも影響するため。

**【回答】**提案の通りとする。

組合: 夜遅い列車で東海道からの車両を飯田線に入れると睡眠確保ができない。東海道線はよく乱れるので頻繁に起きている。

会社: そのような考えはない。

組合: 315系が導入されるとこのパターンが増えるだろう。飯田線の旅客にも不便を与えることになる。考慮すること。

(3) 以下の列車はICカードの対応が多発し列車遅延が頻発する。よって車掌乗務とすること。

52行路 521G

55行路 515G

77行路 523G

**【回答】**提案の通りとする。

組合: ワンマン列車を見直す考えはないか。豊川行きはワンマンではICカード対応は豊川駅が行っているが、長篠行きではICカード対応が運転士になる。時間僅少で対応が難しい。改善すること。

会社: 現行の通りとする。

(4) 65行路 563Gは酔客が多いので車掌乗務とすること。

【回答】提案の通りとする。

(5) 72行路 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。

(6) 53行路 517Mは現行通り出勤日に乗務とすること。

【回答】修正の方向で検討する。

組合:修正の内容を明らかにすること。

会社: 517M出区から530Mまでを前日に持ち替えた。

(7) 54行路 明けは午前中とすること。

【回答】提案の通りとする。

(8) 66行路 明けは午前中とすること。明け日、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】提案の通りとする。

### 【伊那松島運輸区】

67行路 224M駒ヶ根着後の車内点検、車内清掃作業は、運転士67行路から車掌は4行路とすること。

【回答】修正の方向で検討する。

組合:修正の内容を明らかにすること。

会社:要求通りの修正とした。

組合:豊橋の要求でも議論したが、伊那松島でもICカード精算対応で大変である。特に伊那松島持ち線区では概算対応をするJR東海の駅がほぼないため、お客様からなぜJR東の駅で対応できかと苦情が多い。

組合;JR西日本では車内でカード処理ができるようになった。JR東海も早急にそのようにするべきだ。

会社:現行のままとする。

組合:基本要件は具体的に議論できなかったが、各職場の要求は基本要件に沿った要求になっている。その意味では基本要件も議論したことになると考える。要求の特に大きな柱は「必要な時間が確保されていない」「睡眠移管の確保」「食事時間」の改善である。今後もダイ改の際に今日の議論を生かすように要求する。

以 上